

To gange sænket af egen besætning

Artilleriskibet Niels Iuel i tysk tjeneste 1943-45.

Af Søren Nørby, stud. mag.

Forhistorien

Artilleriskibet Niels Iuel må være et af de få skibe i verden, der oplevede den tort to gange i dets levetid, at blive sænket af egen besætning. Første gang var den 29. august 1943, hvor den danske flådes største skib af egen besætning sat på grund og delvist ødelagt i Isefjorden. Målet var at hindre, at skibet faldt i tyskeres hænder, og grundsætningen fandt først sted efter at Niels Iuel havde forsøgt til at nå svensk territorium. Et forsøg, der dog blev hindret gennem tyske flyangreb, der beskadigede skibet, og kostede et besætningsmedlem livet og såret fire andre.



Niels Iuel blev sat på grund små 1000 meter fra land.

Niels Iuel bjærges

Allerede dagen efter grundsætningen bad tyskerne det danske bjergningsfirma A/S Em. Z. Svitzers om at undersøge Niels Iuel med henblik på at bringe det flot.

Svitzers bjergningsskib Garm ankom til det grundstødte orlogsskib den 31. august, og i de næste fire dage undersøgte dykkere skibet. Dykkerne kunne dog allerede den 31. august indsende en rapport om Niels Iuels tilstand. I rapporten beskrev de skibets skader således: *"På bagbord side udfør maskinrummet findes*

i pladeranget under panserdækket nogle mindre buler, og i panserpladerne mangler nogle få naglehoveder.

Ellers fandtes ingen synlige skader på skibets sider, stævne, skruer, ror eller slingrekøle.

Skibet står på sandbund og er ca. 2 fod nede i grunden.”

Slutteligt tilføjede dykkerene, at Niels luel havde taget store mængder vand ind, og ”vandet står fra for til agter i skibet og er ca. 4-5 fod under panserdækket.”

Dykkerne noterede sig også, at der rundt om skibet lå dele fra skibets kanoner, ammunition og andet udstyr, der var smidt overbord af dets danske besætning den 29. august.

Efter at dykkeren havde indsendt deres rapport til Svitzers hovedsæde fik de besked på at vente, mens firmaet søgte at forhandle en bjergningsaftale på plads med de tyske myndigheder. Uvidst af hvilken årsag lykkedes det dog ikke parterne at komme overens, og tyskerne måtte derfor selv bjerge Niels luel.

Bjergningen blev gennemført i oktober 1943, hvorefter Niels luel blev slæbt til Kiel. Her blev det repareret, før det i september 1944 kom i tjeneste i den tyske flåde under navnet Nordland.



