

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



39. årgang

Nr. 1 - februar 2006

**MEDDELELSER FRA  
ORLOGSMUSEETS VENNER/  
MARINEHISTORISK SELSKAB**

---

Der indkaldes herved til generalforsamling i selskabet  
Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab

**Onsdag den 5. april 2006 kl. 19.30**

i Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58

Dagsorden indeholder:

1. Valg af dirigent
2. Aflæggelse af selskabets beretning
3. Forelæggelse af selskabets regnskab,  
herunder også fondsregnskaber
4. Fremsatte forslag
5. Fastsættelse af kontingent for det kommende år
6. Valg af formand (udgår)
7. Valg til bestyrelsen
8. Valg til repræsentantskabet
9. Valg af revisor
10. Eventuelt

Efter generalforsamlingen vil der blive vist film.

Der vil som sædvanlig blive serveret smørrebrød efter generalforsamlingen.  
Husk tilmelding til sekretæren, Trine Kjems på telefon 3315-1410 eller via e-mail: [Trine@Kjems.com](mailto:Trine@Kjems.com), senest mandagen inden mødet.

---

Årskort til selskabet forefindes på sidste side af omslaget, (klip ud)

---

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



39. årgang

Nr. 1 - februar 2006

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgives af:

Selskabet

ORLOGSMUSEETS VENNER /  
MARINEHISTORISK SELSKAB

Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til sekretæren Pia

Kvistgaarden: e-mail

*kvistgaarden@familie.tele.dk* eller  
tlf. 4581-6689

ORLOGSMUSEETS

MODELBYGGERLAUG

Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til formanden Poul  
Beck: e-mail:

*ombf.formand@sol.dk* eller  
tlf. 4390-3229

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)

Vallerød Banevej 16

2960 Rungsted Kyst

Tlf. 4586-6983

e-mail: *nielsprobst@hotmail.com*

Layout: Tom Wismann

e-mail: *twismann@mail.dk*

Tidsskriftet udkommer fire gange  
årligt.

Artikler og anmeldelser, der ønskes  
optaget i tidsskriftet, sendes til  
redaktionsadressen. Sidste frist  
for indlevering af stof er den 10.  
i månederne januar, april, juli og  
oktober.

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig  
kildeangivelse.**

Tryk:

Glumsø Bogtrykkeri A/S

Tlf.: 5764-6085, ISO 14001,

Svanemærkelicens 541-445

---

## INDHOLD

---

### Artikler:

Lommeslagskibets Graf Spee's  
selvmord.

*Per Jacobsen* 3

Ved Guds kraft - Seyer, Seyer  
over alt. Et "nyt" dansk marine-  
maleri fra Store Nordiske Krig

*Museumsinspektør Jakob Seerup* 26

### Boganmeldelse

Niels Juel Vor største flådefører

*Niels M. Probst* 32

### Konkurrence

39

Meddelelser fra Orlogsmuseets  
modelbyggerlaug

40

---

Forside:

Krydserne HMS AJAX og HMS ACHILLES  
i slaget ved La Plata

## La Plata – 1939

### Lommeslagskibet GRAF SPEE'S selvmord

*Per Jacobsen*

Den 8. december 1914 blev den tyske østasiatiske eskadre under kommando af Viceadmiral Maximilian Graf von Spee tilintetgjort af en britisk eskadre under kommando af Vice-Admiral Sturdee i Sydatlanten i nærheden af Falklandsøerne. Næsten på årsdagen 25 år efter, den 14. december 1939, søgte det tyske "lommeslagskib", der bar von Spee's navn, nødhavn i Montevideo i det neutrale Uruguay på grund af de skader, som det havde fået under kamp med en britisk krydsereskadre under kommando af Commodore Harwood, dagen i forvejen. Den britiske eskadre

bestod af de lette krydsere ACHILLES og AJAX samt den svære krydser EXETER. Den 17. december ødelagde Graf Spee's besætning selv skibet ved sprængning i La Plata flodens munding. Det følgende er et forsøg på at skildre de begivenheder, der førte til Kapitän Langdorff's beslutning om at ødelægge skibet.

#### **"Lommeslagskibene".**

Mulighederne for fremtidig udvikling af den tyske flåde var stærkt begrænset af bestemmelserne i Versailles Traktaten, der begrænsede antallet af skibe



*Panzerschiffe var den tyske betegnelse for de tre skibe i DEUTSCHLAND-klassen, hvoraf GRAF SPEE var det sidst byggede. Fra december 1939 blev skibene benævnt "Schwerer kreuzer". Betegnelsen "Pocket battleships - Lommeslagskibe" var et engelsk påhit.*

stærkt, forbød undervandsbåde samt begrænsede størrelsen af de skibe, der måtte bygges som erstatning for de forældede slagskibe, som man tillod tyskerne at beholde, til 10.000 tons, ligesom artilleriets kaliber begrænsedes til 28 cm.

I 1926 begyndte man at diskutere, hvorledes dette erstatningsbyggeri skulle gribes an. Nogle mente, at man skulle bygge stærkt pansrede monitorer, der kunne bruges i kystforsvaret i Østersøen, medens andre mente, at man burde skabe en skibstype, hvis anvendelsesmuligheder var bredere, således at man ikke udelukkede sig fra krigsførelse på verdenshavene (1). Resultatet af disse diskussioner i den tyske flåde og i den tyske Rigsdag endte med, at fortalene for den bredt anvendelige skibstype sejrede, og resultatet blev en nyskabelse, de såkaldte "lommeflagskibe". Det første af disse, der blev døbt DEUTSCHLAND, blev køllagt i 1929 og højste kommando i 1933. ADMIRAL SCHEER blev køllagt i 1931 og højste kommando i 1934, medens ADMIRAL GRAF SPEE (i det følgende alene benævnt GRAF SPEE) blev køllagt i 1932 og højste kommando i 1936.

"Lommeflagskibene"s konstruktion var særegen, idet man for at spare vægt anvendte svejsning i stedet for nitning. Maskineriet bestod af 8 dieselmotorer,

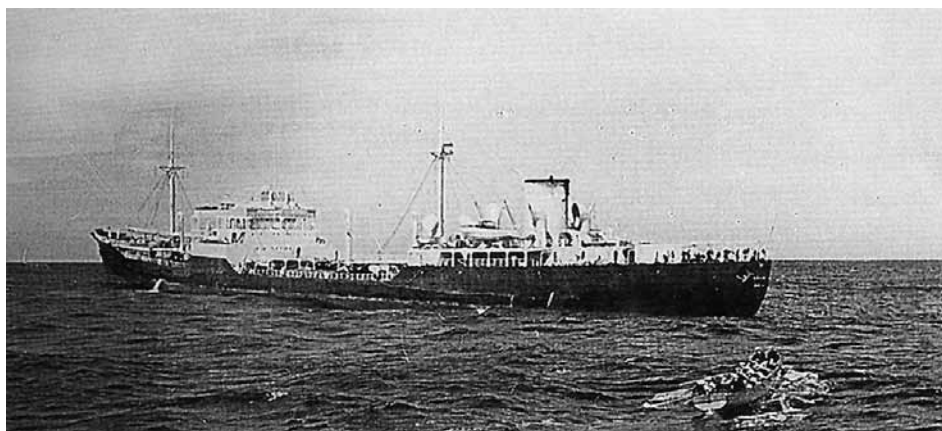
som kunne give skibet en maximum hastighed på 28,5 knob. Skibet kunne med en fart på 19 knob sejle i alt 19.000 sømil. Bevæbningen bestod af 6 stk. 28 cm. monteret i 2 tripletårne (1 for og 1 agter), 8 stk. 15 cm. i enkeltaffutager, 6 stk. 10,5 cm. i tvillingeaffutager samt diverse antiluftskyts og 8 stk. 53, 3 cm. torpedoer i 2 stk. quadrupleapparater. Endeligt var skibene kraftigt pansrede (2). Deplacementet oversteg utvivlsomt den grænse, der var sat i Versailles Traktaten med mindst 2.000 tons, et forhold som Frankrig og Storbritannien enten ikke var klar over eller lod som om, man ikke var det (3). Skibenes fart og bevæbning betød, at de med få undtagelser (4) kunne sejle fra alt, hvad der var stærkere end dem, men også at de kunne nedkæmpe næsten alt, hvad der var hurtigere end dem. Denne omstændighed kombineret med den ualmindelig store aktionsradius betød, at skibene var velegnede til handelskrig på oceanerne. Det var utvivlsomt også meningen med dem. Den tyske flådes ledelse regnede på dette tidspunkt ikke med nogen krig mod Storbritannien, men anså en krig med Frankrig og Polen som mulig. Under en sådan krig regnede man med, at "lommeflagskibene" ved handelskrig kunne beskæftige modpartens svære skibe, således at den tyske skibstrafik i Nordsøen og Østersøen kunne foregå nogenlunde uhindret (5).

## Den tyske strategi.

I 1935 indgik Storbritannien og Tyskland i en flådetraktat, der satte Versailles Traktatens begrænsninger ud af kraft, og gav Tyskland ret til at bygge en flåde på 35 % af den britiske flådes størrelse. Den gav endvidere tyskerne ret til at have undervandsbåde. På baggrund af denne traktat og forsikringer fra Adolf Hitler om, at man ikke kunne forvente nogen krig før i 1945-46, begyndte chefen for den tyske flåde, Admiral Raeder et prætentivt flådebyggeri, der blandt andet omfattede 6 slagskibe, hangarskibe, 18 krydsere og en stor destroyerstyrke (6). Det var stadig Raeders tanke, at der skulle føres handelskrig på oceanerne, og at bl.a. ”lommeflagskibene” skulle anvendes hertil. Man genoplivede derfor det omfattende logistik system, man

havde opbygget i neutrale havne under 1. Verdenskrig. Som et led i den nødvendige logistiske service for de skibe, der skulle operere som ”raiders” på verdenshavene, hvor Tyskland savnede baser, begyndte man i 1937 bygningen af såkaldte ”Trossschiffe”, der var en kombination af tankskib og forsyningseskibe med en lastekapacitet på 12.000 tons og en fart på ca. 21 knob (7).

I 1939 gik det op for Raeder, at den krig mod England, som han hidtil havde anset for udelukket, ikke mindst på grund af Hitlers forsikringer, nu med stor sandsynlighed ville blive en realitet i en nær fremtid. Det ambitiøse nybygningsprogram blev standset, således at kun de 2 slagskibe, BISMARCK og TIRPITZ skulle færdiggøres, hvorefter



*Forsyningseskibet ALTMARK, bygget 1936-38, 3. stk. 15 cm kanoner, 18 knob. Skibet kunne laste 9.400 ton olie, 790 ton proviant og 972 ton ammunition til genforsyning af andre enheder.*

man fremover koncentrerede sig om bygning af undervandsbåde og lette enheder (8).