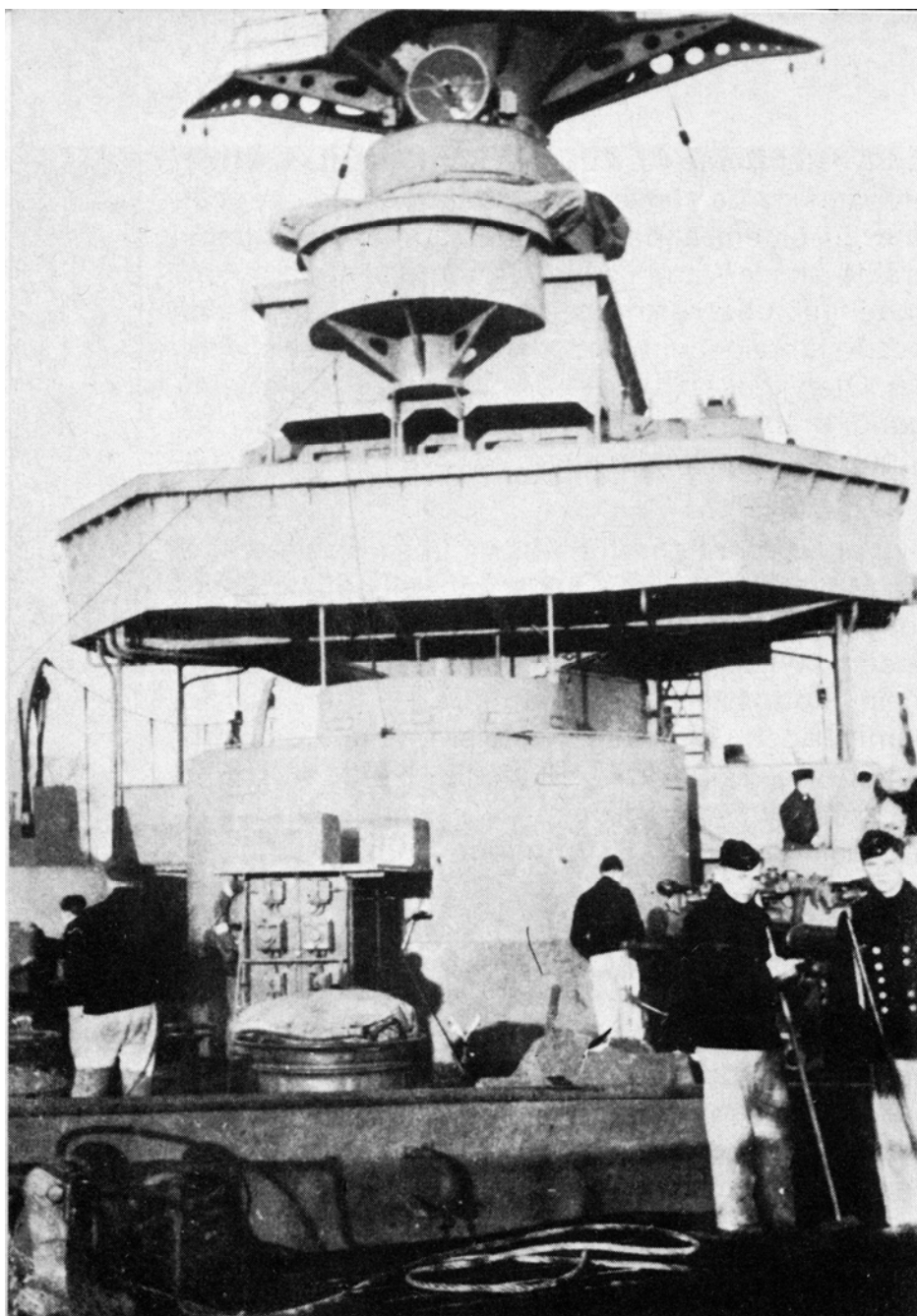
Niels luel slæbes forbi Hundested på vej mod Tyskland.

Under reparationen fik Niels luel fjernet dets hovedarmering – ti 150mm kanoner - og blev istedet udstyret med tre tyske 105mm kanoner, fire 37mm og otte 20mm antiluftsskyts.



De afmonterede 150mm kanoner blev efterfølgende placeret ved en række tyske batterier ved bl.a. Løkken og Frederikshavn. Her er batteriet i Frederikshavn fotograferet i starten af 1990'erne. (Søværnets Taktik- og Våbenskole/UFS)

Nordland fungerede derefter som kadetskib med en stambesætning på 200 mand og ca. 400 officers-aspiranter.



Tyske kadetter på dækket af Nordland.



Nordland med tyske kadetter opstillet på fordækket.

I resten af 1944 lå skibet fast i havnen ved Stolpmünde i Pommern. Her fik de nye kadetter deres uddannelse, mens de russiske tropper rykkede stadig tættere på. I januar 1945 var russerne ikke langt fra Stolpmünde, og man besluttede at flytte Nordland længere mod vest. Men da man ville afsejle, opdagede man at den lange tid i havnen havde medført, at skibet havde sat sig ganske fast på bunden af havnen.

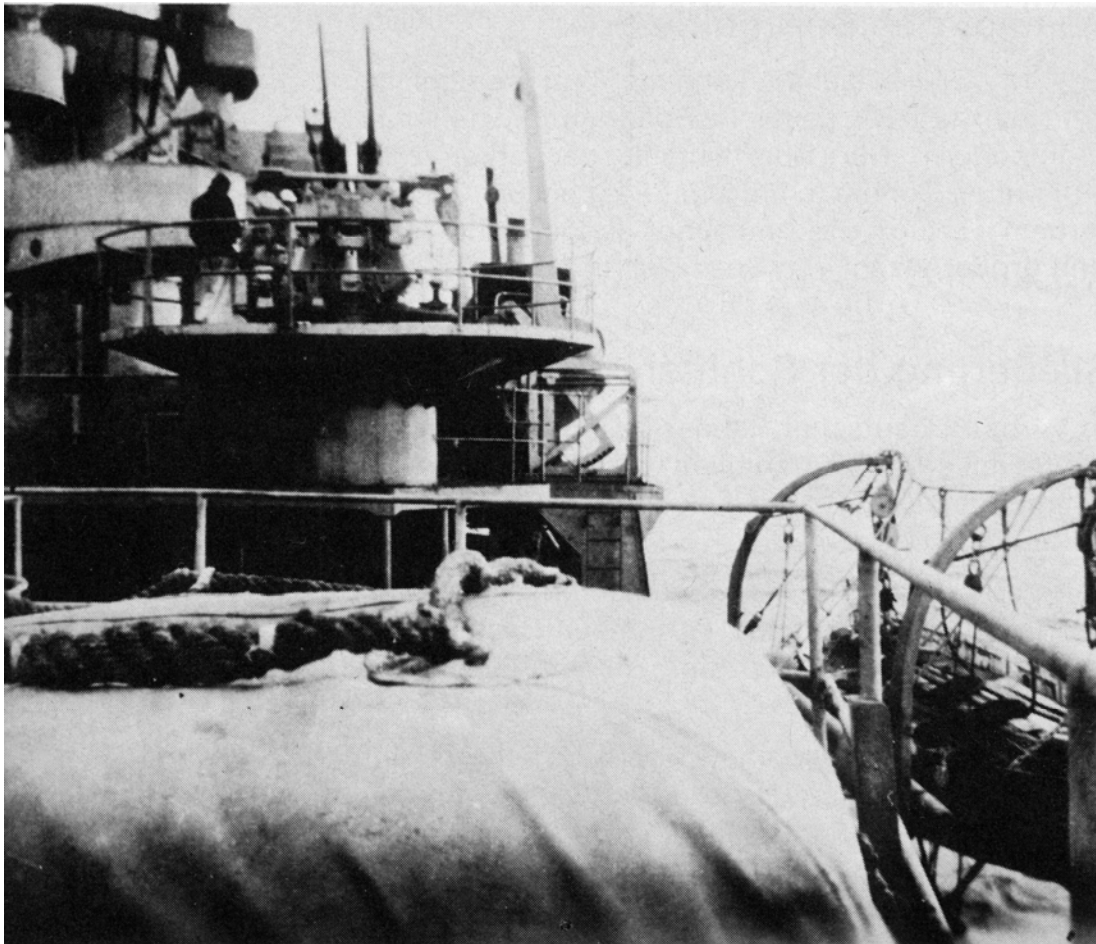


Stolpmünde hedder i dag Ustka og ligger i Polen, ca. 100 km vest for Gdynia.

Man forsøgte først at få skibet frit ved at lade besætningen møde på øverste dæk, og her skiftevis bevæge sig fra styrbord til bagbord og omvendt. Men uden succes, og man måtte derfor tilkalde hjælp fra slæbebåde. Da ingen vidste om slæbebådene ville nå frem i tide, blev besætningen beordret til at gøre klar til at forsvare skibet mod de fremrykkende russiske tropper.

To slæbebåde nåede dog frem før russerne, og den 18. februar 1945 blev Nordland slæbt fri og forlod derefter for egen kraft Stolpmünde. Kursen blev sat mod vest og havnebyen Kiel, som man nåede to dage senere.

Stolpmünde blev indtaget af russiske styrker den 8. marts 1945.



37mm antiluftskanon på Nordland. Bemandet og klar til kamp. (Fuchs, s. 123)

Nordland ankrede op i havnen og og kadetternes uddannelse blev fortsat. En række kilder nævner, at skibet den 1. april blev beskadiget af allierede flystyrker, men ifølge af et af skibets daværende besætningsmedlemmer, er dette ikke korrekt. Skibet var stadig flydende i starten af maj, hvor det blev besluttet at flytte det til Eckernförde. Den 3. maj forlod Nordland Kiel.



Under forlægnen ud af Kielerfjorden blev Nordlands besætning vidne til allierede bombeflys angreb på de mange tusind tyske skibe, der befandt sig i Kielerfjorden. Nordland blev gentagne gange angrebet, og besætningerne ved antiluftskyts havde en travlt dag. Modsat mange andre skibe i området, nåede Nordland ubeskadiget ud af fjorden og videre til Eckernförde.

Tidligt på eftermiddagen lagde Nordland til i havnen i Eckernförde. Her blev hovedparten af besætningen beordret fra borde. Chefen for Nordland holdt en kort tale, og meddelte, at han havde besluttet at sænke skibet. Derefter forlod Nordland hurtigt igen havnen med kurs ud mod bugten.

Ved aftenstid blev ialt otte bomber bragt til sprængning langs skibets styrbord side. Samtidig blev søventilerne åbnet og ca. en time efter at bomberne var sprunget krængede Nordland styrbord over og forsvandt fra havets overflade.