Da krigen brød ud i eftersommeren 1939, rådede den tyske flåde derfor kun over de 2 slagkrydsere, SCHARNHORST og GNEISENAU og de 3 ”lommelagskibe”, idet de 2 slagskibe endnu ikke var færdige. Det var dog kun 2 af ”lommelagskibene”, der var operationsklare, idet ADMIRAL SCHEER stod over for en hovedreparation. Da den tyske flåde således stod overfor en massiv overlegenhed på allieret side, måtte dens svære skibe, som Ruge udtrykker det, søge ”*den Feind zu treffen, wo er nicht war*” (9). Flådeledelsens plan gik ud på, at de 2 slagkrydsere skulle operere i de forholdsvis nære farvande mod den allierede skibstrafik, medens ”lommelagskibene” skulle deployeres til handelskrig i Atlanterhavet og måske det Indiske Ocean. Når slagkrydserne skulle operere i de nære farvande, var grunden simpelthen, at deres aktionsradius var utilstrækkelig til handelskrig på oceanerne. Hovedformålet med handelskrigen var ikke ødelæggelse af modpartens handelskibe, men at skabe størst mulig forstyrrelse i den britiske skibstrafik, og dermed vanskeligheder for forsyning af det britiske samfund. Ødelæggelsen af fjendtlige handelsskibe var kun et biprodukt. Det væsentlige i operationen

var den forvirring og forsinkelse af den britiske skibstrafik og den reallokering af de britiske flådestyrker som tilstedeværelsen af tyske ”raidere” ville forvolde, bl.a. fordi man ville blive nødt til at indføre konvojer beskyttet af slagskibe. Det ville medføre et øget behov for destroyere til beskyttelse ikke bare af konvojerne, men også af de eskorterende slagskibe. Det ville igen betyde behov for større konvojer med de deraf følgende længere perioder imellem afsejling, og dermed også trængsel i havnene med ringere effektivitet i forsyningssystemet til følge (10). De manglende tyske oversøiske baser betød, at det ville blive svært at reparere evt. skader på lommelagskibene, hvorfor man forbød skibene at indlade sig i kamp med fjendtlige styrker, selv hvor disse var underlegne, med mindre sådanne kamphandlinger var absolut nødvendige for gennemførelse af operationen.

### **Lommelagskibene sendes til søs.**

Da den tyske flådeledelse anså krigsudbruddet for nært forestående, forberedte man handelskrigen i god tid. Den 21. august 1939 forlod GRAF SPEE under kommando af Kapitän zur See Hans Langsdorff tysk havn, og det samme gjorde DEUTSCHLAND 3 dage senere. Skibene passerede uden hindringer farvandet mellem Island og Færøerne på vej mod deres på forhånd



udpegede operationsområder, der for DEUTSCHLAND'S vedkommende var Nordatlanten, medens GRAF SPEE skulle operere i det sydlige Atlanterhav og evt. det Indiske Ocean. Flådeledelsens operationsordrer til de 2 skibe var i overensstemmelse med det ovenfor anførte, idet bl.a. hed:

*”Aufgaben in Kriegsfall,  
Unterbrechung der feindlichen  
Seeverbindungen und Vernichtung des  
Handelsverkehrs mit allen Mitteln.  
Feindliche Seestreitkräfte, auch  
wenn sie unterlegen sind, sind nur  
dann anzugreifen, wenn es für die  
Hauptaufgabe förderlich ist.  
Häufiger Wechsel des Operationsgebiet  
wird Unsicherheit hervorrufen und die  
feindliche Schifffahrt aufhalten, auch  
wenn keine greibaren Erfolge erzielt  
werden. Vorübergehendes Absetzen  
in entfernte Seegebiete wird die  
Unsicherheit beim Feinde erhöhen....“*  
(11)

Ud over ovennævnte var det også bestemt, at de folkeretlige prisebestemmelser skulle overholdes. DEUTSCHLAND'S venteposition var sydvest for Kap Farvel, medens GRAF SPEE'S var placeret i Sydatlanten sydvest for Kap Verde Øerne. Begge skibe havde et ”Trossshiff” til rådighed, GRAF SPEE'S var ALTMARK, der havde forladt tysk havn allerede den 27. juli for at fylde olie i Port Arthur

i USA. Det første møde mellem ”lommelagskibet” og ALTMARK fandt sted den 1. september på en position vest for De Kanariske Øer (12).

### **Admiralitetets forholdsregler.**

Admiralitetet var naturligvis klar over, at den underlegne tyske flåde ville forsøge at iværksætte en offensiv imod den britiske skibstrafik for derved at afbryde forsyningslinierne til Storbritannien. Uanset de erfaringer man havde fået under 1. Verdenskrig om de tyske undervandsbådes angreb på Storbritanniens forsyningslinier, var det mærkværdigt nok risikoen for oversøiske angreb på den britiske skibstrafik fra tyske overfladeraidere, der voldte størst bekymring (13). Man besluttede derfor som under 1. Verdenskrig at etablere patruljelinier i de nordatlantiske gennemsejlingsfarvande støttet af patruljerende fly fra Coastal Command, således at man kunne observere raidere, herunder ”lommelagskibene” under deres passage. Samtidigt besluttede man at patruljere visse områder med særlig tæt skibstrafik med krydsere samt indføre konvojering på visse dele af skibsruterne og at indføre ”evasive routing” (14). Uheldigvis blev den nordatlantiske patruljering indført så sent, at de 2 tyske ”lommelagskibe” for længst havde passeret gennemsejlingsfarvandene. Endeligt var Admiralitetet indstillet på at etablere et

antal "Hunting Groups", når tyske overfladeraiders tilstedeværelse var konstateret.

### **GRAF SPEE'S operationer.**

I forbindelse med krigsudbruddet i begyndelsen af September blev de 2 "lommeflagskibe" beordret til foreløbigt at afholde sig fra angreb på den allierede skibstrafik. Baggrunden var Hitlers forhåbning om, at han kunne nå til en forståelse med Frankrig og Storbritannien, når Polen var blevet nedkæmpet (15). Restriktionerne blev først ophævet den 26. september 1939. Forinden var GRAF SPEE meget tæt på at blive observeret af den britiske flåde. Den 10. september mødtes GRAF SPEE og ALTMARK igen med henblik på tankning den 11. september om morgenen. Inden tankningen påbegyndtes sendte Langsdorff for en sikkerheds skyld sit fly, en Arado, i luften. Fra flyet observerede man en krydser på modgående kurs ca. 30 sømil væk. Efterfølgende er man blevet klar over, at det var den britiske svære krydser CUMBERLAND, der var på vej fra Freetown til Rio de Janeiro. Advaret kunne Langsdorff forlægge øst på, inden GRAF SPEE blev observeret fra krydseren.

GRAF SPEE kunne nu indlede sine operationer. Efter at have modtaget tilladelsen fra Berlin, traf Langsdorff beslutning om, hvor han først skulle

sætte ind. I krigsdagbogen hedder det:

*"a) The choice of operational areas is limited to south of 5 degrees south because of defects in the GRAF SPEE'S refrigerating plant affecting magazine temperatures. (Visse sprængstoffer er meget følsomme over for forandringer i temperatur, hvorfor temperaturen i magasinerne af sikkerhedsmæssige grunde skal holdes under et vist niveau. Defekten i anlægget blev senere repareret).*

*b) The South American trade routes are more vital to the British and French than the Cape route since the Mediterranean is open to the Allies (Italien var endnu ikke trådt ind i krigen) and in any case provides a shorter route to Europe from the Far East. (16)*

Langsdorff besluttede derfor først at søge mod området ud for Pernambuco i Brasillien på Sydamerikas østligste pynt for derfra at angribe britisk skibsfart ud for den brasilianske kyst, hvorefter han ville angribe de Sydafrikanske ruter ud for Kap det Gode Håb. Den 30. september ved middagstid mødte GRAF SPEE sit første offer, den britiske SS CLEMENT. Besætningen gik i fartøjerne, idet dog føreren og maskinchefen blev beordret ombord i GRAF SPEE. Det var af betydning for Langsdorff, at GRAF SPEE'S tilstedeværelse ud for den brasilianske kyst blev kendt af

de britiske flådemyndigheder og den britiske offentlighed så hurtigt som muligt. Derfor fik besætningen lov til at fortsætte mod land i skibets fartøjer, ligesom han sendte følgende signal til radiostationen i Pernambuco:

*"Please save the lifeboats of the CLEMENT, 0945 south, 3404 west"*

Senere på dagen blev de 2 skibsofficerer fra CLEMENT sat ombord i et neutralt græsk skib. Telegrafisten på CLEMENT havde nået at udsende et ufuldstændigt signal om beskydningen fra en Raider. Admiralitetet blev hurtigt orienteret om disse signaler fra de britiske NCS-officerer i Pernambuco og Bahia, og var derfor klar over, at en tysk raider var på spil i Sydatlanten, men man vidste endnu ikke, om det var et "lommeflagskib" eller blot en tysk hjælpekrydser (17).

Efter at CLEMENT med noget besvær var blevet sænket (18), besluttede Langsdorff sig i overensstemmelse med sin oprindelige plan for en hurtig forlægning mod øst, idet han passerede syd om Ascension og nord om St. Helena. Efter at have passeret de 2 øer den 4. oktober, ændrede han kurs mod nordøst med henblik på at ramme skibstrafikken på ruten mellem Kapstaden og Freetown, og kl. 0630 næste morgen fik man det næste offer i sigte, det var det 4.651 tons store

NEWTON BEECH, der var lastet med majs. Telegrafisten på NEWTON BEECH nåede at sende en raider-melding, som måske kunne have ført til GRAFF SPEE'S tidlige ødelæggelse. Meldingen, der ganske vist havde været svag, var blevet opfanget af et andet britisk handelsskib, der videresendte den til HMS CUMBERLAND. Krydseren opretholdt imidlertid radiotavshed, og da chefen gik ud fra, at C-in-C i Freetown også havde fået meldingen, foretog han sig intet. Admiral Lyon i Freetown forblev derfor stadig uvidende om GRAFF SPEE'S aktivitet (19). NEWTON BEECH blev ikke i første omgang sænket, men fulgte med GRAFF SPEE på dennes videre færd. 2 dage senere mødte GRAFF SPEE sit næste offer, den britiske fragter ASHLEA. Både den og NEWTON BEECH blev nu sænket, idet besætningerne overførtes til GRAFF SPEE. Allerede den 10. oktober mødte GRAFF SPEE sit 4. offer, den 8.000 tons store HUNTSMAN, som man foreløbigt satte en prisebesætning ombord i, medens GRAFF SPEE gik videre til et rendezvous med ALTMARK for endnu en gang at fylde olie og modtage andre forsyninger. Fangerne fra NEWTON BEECH og ASHLEA blev med undtagelse af førerne, maskincheferne og telegrafisterne (20) sat ombord i ALTMARK. Man vendte nu tilbage til HUNTSMAN, hvorfra man overførte en del gods, hvorefter den også blev sænket, medens besætningen i lighed med besætningerne fra NEWTON BEECH

og ASHLEA overførtes til ALTMARK. GRAF SPEE satte nu kursen øst på, og den 22. oktober fandt man sit næste offer, TREVANION, der blev sænket. Telegrafisten på dette skib nåede, uanset beskydning fra GRAF SPEE, at udsende en fuldstændig raidermelding (21). På baggrund af meldinger fra den tyske flådeledelse var Langsdorff klar over, at britiske og franske søstridskræfter nu koncentreredes i Sydatlanten, hvorfor han overvejede at forlægge til det Indiske Ocean. Efter modtagelsen af et signal fra flådeledelsen, der opfordrede ham til en sådan forlægning, satte han, efter på ny at have fyldt olie hos ALTMARK, kursen mod syd for at runde Kap det Gode Håb (22).