For anden gang i sin karriere blev Nordland / Niels Iuel sænket af egen besætning.

Niels Iuels skæbne ukendt

Efter krigens afslutning var der ingen i den danske flåde, der vidste, hvad der var sket med Niels Iuel efter 29. august 1943. Søværnet blev derfor noget overrasket, da Svitzer i marts 1951 kontaktede dem for at høre nærmere om mulighe-

derne for at bjerge vraget. Svitzer selv var blevet kontaktet af det tyske firma "Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft" i Hamborg. De havde meddelt Svitzer vrageets position og mente, at det kunne hæves. De indbød samtidig til samarbejde om entreprisen, og bad Svitzer om at tage kontakt til det danske søværn for at få en bjergningsaftale i stand.

I Svitzers første skrivelse til søværnet mente firmaet, at en evt. bjergning kunne påbegyndes allerede 1. maj 1951. Dette skulle vise sig at være endog meget optimistisk.

Vraget

Inden en bjergning overhovedet kunne komme i gang, måtte man finde ud af, hvem vraget egentligt tilhørte. Der blev derfor indledt forhandlinger med de engelske militærmyndigheder i nordtyskland, men de meldte hurtigt tilbage at skibet var dansk ejendom. Med dette på plads kunne søværnet indlede forhandlinger med interesserede købere af vraget.

Svitzer kom ikke overraskende hurtigt med et tilbud på en bjergning af vraget. Firmaet lagde ud med at tilbyde søværnet at hæve skibet og "aflevere det i flydende tilstand i dansk havn". Selv forventede Svitzer at vraget havde en værdi



på 7-800.000 tyske mark, men dette tilbud var uden megen realisme, da det faldt før end Svitzer havde nogen sikre informationer om vrageets tilstand.

Vraget af Niels luel ligger på 59° 29,00' Nord - 009° 58,00' Øst.

Dykkere fra det førnævnte tyske bjerg-

ningsfirma fandt efter et par dages eftersøgning vraget på 27 meters dybde. Efter beretningen om skibets sænkning blev ingen overrasket over, at finde det liggende på styrbord side med en slagside på små 90 grader. Vægten af skibet havde trykket det ca. 8 meter ned i havbunden, og da Niels luel / Nordland var 16 meter bredt, betød det at halvdelen af skibet var trykket ned i den bløde havbund. Dette skulle vise sig at umuliggøre en bjergning af hele skibet.

Efter at have undersøgt vraget meddelte det tyske firma i april 1951, at de ikke mente at en bjergning var risikoen værd. I stedet foreslog de at man skulle skrotte skibet som det lå på havbunden. Såfremt man valgte den løsning mente firmaet, at den krævede pris på 100.000 kr. for rettighederne til vraget var så høj at arbejdet ikke kunne betale sig, og de bad derfor Svitzer om at forhandle prisen ned.

Forhandlingerne trækker ud

Der var på dette tidspunkt mangel på stål i Danmark, og i samspil med Handelsministeriet, lagde søværnet derfor en klausul på salget af vraget af Niels Luel. Al stålet skulle hjem til Danmark og genbruges her. Forhandlingerne mellem Søværnet, Svitzer og Handelsministeriet blev lange og seje, og selv om Svitzer afleverede dets endelige tilbud den 6. juni 1951, blev kontrakten først indgået 19. marts 1952.

Her betalte Svitzer 30.000 for bjergningsrettighederne til vraget. De forpligtede sig samtidig til at fjerne vraget fra havbunden indenfor 18 måneder. Som modydelse skulle Svitzer levere 1050 tons stålskrot til Stålvalseværket i Frederiksværk. Betalingen lød på 250 kr. pr. tons. Skrottet, der ikke nødvendigvis skulle stamme fra Niels Luel, skulle leveres på kajen i enten Eckernförde, Kiel eller i en dansk havn.

Den lange forhandlingsperiode medførte, at det oprindelige tyske bjergningsfirma, *"Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft"* i Hamborg, fik kolde fødder og bakkede ud af bjergningen. Firmaets ledelse var bange for at den stigende inflation i Tyskland ville gøre bjergningsoperationen til en tabsforretning. Deres forpligtelser blev dog overtaget af et andet tysk firma; *"Eisen und Metall Kommanditgesellschaft"*, der også havde hovedsæde i Hamborg.

Eisen und Metall Kommanditgesellschaft fik det tyske Wasserstrassenämter til at give dispensation fra bestemmelsen om, at de skulle fjerne hele vraget fra havbunden. Det danske søværn krævede og fik her at få et skriftligt tilsagn fra Wasserstrassenämter om, at de ikke i fremtiden ville blive stillet overfor krav om at fjerne resterne af vraget.