#### **Admiralitetets forholdsregler.**

På baggrund af de signaler, man modtog i begyndelsen af oktober, nærmede det britiske Admiralitet mistanke om, at det var et ”lommeflagskib”, der var på spil i Sydatlanten. Man aktiverede derfor allerede den 5. oktober planen om at oprette i alt 8 ”Hunting Groups”, de fleste bestående af krydsere, ligesom man detacherede adskillige slagskibe til forstærkning af ikke mindst Halifax konvojerne. Den tyske flådeledelses primære formål med at udsende de 2 ”lommeflagskibe” var således nået.

Bekræftelsen på, at der var tale om et ”lommeflagskib” fik man, da besætningen fra CLEMENT kom i land, idet den berettede, at det var ADMIRAL

SCHEER, der havde sænket CLEMENT (23). Den 21. oktober blev man klar over, at der var tale om ikke ét, men 2 ”lommeflagskibe”, idet besætningen fra det norske skib LORENTS W. HANSEN blev landsat på Orkney Øerne og kunne berette, at dette skib var blevet sænket af DEUTSCHLAND. Det blev bekræftet, da det amerikanske skib CITY OF FLINT ankom til Murmansk med en tysk prisebesætning fra DEUTSCHLAND ombord (24).

De 4 ”Hunting Groups”, der skulle operere i Sydatlanten, var gruppe G, der bestod af de svære krydsere EXETER, CUMBERLAND samt yderligere de lette krydsere AJAX og ACHILLES under kommando af Commodore Henry Harwood, der fik Sydøstkysten af Sydamerika som operationsområde, gruppe H, bestående af de svære krydsere SUSSEX og SHROPSHIRE, skulle operere omkring Kap det Gode Håb, gruppe K bestående af hangarskibet ARK ROYAL og slagkrydseren RENOWN skulle operere ud for Pernambuco, samt gruppe M bestående af to svære franske krydsere, der skulle operere ud for Dakar. Den operative kontrol med grupperne G, H og K havde C-in-C, South Atlantic, Admiral G.H. d'Oyly i Freetown (25). I de næste uger hørte man imidlertid ikke noget til ”lommeflagskibet” i Sydatlanten.

### **GRAF SPEE'S fortsatte operationer.**

Først den 8. november var GRAF SPEE i sit nye operationsområde. Langsdorff krydsede nu i nogle dage tværs over skibsruterne øst for Kapstaden og benyttede skibets Arado flittigt, men uden noget resultat. Da formålet med forlægningen til det Indiske Ocean var at overbevise de allierede flådemyndigheder om, at GRAF SPEE ikke længere opererede i Sydatlanten, og således trække de allierede søstridskræfter væk herfra, besluttede han at søge mod nord gennem Mosambique kanalen. I krigsdagbogen begrundede han det således:

*"Purpose of operation: to create alarm in Indian Ocean. Only possible if present plans enlarge. Decision: (1) To proceed up the Mosambique Strait and search north-east of Lourenco Marques; (2) Failing that, to attack South African coastal traffic; (3) Possible attack on Durban by GRAF SPEE'S aircraft."* (26)

Den 15. november lykkedes jagten, idet man observerede den lille tanker AFRICAN SHELL på 706 tons. Den blev sænket efter, at besætningen var gået i fartøjerne, bortset fra føreren, der blev taget ombord i GRAF SPEE. Fartøjerne med besætningen fik lov til uhindret at ro ind til kysten, idet Langsdorff netop ønskede, at sænkningen af AFRICAN SHELL i det Indiske Ocean skulle blive

kendt.

Da formålet med forlægningen til det Indiske Ocean nu var opnået, satte Langsdorff næste dag igen kursen mod Sydatlanten, idet han regnede med, at de britiske skibe, der var indsat i jagten på GRAF SPEE, nu ville søge mod det Indiske Ocean. Den 26. november tankede GRAF SPEE igen fra ALTMARK på dettes position i venteområdet.

Efter mødet med ALTMARK satte Langsdorff den 29. november kursen østnordøst mod den position, hvor han i oktober havde sænket TREVANION. Den 2. december observerede man sit næste offer, den store britiske DORIC STAR. Ved tidligere sænkninger havde GRAF SPEE nærmet sig sine ofre under fransk flag for så på nært hold at dreje fra og signalere forbud mod brug af radio. Denne fremgangsmåde havde betydet, at ofrene enten havde undladt at bruge radioen eller kun havde nået at sende ufuldstændige raiderrapporter (27). I dette tilfælde fraveg Langsdorff imidlertid denne praksis, idet han åbnede ild på stor afstand. Resultatet var, at DORIC STAR'S telegrafist kunne udsende en tydelig og fuldstændig raiderrapport. Ombord i GRAF SPEE var også et detachment fra den tyske *B-Dienst*, som efter 2 timer kunne dechiffrere et signal med høj prioritet fra et britisk flådefartøj til Flåderadio Simonstown, hvori der meldtes om

sænkningen af DORIC STAR (28), og kort tid efter opfangedes et signal fra Simonstown til alle britiske krigsskibe med følgende ordlyd:

*”1417 RRR 19.13 S, 5,5 E. Doric Star gunned. Battleship.”*

Langsdorff var klar over, at GRAF SPEE nu hurtigst muligt måtte forlægge til et andet område. På dette tidspunkt havde han besluttet, at han snart måtte vende tilbage til Tyskland, idet dieselmotorerne trængte til en kraftig overhaling, der krævede et værftsophold (29). Han ville imidlertid søge at slutte togtet med at angreb på en britisk konvoj, inden han søgte at vende tilbage. Han var klar over, at det sandsynligvis ville medføre kamphandlinger med fjendtlige enheder, hvilket var i eklatant strid med hans ordre. Han ræsonnerede imidlertid, at det deri forudsatte behov for at undgå skader var formindsket, når togtet alligevel skulle afsluttes (30). Han håbede at finde en konvoj på ruterne fra Sydamerika til Freetown, hvorfor han ændrede kurs mod vest. Allerede næste dag mødte han sit næste offer, damperen TAIROA på knap 8.000 tons. Også dette skib nåede at udsende en komplet raiderrapport, inden en granat fra GRAF SPEE ødelagde radiostationen. GRAF SPEE fortsatte mod vest, og tankede for sidste gang fra ALTMARK den 6. december (31), hvor alle fanger,

bortset fra førere, maskinchefer og telegrafister, blev overført til ALTMARK. GRAF SPEE fortsatte nu mod vest.

Den 7. december mødte GRAF SPEE sit sidste offer, den 4.000 tons store STREONHALF på vej fra Monte-video til Freetown, hvor den skulle støde til en konvoj til England. Efter at have studeret indførelserne i skibets journal, plottede man STREONHALF'S hidtidige kurs, hvorefter Langsdorff på denne baggrund ændrede kursen til sydvest mod området ud for La Plata's munding (32).

### **Commodore Harwoods dispositioner.**

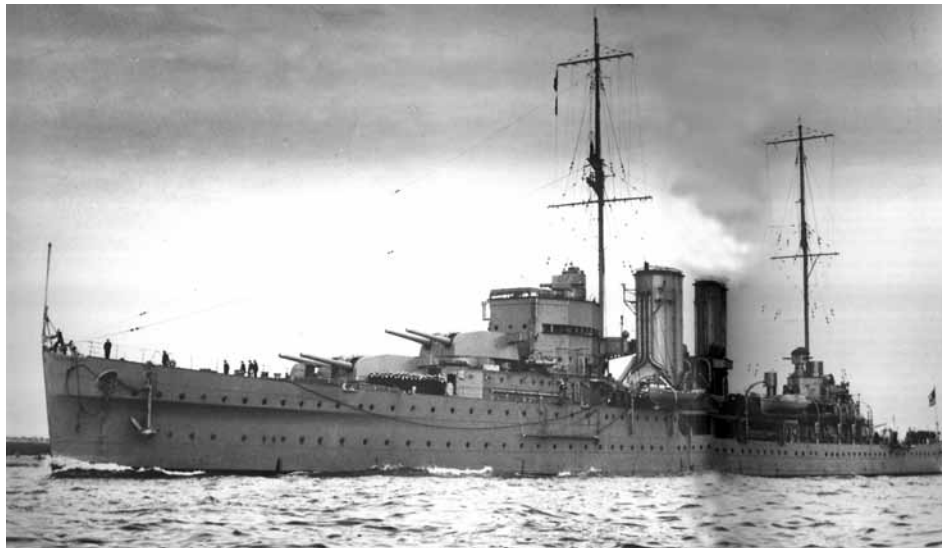
I begyndelsen af december var Commodore Harwood's gruppe G temmelig spredt. CUMBERLAND patruljerede ud for La Plata's munding, men skulle senere afgå til Falklands Øerne til en hvileperiode, medens ACHILLES patruljerede i området ud for Rio de Janeiro. Harwood selv var i flagskibet AJAX på vej nordover fra Falklands Øerne mod La Plata området, medens ESSEX allerede var på vej til Falklands Øerne til en hvileperiode. Den 2. december om eftermiddagen modtog Harwood et højt prioriteret signal om, at DORIC STAR var blevet angrebet af et ”lommeflagskib” på positionen 19 grader 15 sekunder syd og 5 grader 5 sekunder vest. AJAX fortsatte mod nord, og endnu før daggry den 3.

december modtog man yderligere et højt prioriteret signal om, at et ukendt skib (TAIROA) var blevet angrebet kl. 0500 af et ”lommeflagskib” 170 sømil sydvest for den position, hvor DORIC STAR blev sænket (33).

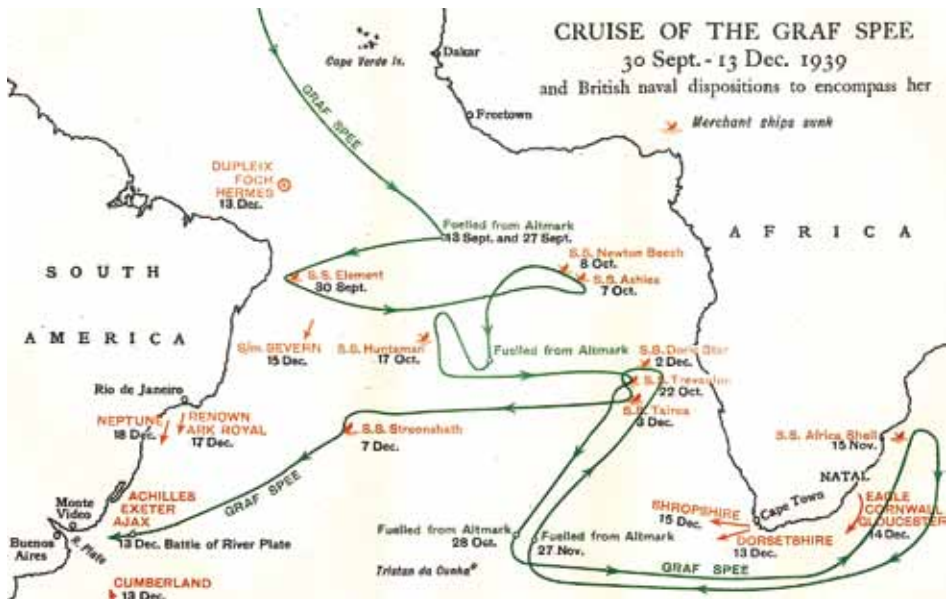
Harwood havde hele tiden regnet med, at ”lommeflagskibet”, som man stadig antog var ADMIRAL SCHEER, på et eller andet tidspunkt igen ville angribe den tætte skibstrafik på ruterne fra Rio de Janeiro og La Plata områderne. Spørgsmålet var, om det tidspunkt nu var kommet? Efter at have plottet ”lommeflagskibet”s bevægelser mellem sænkningen af DORIC STAR og TAIROA, kom Harwood og hans stab til det resultat, at det

var tilfældet. Spørgsmålet var, hvor angrebet ville blive sat ind. Det kunne blive i Rio de Janeiro området eller La Plata området, men det kunne også blive Falklands Øerne, idet man kunne forestille sig, at tyskerne den 8. december, der var 25 års dagen for nederlaget ved Falklandsøerne, ville søge at hævne dette. Harwood anslog, at ”lommeflagskibet” kunne være ud for Rio de Janeiro den 12. december om morgenen eller ud for La Plata den 13. om morgenen.

Falklandsøerne kunne ikke nås før den 14. om morgenen, hvorfor et angreb der nok kunne udelukkes. Harwood valgte at koncentrere ud for La Plata. I hans rapport begrundes beslutningen



*HMS EXETER, bygget 1929-30, 8.350 tons, 32 kn, 6 stk. 20,3 cm, 4 stk. 10,5 cm + let luftværn.*



GRAF SPEE'S bevægelser fra den 3-13 december 1939.

således:

"I decided that the Plate, with its larger number of ships and its very valuable grain and meat trade, was the vital area to defend. I therefore arranged to concentrate there my available forces in advance of the time at which it was anticipated the raider might start operations in that area."

Som følge heraf sendte han kl. 1313 følgende signal til sine skibe:

"In view of report pocket battleship, amend previous dispositions, CUMBERLAND self-refit at Falkland Islands as previous arranged but keep at short

notice on two shafts. ACHILLES leave Rio de Janeiro so as to arrive and fuel Montevideo 0600 8<sup>th</sup> December; EXETER leave Falklands Islands for Plate AM 9<sup>th</sup> December, covering ss LAFONIA with returning volunteers. AJAX, ACHILLES, concentrate in position 35 degrees south, 50 degrees west at 1600 10<sup>th</sup> December. EXETER to pass through position 090 degrees Medanaos Ligth 150 miles at 0700 12<sup>th</sup> December. If concentration with AJAX and ACHILLES not effected by that time further instructions will be issued to EXETER...." (34)

Den 12. december var koncentrationen



gennemført. Eskadren bestående af EXETER under kommando af Captain F.S. Bell, ACHILLES under Captain W.E. Parry og flagskibet AJAX under kommando af Captain C.H. Woodhouse kunne kun vente for at se, om Commodore Harwood havde skønnet rigtigt. Harwood var klar over, at hans 3 krydsere artilleristisk var håbløst underlegne i forhold til ”lommeflagskibet”s 28 cm. kanoner. Den britisk styrkes samlede bredsidvægt var kun 3.136 lbs. mod ”lommeflagskibet”s 4.708 lbs. Harwood måtte derfor søge svække ”lommeflagskibet”s ildkraft overfor de enkelte britiske enheder ved at få det til at sprede ilden på såvel de lette som den svære krydser. Midt på dagen den 12. december underrettede Harwood sine chefer om sin påtænkte taktik i et signal, hvor i det bl.a. hed:

*”My policy with three cruisers in company versus one pocket battleship. Attack at once by day or night. By day act as two units, 1<sup>st</sup> Division (AJAX and ACHILLES) and EXETER diverged to permit flank marking. First Division will concentrate gunfire....”* (35)

Denne taktik blev øvet i løbet af eftermiddagen.

### **Slaget.**

Den 13. december kl. 0552 observeredes fra GRAF SPEE master mod syd, og

umiddelbart efter solopgang kunne man identificere den britiske krydser EXETER og, hvad man troede var 2 destroyere. Langsdorff, der antog, at det var eskorten for den konvoj, han efter signaler fra den tyske flådeledelse håbede at møde, besluttede sig for at angribe. Han satte kursen direkte mod de observerede skibe, og øgede farten til de 25 knob, som GRAF SPEE endnu uanset sin tilgroede bund var i stand til at præstere. Han håbede derved at komme så hurtigt ind på skudhold, at han kunne ødelægge krydseren, inden dennes turbiner kunne få farten tilstrækkeligt i vejret til, at den kunne slippe væk (36). Kl. 0610 blev man klar over, at de 2 skibe, der ledsagede krydseren, ikke var destroyere, men lette krydsere af TOWN-klassen. GRAF SPEE ændrede kurs til 115 grader med henblik på en løbende artillerikamp til styrbord og kl. 0617 åbnede GRAF SPEE ild mod EXETER. (37).

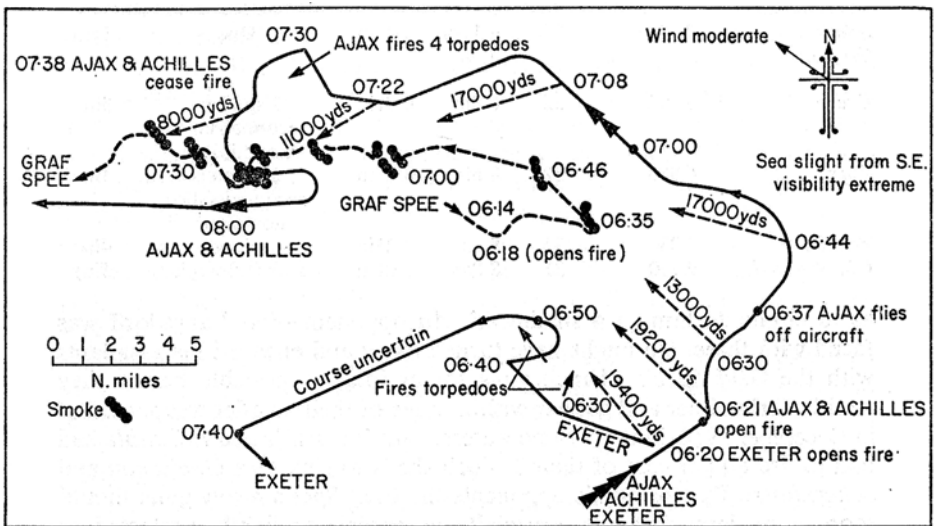
I mellemtiden havde man i AJAX observeret røg mod nordvest kl. 0610, og Harwood beordrede kl. 0614 EXETER til at undersøge. EXETER drejede nu bagbord, og kl. 0616 sendte den følgende signal: *”I think it is a pocket battleship”*. Og kort efter, da man havde identificeret skibet som et ”lommeflagskib”, sendtes det hæderkronede signal: *”Enemy in sight bearing 322”*. EXETER åbnede ild kl. 0620, og de 2 lette krydsere et par

minutter senere.

GRAF SPEE'S beskydning af EXETER var effektiv, og kl. 0627 havde denne modtaget 3 direkte træffere, hvoraf en ramte B tårnet, der dermed var ubrugeligt. Splinter fra denne træffer dræbte og sårede også personallet på broen, bortset fra Captain Bell selv. Han fortsatte med at kommandere skibet fra agterste kommandostation, idet rorkommandoerne blev givet mundtligt via en kæde af ordonnanser.

EXETER'S beskydning af GRAF SPEE havde dog også været rimeligt effektiv, idet man havde opnået 2 træffere. Beskydningen fra de 2 lette krydsere generede Langsdorff så meget, at han, i stedet for at gøre det af med EXETER,

skiftede ilden med 28 cm. batteriet til dem, dog uden at opnå træffere. Denne afbrydelse af angrebet på EXETER gav Captain Bell mulighed for at affyre sine styrbords torpedoapparater. For at undgå torpedoerne og ilden fra de lette krydsere, som nu var kommet ind på en afstand af ca. 12.000 m, drejede Langsdorff kl. 0635 mod nordvest under tågeudlægning. Det gav EXETER mulighed for efter et styrbords drej at affyre også sine bagbords torpedoapparater. Ingen af de 2 torpedosalver ramte dog. I stedet for at søge at ødelægge EXETER koncentrede Langsdorff sig om beskydning af de 2 lette krydsere, hvis ild ikke kunne forvolde afgørende skader på GRAF SPEE. Det betød, at den stærkt beskadigede EXETER, der kun havde et



Skibenes bevægelser under kampen.

brugbart tårn, stadig kunne deltage i kampen indtil kl. 0729, hvor også dette tårn blev ukampdygtigt på grund af svigtende elektricitetsforsyning. Bell trak sig herefter ud af kampen.

Harwood havde igen nærmet sig GRAF SPEE for at aflaste den trængte EXETER, og afstanden var på et vist tidspunkt nede på ca. 7.000 m. De 2 krydsere havde opnået et betydeligt antal træffere på GRAF SPEE, men havde dog ikke forvoldt skader, der nedsatte dens kampevne. Kl. 0725, blev AJAX ramt af en 28. cm. granat, der ødelagde begge de agterste tårne. Kl. 0730 affyrede de 2 britisk krydsere torpedoer, som GRAF SPEE dog undgik, og efter et drej fyrede den selv torpedoer mod krydserne uden at ramme. Kl. 0740 besluttede Harwood at afbryde kampen for evt. at genoptage den efter mørkets frembrud, hvorfor de 2 lette krydsere satte kursen mod øst. GRAF SPEE forsøgte heller ikke i dette tilfælde at forfølge de britiske krydsere for at ødelægge dem med sit overlegne artilleri, men fortsatte sin kurs mod vest. Harwood ændrede derfor igen kurs mod vest og forfulgte GRAF SPEE, som man sporadisk beskød, men på behørig afstand, ligesom GRAF SPEE af og til affyrede salver mod de britiske krydsere, men uden at forvolde skader (38).