Resten af 1951 gik med forhandlinger mellem Svitzer og Eisen und Metall, og selve bjergningsoperationen kom først igang den 10. marts 1952. Den 4. juni 1952 meldte Eisen und Metall at de første 200 tons stålskrot var klar til afhentning. 2. oktober 1952 var den første bjergningsoperation færdig, og Svitzer kunne nu levere resten af de 1050 tons stålskrot.

Det tyske bjergningsfirma indstillede dog først det endelige bjergningsarbejde i 1954. Da havde firmaet hævet ca. 1300 tons stålskrot, 250 tons panser og 25 tons metaller. I 1961 undersøgte firmaet igen vraget, men fastslog igen, at der ikke var mere at komme efter.

Genstande af historisk interesse

I den kontrakt, der blev indgået mellem Svitzer og søværnet, stod det klart og tydeligt i § 5 at såfremt der blev bjerget ting af historisk interesse – skibets klokke, navneplade o. lign. – skulle sådanne ting straks og uden yderligere betaling overgå til det danske søværn.

Allerede i december 1951 var Nordland blevet besøgt af vragedykkere, der havde fjernet den ene af skibets to skruer. Da den var lavet af kobber, kunne den sælges for hele 30.000 d-mark. Sælgerne blev dog senere arresteret og anklaget for tyveri fra vraget, der på daværende tidspunkt stadig havde været dansk ejendom.

Niels Luels klokke var også blevet fjernet fra vraget, men blev i 1961 foræret til to danske kadetter, der var med depotskibet Ægir i Kiel. Her var de, ifølge historien, tilfældigt kommet i snak med en ældre tysker, der bød kadetterne på middag. Efterfølgende viste han dem en række genstande, han havde samlet op fra de mange vrage i området omkring Kiel. Heriblandt var også en klokke med inskriptionen "Niels Luel 1923". Da kadetterne sent på aftenen tog en taxi tilbage mod havnen og Ægir fik de klokken med, og den endte siden på Orlogsmuseet, hvor den findes den dag i dag.

Vraget i dag - fra krigsskib til udflugtsmål

En nordtysk dykkerklub har vraget af Nordland / Niels Luel som et af dets dykkermål. På klubbens hjemmeside kan man læse en beskrivelse af vraget, som det ser ud i dag: *"Af skibet som sådan er intet genkendeligt tilbage. Skibet blev af bjergningsfirmaet skåret helt ned til vandlinien. Alt over denne linie blev fjernet, så idag eksisterer kun den nedeste del af skroget - kølen og skibsbunden op til ca. tre meters højde. Selve skroget er næsten tomt; maskineri m.v. blev alt sammen fjernet af det tyske bjergningsfirma".*

Vraget er præget af megen bevoksning og men skulle absolut være et besøg værd, hvis man skulle have mulighed for at dykke i Eckernfördefjorden.

Illustrationer:

- Side 1 *Bjærgningen af Niels luel fotograferet fra land. Frihedsmuseet.*
Side 2 *Niels luel slæbes forbi Hundested på vej mod Tyskland. (Frihedsmuseet)*
Side 3 *De afmonterede 150mm kanoner fra Niels luel. Søværnets Taktik- og Våbenskole/UFS.*
Side 4 *Tyske kadetter på dækket af Nordland. Fra Fuchs artikel, s. 118.*
Side 5 *Nordland med tyske kadetter opstillet på fordækket. Frihedsmuseet.*
Side 6 *37mm antiluftskanon på Nordland. Fra Fuchs artikel, s. 123.*
Side 7 *Vragets placering i Eckernfördefjorden. Fra www.bubblewatcher.de/nordland.html*

Litteraturliste:

- Beretning vedr. Niels luel's skibsklokke. Findes i Orlogsmuseets arkiv.
Reg. nr. **X:2002.**
- Erhversarkivet. Svitzers arkiv. Bjærgningen af Niels luel, DA-1-02/1951
- Fuchs, Werner "Letzte Fahrt der Nordland".
Artikel i "Jahrbuch der Marine", Wehr & Wissen,
VerlagsGmbH Koblenz/Bonn 1978.
- Steensen, R. S. "Flaadens skibe den 29. august 1943 og deres senere skæbne".
Tidsskrift for Søværnen, 1953.
- Hjemmesiden om vraget af Nordland kan ses på www.bubblewatcher.de/nordland.html