### **Langsdorff's beslutning om at gå til Montevideo.**

Langsdorff var efter en inspektion af

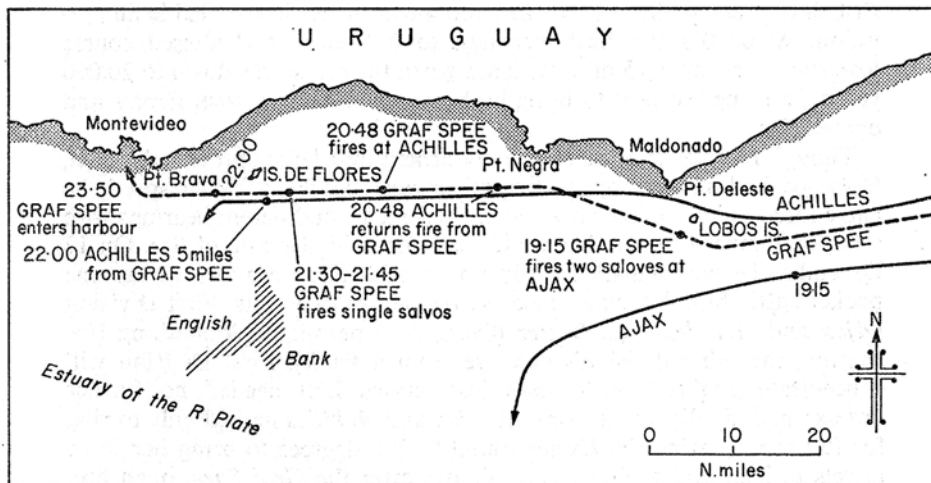
GRAF SPEE kommet til det resultat, at skibet var så beskadiget, at det ikke var tilstrækkeligt sødygtigt til en tur over Nordatlanten i vintermånederne. Han mente endvidere, at skaderne var så betydelige, at skibets besætning ikke med de forhånden værende midler selv var i stand til udbedre dem, og uden at konferere med sine officerer besluttede han at søge til en af havnene ved La Plata's munding. En mulighed var Buenos Aires i det tysk venlige Argentina. På vej hertil var der imidlertid så lavt vand, at der var risiko for tilstopning af kølevandsindtaget med mudder. Han besluttede sig derfor til at gå til Montevideo i Uruguay. I GRAF SPEE's journal hedder det:

*"The Captain signalled his desire to enter Montevideo at the same time as he reported on the battle to the Operations Department. He understood that it would be impossible to sail out again, and thought the ship would be interned. Before he ran into Montevideo he received the answer from Operations, "Agreed, Commander-in-Chief" (39)*

GRAF SPEE ankrede på Montevideo's rhed den 13/14 december ved midnatstid.

### **Harwood's dispositioner.**

Da Harwood blev underrettet om skaderne på EXETER, beordrede han den til Falklandsøerne. Han forfulgte GRAF

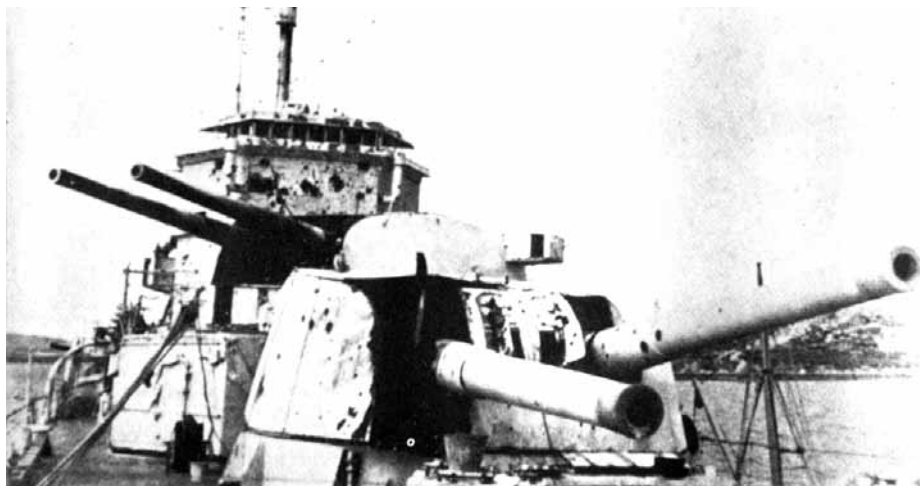


*GRAF SPEE's indsejling til Montevideo.*

SPEE, indtil han var sikker på, at den ville gå ind til Montevideo. Derefter placerede han sine 2 krydsere således, at de hver for sig dækkede de 2 udløb fra La Plata (40), idet han måtte regne med, at GRAF SPEE ville stå til søs igen inden udløbet af de 24 timer, hvor den i henhold til de folkeretlige regler måtte opholde sig i den neutrale havn. Under forfølgelsen havde han med signal beordret CUMBERLAND til at afgå fra Falklands Øerne omgående. Den svarede, at den kunne være fremme den 14. december kl. 2200. Han havde naturligvis sendt en fjendemelding til Admiralitetet allerede kl. 0615, da GRAF SPEE blev observeret, men under forfølgelsen af GRAF SPEE sendte han yderligere følgende signal til Admiralitetet:

*"IMMEDIATE: HMS AJAX; HMS ACHILLES; HMS EXETER have been heavily engaged. Have withdrawn from daylight close action owing to shortage of ammunition. HMS EXETER hauling away due damage, two turrets out of action in HMS AJAX. Pocket battleship has undoubtedly been hit.. I am shadowing."* (41)

Harwood modtog fra Admiralitetet og C-in-C i Fretown underretning om, at hangarskibet ARK ROYAL, slagkrydseren RENOWN, krydserne NEPTUNE, DORSETSHIRE, SHROPSHIRE og 3 destroyere alle var på vej til La Plata, men ingen kunne nå frem før tidligst i løbet 5 dage (42). Hans næste handling fremgår af hans rapport, hvori det hedder:



*Den svært skadede EXETER ved Falklands øerne efter kampen.*

*"I requested His Britannic Majesty's Minister, Montevideo (Mr. E. Millington-Drake), to use every possible means of delaying GRAF SPEE'S sailing, in order to gain time for reinforcements to reach me. I suggested he should sail British ships and invoke the twenty-four-hour rule to prevent her leaving."*

(43)

### **Mummiespil i Montevideo.**

Uanset den foran citerede indførelse i GRAF SPEE'S journal, hvori der stod, at Langsdorff forventede, at skib og besætning ville blive interneret, syntes tyskerne efter ankomsten til Montevideo at være indstillet på at gennemføre en reparation af skibet. De internationale regler tillader kun et længere ophold end 24 timer, hvis det

er nødvendigt for at gøre skibet sødygtigt, og den tyske minister forlangte derfor, efter konference med Langsdorff, fristen forlænget til 14 dage. Det tyske ønske skyldtes formentlig en forhåbning om, at U-både kunne nå frem som forstærkning ved et udbrud (44). Den britiske minister forlangte, at skibet, hvis det ikke forlod havn inden 24 timer, skulle interneres. Uanset, at det tyske ønske faktisk imødekom Harwoods ønske om at holde længst muligt på GRAF SPEE, fastholdt den britiske minister af politiske grunde det formelle krav om, at 24 timers reglen skulle overholdes, fordi GRAF SPEE, der havde forlagt til Montevideo for fuld kraft, ikke efter britisk opfattelse kunne anses for at være usødygtigt. Den uruguayanske regering sendte en

kommission ombord, og den kom til det resultat, at 72 timer var tilstrækkeligt til at gennemføre de nødvendige reparationer.

Fra britisk side iværksatte man nu en rygtespredning om ankomst af forstærkninger til Commodore Harwood's styrke, ligesom det lykkedes at forhindre, at tyskerne kunne leje civile fly til rekognosering af flodmundingen. Kampagnen lykkedes over al forventning, og kulminerede, da GRAF SPEE'S 1. artilleriofficer meddelte, at han fra mærset havde observeret bl.a. hangarskibet ARK ROYAL (45).

Det overbevidste Langsdorff om, at et udbrud ville være håbløst, og han sendte følgende signal til den tyske flådeledelse:

"1) *RENOWN and ARK ROYAL as well as cruisers and destroyers off Montevideo. Close blockade at night. No prospects of breaking out to open sea and getting through to Germany.*

2) *Intend to proceed to the limit of neutral waters. If I can fight my way through to Buenos Aires with ammunition still remaining I shall endeavour to do so.*

3) *As a break-through might result in the destruction of SPEE without the possibility of causing damage to the enemy, request instructions whether to scuttle the ship (in spite of the*

*inadequate depth of water in the Plate Estuary) or to submit to internment."* (46)

Efter konference med Hitler sendte chefen for den tyske flådeledelse, admiral Raeder den 17. december følgende signal til GRAF SPEE:

" 1) *Attempt by all means to extend the time in neutral waters in order to guarantee freedom of action as long as possible,*

2) *With reference to No. 2. Approved,*

3) *With reference to No. 3. NO internment in Uruguay. Attempt effective destruction if ship is scuttled."* (47).

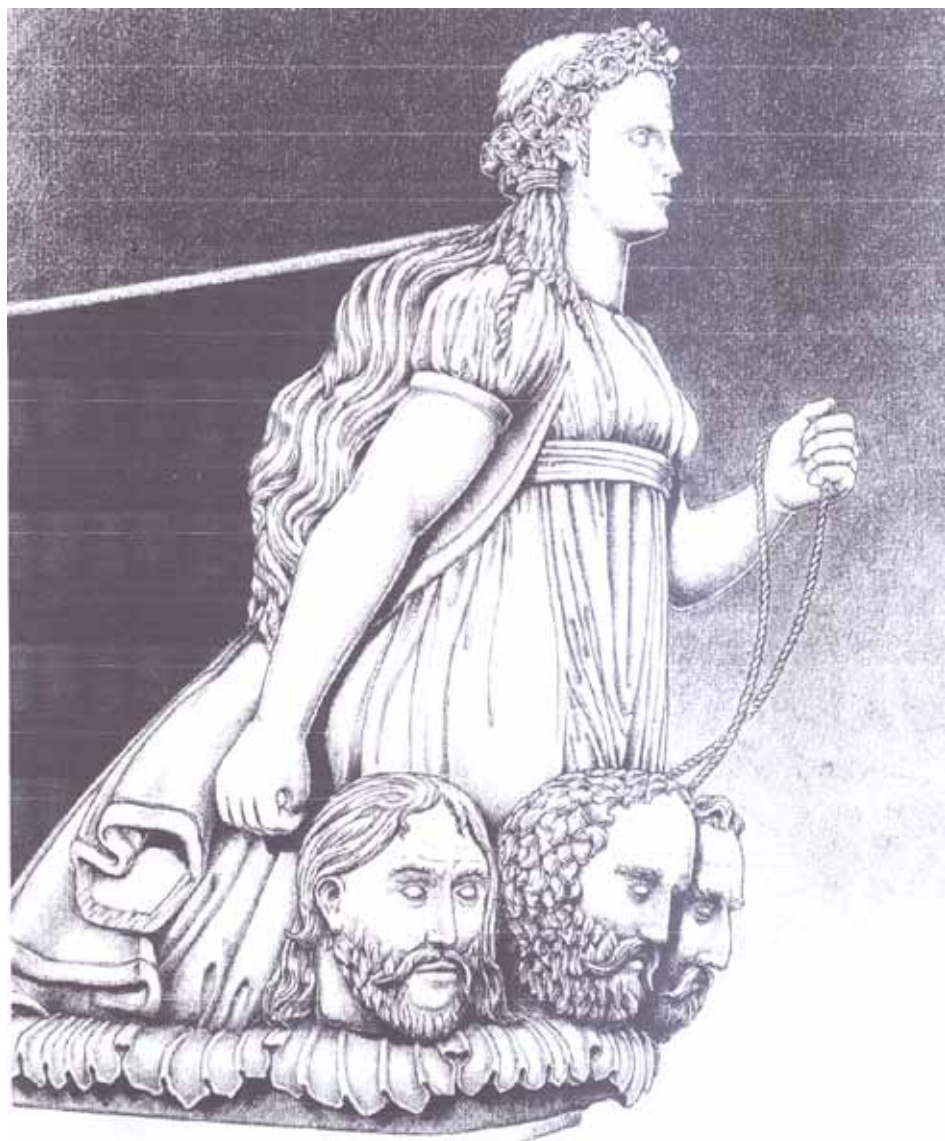
Fra britisk side havde man, for at forsinke GRAF SPEE'S mulige afsejling, ladet fragtskibet ASHWORTH afsejle fra Montevideo kl. 1815, således at GRAF SPEE først kunne afsejle efter 24 timer. Langsdorff holdt nu et møde med sine ældste officerer, den tyske marineattaché og den tyske minister, hvor det besluttedes, at ødelægge GRAF SPEE, selvom man på dette tidspunkt var blevet klar over, at ARK ROYAL faktisk befandt sig ud for Rio de Janeiro (48).

### **GRAF SPEE'S selvmord.**

Næste dag blev de tekniske installationer ødelagt og størsteparten af besætningen sat om bord i det tyske fragtskib TACOMA, og kl. 1815 forlod GRAF SPEE Montevideo's havn fulgt af

# MARITIMHISTORISK KONFERENCE

28. – 30. April 2006.



Indbydelse til den 17. Danske Maritimhistoriske Konference på Jaruplund Højskole, 9 km syd for Flensborg i dagene 28. 29. og 30. april 2006.

Der skal hermed bydes velkommen til maritimhistorisk konference, denne gang syd for grænsen på den smukke danske højskole Jaruplund i Sydslesvig. Konferencen er åben for alle og er et forum, hvor maritimt interessede forskere, såvel professionelle som amatører, har lejlighed til at skabe kontakter og udveksle erfaringer.

Slesvigs rige søfart, der gennem århundreder har været en væsentlig næringsgren i området vil denne gang danne grundlaget for hovedforedrag og den traditionelle lørdagsudflugt. Konferencen løber som sædvanligt fra fredag aften til søndag middag.

En velkomstdelegation vil være på plads fredag eftermiddag fra kl.16.00, hvor deltagerne ankomst og indkvartering kan påbegyndes.

Efter velkomst og middag vil aftenen blive indledt med et orienterende foredrag om Jaruplund Højskole efterfulgt af hovedforedraget om Flensborgs søfart 1750 – 1850 af Lars Henningsen fra Det danske Centralbibliotek i Flensborg.

De individuelle indlæg vil blive afholdt som sædvanlig lørdag og søndag formiddag.

Den traditionelle udflugt lørdag eftermiddag vil gå til Flensborg Søfartsmuseum, Glücksborg Slot og Eckernförde Museum. Lørdag aften indeholder den traditionsrige festmiddag under sædvanlige beskedne former, hvor hver især i god tid bedes forberede sine taler og indlæg. Efter frokosten søndag middag afholdes admiralforsamling med afslutning kl. 1400.

Pris pr. deltager er dkr. 1050, 00.

Højskolen kan huse deltagerne i 28 dobbeltrum og 23 enkeltrum. Prisen inkluderer 2 x overnatning, 2 retters menu fredag aften, 2 x morgenmad, 2 x frokost, formiddagskaffe lørdag og søndag samt bustur og festmiddag om lørdagen. Uden overnatning vil prisen være dkr. 550,00.

Tilmelding senest mandag den 3. april 2006 ved indbetaling til Maritimt Kontaktudvalg,

BG - bank, reg. nr. 1551 konto. Nr. 8259011 samt indsendelse af tilmeldingskort på næste side.

Med venlig hilsen og på gensyn  
Kontaktudvalget



## Foreløbigt program for den 17. Danske Maritimhistoriske Konference

fredag den 28. april til søndag den 30. april.

Jaruplund Højskole, Lundweg 2, D – 24941 Jarplund – Weding.

Tel. 0049 – 4630 969140. www.jaruplund.dk

### **Fredag den 28. april 2006.**

1600 – 1730 Ankomst og inkvartering på Jaruplund Højskole.

1800 – 1930 Velkomst og middag.

1930 - 2015 Introduktionsforedrag om Jaruplund Højskole.

2015 – 2115 Østersøen – Middelhavet – Vestindien, Flensborg- søfarten  
1750 – 1850. Foredrag af Lars N. Henningsen..

### **Lørdag den 29. april 2006.**

0730 – 0830 Morgenmad.

0830 – 1200 Indlæg fra deltagerne.

1200 – 1300 Frokost.

1300 – 1800 Bustur til Flensborg, Glücksborg og Eckernförde.

1900 – 2200 Festmiddag.

### **Søndag den 30. april 2006.**

0730 – 0830 Morgenmad.

0830 – 1200 Indlæg fra deltagerne.

1200 - 1300 Frokost.

1300 – 1400 Konferencemøde og afslutning.

---

## TILMELDING TIL DEN 17. DANSKE MARITIMHISTORISKE KONFERENCE

der afholdes fra 28. april til 30. april 2006 på Jaruplund Højskole ved Flensborg.

NAVN.....

ADRESSE...../ POSTNR. og

BY.....

Tlf. Arb..... Privat.....

Jeg vil holde et indlæg (max.15 min.) om følgende emne:.....

Der ønskes følgende tekniske hjælpemidler.....

Deltagerafgiften bedes indbetalt senest mandag den 3. april til Maritimt

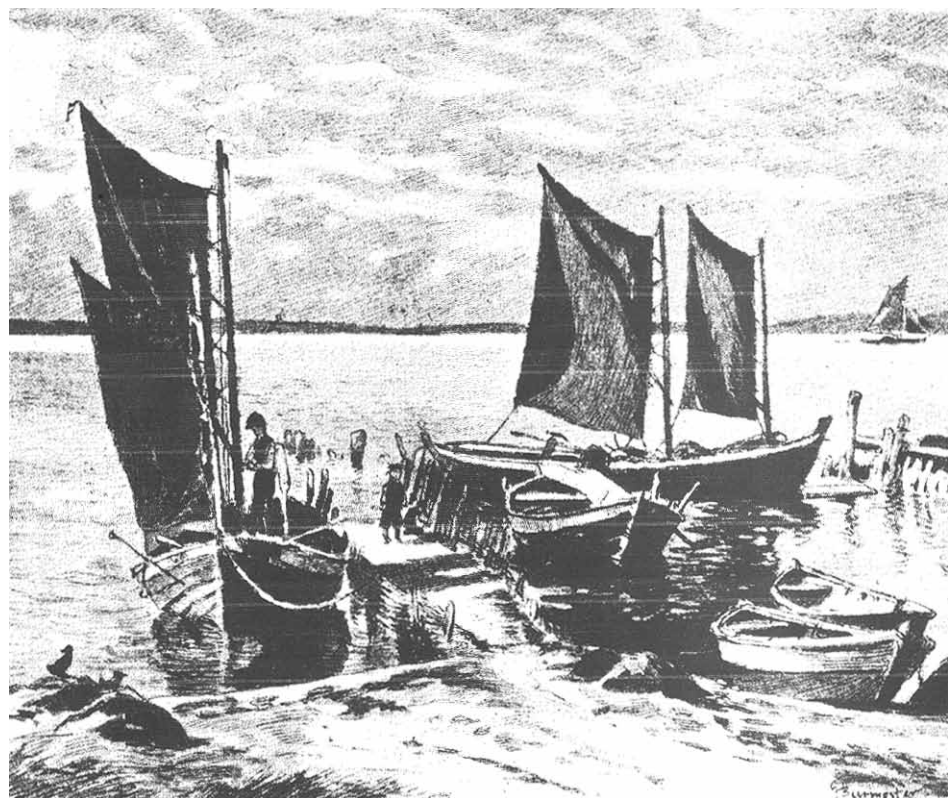
Kontaktudvalg

BG-bank reg.nr.1551 konto 8259011.

Husk at indsende tilmeldingen med posten til Ole Lisberg Jensen, Hellehuse 29.

DK.4174 Jystrup. Tlf: 5752 8812

OBS! Deltagere fra Norge og Sverige bedes tilmelde sig pr. telefon til Ole Lisberg Jensen og aftale kontant betaling ved ankomsten.



TACOMA. Da den var nået til sejløbet til Buenos Aires, stoppede den, og resten af besætningen overførtes til 2 argentinske slæbebåde, og kl. 1954 sprang den i luften. Den del af besætningen, der var ombord i TACOMA, overførtes også til slæbebådene, der afgik til Buenos Aires, hvor besætningen interneredes. Om morgenen den 20. december fandt man Kapitan Langsdorf død på sit værelse. Han havde skudt sig selv (49).

### Efterspil.

ALTMARK begav sig efter en ventetid i Sydatlanten på vej mod Tyskland. Den gik igennem Danmarks Strædet og forblev uopdaget indtil den 15 februar 1940, hvor den blev observeret

ud for Trondhjem. Under sin færd syd på i norsk territorialfarvand blev den observeret i Jøssingfjorden af den britiske destroyer COSSACK under kommando af Captain Philip Vian. Admiralitetet beordrede Vian til at borde ALTMARK, med mindre chefen for den norske eskorte gik ind på sammen med COSSACK at eskortere den til Bergen for nærmere undersøgelse. Det var nordmændene ikke villige til, hvorfor besætningen på COSSACK bordede og befriede fangerne med det berømte råb, "The Navy is here" (50).

### Slutning.

Det er stadig en gåde, hvorfor Langsdorff ikke benyttede mulighederne for at ødelægge EXETER og de



*Graf Spee efter sin sprængning. Vraget kunne ses i mange år efter.*

2 lette krydsere, og hvorfor han med de begrænsede skader, som de britiske krydsere havde påført ham, valgte at søge til Montevideo. Man har ment, at hans dispositioner i den sidste del af slaget var præget af, at en af træfferne på GRAF SPEE momentant havde slået ham bevidstløst (51) eller, at han måske var præget af stress efter at have båret ansvaret for GRAF SPEE'S togt i næsten 4 måneder (52). En rimelig forklaring er måske admiral Parry's (chef for ACHILLES under slaget) svar på spørgsmålet:

*"Captain Langsdorff felt that he had been defeated, and consequently he was determined not to fight it out."* (53)

Virningen af GRAF SPEE'S togt illustreres godt af admiral Raeder, der

mente, at Langsdorff's virkelige fejl var, at han i strid med sine ordrer havde indladt sig i kamp:

*"By merely being at large in the oceans, our few surface raiders were keeping eight separate enemy search forces at sea to a total of 22 ships, ranging from cruisers to battle cruisers and aircraft carriers....As it turned out, as soon as the GRAF SPEE was done for, the numerous British ships searching for her – not less than five combat groups – were promptly assigned to other pressing duties."* (54)

#### **Noter:**

Følgende litteratur er anvendt ved udarbejdelsen af artiklen:

*Correll Barnett: Engage the Enemy more closely, London 1947.*



*Kapitän zur See Langsdorff aflægger i stærk kontrast til de omkringstående, den traditionelle militære hilsen ved begravelsen af Graf Spee's 37 døde.*

- Claus Bekker*: Hitler's Naval War, London 1976.
- Geoffrey Bennett*: Naval Battles of World War II, London 1975
- Kapitän zur See Gerhard Bidingmeyer*: KM ADMIRAL GRAF SPEE/ Pocket Battleship 1932-39, Windsor 1971.
- Comdr. A.B. Campbell*: The Battle of the Plate, London 1940.
- Winston S. Churchill*: Den anden Verdenskrig, Uvejret trækker op, Bind 1, Kbhv. 1948.
- John Costello & Terry Hughes*: The Battle of the Atlantic, London 1980.
- Frischauer and Jackson*: The Navy's here, London 1957.
- Admiral Sir W.M. James*: The British Navies in the Second World War, London 1947.
- Donald Macintyre*: The Battle of the Atlantic, London 1983.
- Otto Mielke, Karl- Heinz Romann, Uwe Greve*: Panzerschiff „ADMIRAL GRAF SPEE“, uoplyst.
- Sir Millington-Drake*: The Battle of the Plate and the Drama of GRAF SPEE, Synopsis to Anthology, uopl.
- Sir Millington-Drake*: Summary to two Lectures – The Battle of the River Plate and the Drama of GRAF SPEE, uoplyst.
- Jaques Mordal*: Twentyfive Centuries of Sea Warfare, London 1973.
- Len Ortzen*: Guns at Sea, the World's great Naval Battles, London 1976.
- Dudley Pope*: The Battle of River Plate, London 1974.
- Edward P. Von der Porten*: Pictorial History of the German Navy in World War II, New York 1976.
- Grand Admiral Erich Raeder*: My Life, Annapolis 1960.
- Korv-Kapt. D.F.W. Rasenack*: Panzerschiff “ADMIRAL GRAF SPEE”, Kampf, Sieg und Untergang, Stuttgart 1957.
- S.W. Roskill*: The War at Sea, Vol. I, London 1954.
- Samme*: The Navy at War 1939-1945, Ware 1998.
- Friedrich Ruge*: Der Seekrieg 1939 – 1943, Stuttgart 1954.
- Dan van der Vat*: The Atlantic Campaign, World War II, Great Struggle at Sea, New York 1988.

1. Se f.eks. Von der Porte pag. 7 ff., Bennett pag. 1 f., Mielke pag. 4, Ruge pag. 20 og Raeder pag. 147 f.
2. Se de tekniske specifikationer Mielke pag. 34 og Bidingmaier pag. 74 f.
3. Se f.eks. Bennett pag. 2.
4. Ibidem og Mordal pag. 309. Kun de britiske og japanske slagkrydsere var både hurtigere og stærkere.
5. Von der Porten pag. 9 ff.
6. Den såkaldte Z-plan, jf. Raeder pag. 272 ff. og Ruge pag. 26 ff.
7. Raeder pag. 211.
8. Ibidem pag. 283.
9. Ruge pag. 40.

10. Pope pag. 5 ff. , Roskill pag. 111 og Van der Porten pag. 41.
11. Ruge pag. 40 f. og Roskill pag. 112.
12. Pope pag. 23 f.
13. Roskill pag. 111 f., same I "The Navy at War" pag. 34.
14. Roskill pag. 113.
15. Von der Porten pag. 60, Roskill pag. 113 og Pope pag. 26.
16. Pope pag. 32.
17. Pope pag. 36 og 45.
18. Pope pag. 37. Tyskerne forsøgte at sænke den med torpedoer, men kunne ikke ramme.
19. Roskill pag. 113.
20. Pope pag. 34.
21. Pope pag. 38 f.
22. Pope pag. 59 ff. og Von der Porten pag. 65.
23. Pope pag. 46.
24. Roskill pag. 70. Efter at have sænket det norske skib blev DEUTSCHLAND beordret hjem til Tyskland, hvor den i øvrigt fik nyt navn, LÜTZOW. Hitler ønskede ikke at risikere, at skib med navnet DEUTSCHLAND blev sænket.
25. Roskill pag. 114 og Pope pag. 48.
26. Pope pag. 61.
27. Pope pag. 51.
28. Pope pag. 69.
29. Bidingmaier pag. 83 , Pope pag. 64 f. og Bennett pag. 3.
30. Ibidem.
31. Pope pag. 71.
32. Bidingmaier pag. 86 og 88, Millington-Drake, Anthology pag. 18. og Pope pag. 72.
33. Roskill pag. 117 f.
34. Pope pag. 93 f. For ikke artillerikyndige skal det oplyses, at "flank marking" betød, at EXETER skulle observere nedslag for de lette krydsere og omvendt, idet de 2 divisioner ville befinde sig på hver sin side af GRAF SPEE. "Concentrated gunfire" betød, at de 2 lette krydsere skulle skyde med fælles ildledning fra AJAX.
35. Pope pag. 97.
36. Von der Porten pag. 66.
37. Pope pag. 103.
38. Pope pag. 133 ff.
39. Pope pag. 132. Den skade, der måske var værst med hensyn til sødygtighed, var et stort skudhul i bagbords side af forskibet. Herudover var skibets kabysser og bageri ødelagt, medens de øvrige skader næppe havde betydning for skibets sødygtighed, men nok en vis betydning for dets kampdygtighed.
40. Pope pag. 163.
41. Pope pag. 165.
42. Pope pag. 167 f.
43. Pope pag. 164.

44. Pope pag. 169 ff. , Von der Porten pag. 71 f. og Bennett pag. 12.
45. Von der Porten pag. 73 og Pope pag. 173 f.
46. Pope pag. 174 f.
47. Pope pag. 177 f.
48. Pope pag. 185.
49. Pope pag. 200 ff. og Bidingmaier pag. 93 f.
50. Se om ALTMARK-affæren Pope pag. 188, Frischauer pag. 198 ff.
51. Admiral Krancke (chef for Deutschland) citeret hos Millington-Drake, Anthology pag. 30.
52. Den berømte undervandsbåds chef Captain Beach, US Navy citeret ibidem.
53. I forordet til Dudley Pope's bog.
54. Raeder pag. 290.



## Ved Guds Kraft vor Fiende Falt- Seyer, Seyer over alt Et ”nyt” dansk marinemaleri fra Store Nordiske Krig

*Museumsinspektør Jakob Seerup*

Det er ikke hver dag, der dukker et nyt dansk marinemaleri fra 1700-tallet op. Men en henvendelse fra en privatperson i udlandet har gjort museet opmærksom på, at der findes et hidtil ukendt oliemaleri forestillende Slaget ved Kolberger Heide i 1715. Det publiceres i nærværende artikel for første gang. Men før vi ser på selve maleriet og baggrunden for det, vil vi kort komme ind på periodens marinemaleri generelt.

De store sejlskibes epoke i netop det 18. århundrede har afsat påfaldende få spor i dansk malerkunst. Periodens malerkunst er først og fremmest kendt for portrætmaleriet, hvilket i marinesammenhæng begrænser sig til portrætter af admiraler og andre officerer. Af disse kan Balthasar Denners portræt af Tordenskiold nævnes som det mest velkendte overhovedet.

Perioden 1720-1801 kendes som ”den lange freds periode,” og det kan delvist forklare manglen på bataljemalerier fra tiden. Men derfor kan man alligevel godt undre sig over, at der eksempelvis ikke findes flere afbildninger af Store Nordiske Krigs slag. Her var der rig lejlighed til at svælge i sømilitære

triumfer; men kun i meget begrænset omfang blev de gengivet med olie på kunstmalerens lærred.

Det betyder heldigvis ikke, at vi ikke har gode afbildninger af århundredets skibe. De skal blot findes blandt glade amatørers private tegninger. En del af disse ”amatører” var søkadetter og søofficerer, der på Søkadetakademiet modtog en særdeles grundig tegneundervisning. Vi ved, at søkadetterne også selv skrev og tegnede deres smukt illustrerede lærebøger i matematik, navigation og artilleri. Disse lærebøger var rigt illustreret. Det er også en kendt sag, at enkelte kunstnerisk anlagte søofficerer forsynede skibenes journaler med illustrationer. Her kan eksempelvis fremhæves den senere fabrikmester Knud Nielsen Benstrups illustrationer fra en journal, ført under Store Nordiske Krig.

Periodens kunstnere var enten uddannet i mesterlære eller fra 1754 på det nyoprettede kunstakademi på Charlottenborg. Hertil kom en række indvandrede kunstnere, ofte med fransk baggrund. Som før nævnt var deres primære felt portrætmaleriet. De såkaldte ”historiemalerier” gengav primært scener fra Biblens fortællinger. Dog fandtes der enkelte undtagelser,



men man skulle op på den anden side af år 1800, før anerkendte kunstnere valgte at beskæftige sig mere indgående med søslag og orlogsskibe. Her bidrog frem for nogen Lorentzen med sine malerier fra Slaget på Reden til at gøre bataljemaleriet ”stuerent.” Siden skulle Eckersberg gøre marinemaleriet til en af de fornemste danske malergenrer.

### **Danske marinemalere i 1700-tallet**

Indimellem K.N. Benstrup og C.W. Eckersberg optrådte der en række semi-professionelle malere, hvis malerier i dag er vore fornemste kilder til, hvordan 1700-tallets danske flåde egentlig tog sig ud, når den stod til søs. Det er hurtigt overstået at præsentere disse få kunstnere. De har til fælles, at deres samlede oeuvre ikke er særligt omfattende. Deres motivvalg knytter sig primært til orlogsflåden, og kun en enkelt af dem nåede ud til en videre kreds og fik sine malerier mangfoldiggjort i form af kobberstik. Søofficeren Bernhard Grodtschilling var virksom i tiden omkring store nordiske krig. Han har blandt andet efterladt sig et miniaturemaleri med orlogsskibe fra perioden. Den hænger i dag i Søofficersforeningen. Han vides også at have solgt 15 malerier med motiver fra Store Nordiske Krig til Kongen i 1728. Men disse malerier er alle forsvundet (se artikel af Niels Probst i MHT 2000/1). De er formodentlig gået til ved Christians-

borg Slots Brand i 1794.

En kunstner med stor tilknytning til orlogsflåden var Klemens Mogensen Klemensen – også kaldet Rønneby. Hans samlede kendte oeuvre omfatter otte gouacher, de seks forestillende motiver fra Holmen og de to forestillende den danske eskadre i Flekkerø Fjord i 1757. Det drejer sig om små billeder, malet i en slags vandfarveteknik.

Rønneby var håndværker ved skibbyggeriet på Holmen, og også et par andre kunstnere, der har eksperimenteret med mindre marinemalerier, var tilknyttet marinen. Det var Hans Henrik og Andreas Henrik Stibolt. De to brødre var søofficerer – i lighed med deres seks øvrige brødre. Der findes en del pennetegninger af skibstyper fra deres hånd, men der er også enkelte gouacher. En af dem kan ses på Bornholms Museum. Et par malerier fra A.H. Stibolts hånd er af særlig interesse. De findes på Frederiksborgmuseet og forestiller Slaget ved Kolberger Heide og den dramatiske slutning af samme slag, hvor de svenske skibe er løbet på grund. De er dateret til 1777, og malemåden er særdeles naturalistisk og nøjagtig. Der synes ikke at kunne herske nogen tvivl om, at det sidstnævnte maleri er en kopi af det ældre, nyfundne maleri. En sidste kunstner, der skal nævnes her, er matrossønnen Terkel Emanuel Lønning, hvis malerier af danske

orlogsskibe i forskellige situationer kom til at fungere som en slags billedmassemedie i slutningen af århundredet. Lønning beskæftigede sig også med historiemalerier. Han malede flere slagscener fra Store Nordiske Krig og andre lignende motiver.

### **Slaget ved Kolberger Heide og erobringen af den svenske eskadre**

I korte træk var forløbet, at den svenske admiral Wachtmeister med sin eskadre efter syv timers slag var blevet forhindret i at slippe ud gennem de danske bæltet af en overmægtig dansk eskadre under anførsel af admiral Christian Carl Gabel. Wachtmeister valgte derfor at forsøge at sætte sine skibe på land i Kieler Fjord. Undervejs dertil forsøgte den velsejlende fregat HVIDE ØRN at undslippe op gennem Lillebælt. Men her ventede Tordenskiold med LØVENDAHL'S GALLEY, og fregatten blev tvunget tilbage til den svenske eskadre. Tordenskiold fik efter slaget lov til selv at overtage og føre den svenske fregat.

Efter denne heldige operation efter-satte Tordenskiold de øvrige svenske skibe og blev hurtigt klar over, at man var i færd med at ødelægge skibene. Mærkeligt nok valgte svenskerne ikke at afbrænde deres skibe, men kappede i stedet masterne. Ved sin ankomst true-de Tordenskiold svenskerne med hårde modforholdsregler, hvis de ikke straks standsede ødelæggelserne. Admiral

Wachtmeister kapitulerede derefter og blev af Tordenskiold overført til Gabel, der modtog den svenske eskadres overgivelse. Det var ved den lejlighed, at Gabel forærede Wachtmeister sin sølvkærde, da denne havde smidt sin egen over bord. (Se Jørgen Barfod, Niels Juels Flåde s. 200-201) Det må have været et ringe plaster på såret for den svenske admiral, der netop havde mistet seks store skibe og 2500 mand døde, sårede og fangne.

I anledning af den overvældende sejr blev der slået en medalje. Den viser på bagsiden et motiv, der stort set er identisk med det ”nye” maleri. Vi vil komme nærmere ind på den sag nedenfor. Her skal det blot konstateres, at medaljen i rigt mål afspejler den glæde, sejren vakte hjemme i København. Påskriften på medaljen lød: ”Ved Guds Kraft vor Fiende Falt - Seyer, Seyer over alt”! Selvom medaljen strengt taget er slået i anledning af slaget ved Kolberger Heide, som geografisk ligger et godt stykke fra scenen for den svenske overgivelse i Kieler Fjord, har kunstneren valgt at gengive den ydmygende overgivelse på medaljen. På medaljens forside finder man Gabels portræt (se G. Galster, Danske og Norske Medailler, s. 199). Medaljens kunstner er Gustav Lode (den ældre), som levede 1694-1742.

### **Det ”nye” maleri**

Det er uvist, om det nyfundne maleri



*Det nyopdagede maleri af slaget på Kolber Heide. Billedet er her vist uden ramme. Billedet kan nu ses på Orlogsmuseet.*

hidrører fra en af de ovennævnte kunstnere. Det skal jeg vende tilbage til sidst i denne artikel; men først skal vi se nærmere på selve maleriet. Det er i en ældre ramme; men det er ikke sikkert, om det er den oprindelige. Selve billedet måler 45,7 x 95,3 cm. En størrelse, som antyder, at det drejer sig om et ”dørstykke”, altså oprindeligt har været beregnet på at hænge over en dør. Det forestiller seks danske orlogsskibe og et par mindre fartøjer, som stævner ind mod seks svenske orlogsskibe, der ses tæt under land. I forgrunden ses rødkjolede soldater stående ved kysten. Der kan næppe herske tvivl om, at det må dreje sig om en gengivelse af Slaget ved Kolberger Heide d. 24.-25. april 1715.

De erobrede svenske skibe var orlogsskibene NORDSTIERNEN SYDERMANLAND og GØTEBORG samt fregatterne HVIDE ØRN og SVENSK FALK. Hertil kom yderligere et orlogsskib, PRINCESSE HEDEWIG SOPHIA, som imidlertid var så ødelagt af svenskerne, at det ikke kunne reddes. Som det ses, passer dette antal nøje med de svenske fartøjer, der er gengivet på maleriet. Bemærk, at skibene fører vimpel og gøs, men at flagene er strøget. Det tredje skib fra venstre lader dog til at føre hvidt flag. Det stemmer overens med Tordenskiolds beretning om overgivelsen, idet han beretter, at Wachtmeister ”hafde strøget siet svenske flag og eet huitt igien ophidset” (Se H.G.F. Garde, Efterretninger om den danske og norske Søemagt, bd. 2

s. 304).

På trods af den noget skematiske fremstilling, vil man ved nøjere eftersyn konstatere, at de svenske skibe er gengivet uden stormaster og mesanmaster. Det må henvise til de kappede master, som også omtales i kilderne. Rundt om skibene ses ikke blot mindre fartøjer, men også tilsyneladende de afkappede master drivende. En interessant detalje er, at mens de øvrige master synes afkappede, er fokkemasterne urørte og alle sejl er sat, for at drive skibene så hårdt ind på grund som vel muligt.

Centralt placeret på maleriet er en lille fregat, der sejler modsat de øvrige fartøjer. Det er formodentligt LÖVENDAHL'S GALLEY med admiral Wachtmeister om bord, på vej over til den danske eskadrechef og den endelige overgivelse.

### **Kunstneren og ejeren**

Tilbage står nu spørgsmålet om, hvem kunstneren bag dette maleri vel kan være? Og hvem har oprindeligt bestilt det? Sammenligningsgrundlaget er som sagt ikke stort. Og det er både godt og skidt. Godt, fordi det indsnævrer feltet af mulige kunstnere, men dårligt, fordi vi ikke kan vide os sikre på, om der muligvis kan have stået andre og nu helt ukendte kunstnere bag. Imidlertid vil jeg alligevel forsøge at komme med nogle gæt om maleriets mulige baggrund.

Det kan ikke helt udelukkes, at kunstneren har været svensk. Men det er usandsynligt. Ikke blot det faktum, at det var et svensk nederlag af de helt store, taler derimod, men også, at motivet er næsten identisk med den eneste anden kendte samtidige afbildning af slaget - nemlig billedet på den medalje, der blev slået i anledning af begivenheden.

Det efterlader os igen med flere muligheder. Enten er dette maleri det direkte forbillede for medaljen, eller også er det omvendt malt efter medaljen. I begge tilfælde er det en oplagt mulighed, at kunstneren er Gustav Lode, som ud over at lave medaljer også beskæftigede sig med portrætmalerier. Der kendes dog ingen signerede landskabsmalerier eller lignende fra hans hånd. En sidste mulighed er, at medaljen og maleriet har haft et fælles nu forsvundet forbillede.

Hvem har så ejet det? Den private ejer i England var af svensk/norsk afstamning. Det er uvist, hvordan maleriet er kommet i familiens eje, men det har været det i generationer. Efterforskning har desværre ikke ledt til nogen nærmere løsning af spørgsmålet om proveniens. Men hvis man skulle gætte, er der to personer, som nok ville have været meget interesseret i at eje netop dette billede – og som ville have haft råd til at bekoste det. Disse to personer er henholdsvis den

danske admiral Gabel, som netop blev forfremmet på baggrund af den heldige operation. Den anden er naturligvis Peter Wessel Tordenskiold, der kunne tænkes at have villet eje en gengivelse af den begivenhed, hvor han erhvervede sig sit kæreste skib, HVIDE ØRN. I Tordenskiolds dødsbo omtales en del "Schielderier", men det "nye" ser ikke ud til at være blandt disse. (Se artiklen Tordenskiolds Dødsbo af O. Lütken i Tidsskrift For Søværnen 1898 s, 302-3

og 318-20).

Men det er kun gisninger. Om det er Tordenskiold, der har ejet maleriet eller ej, er for så vidt underordnet. Den vigtige og glædelige nyhed er, at der stadig kan dukke sådanne perler op, som er helt ukendte for nutiden. Takket være støtte fra Marinehistorisk Selskab - og dermed dette blads trofaste abonnenter - har museet erhvervet maleriet, hvor det nu kan ses i udstillingen.



*Udsnit af maleriet.*

Anmeldelse af bog:  
**Niels Probst: "Niels Juel: Vor største flådefører"**

af Viceadmiral Sven E. Thiede

*Niels M. Probst: Niels Juel Vor største flådefører. Redaktion Hans Christian Bjerg. Statens Forsvarshistoriske Skrifter nr. 2 udgivet af Statens Forsvarshistoriske Museum 2005. 132 sider, ill. Kan bestilles ved henvendelse til Tøjhusmuseet/Orlogsmuseet tlf. 33116037 eller købes i Tøjhusmuseets eller Orlogsmuseets kiosker. Kr. 175 plus evt. porto.*

Ved sammenlægningen af Orlogsmuseet og Tøjhusmuseet under navnet Statens Forsvarshistoriske Museum valgtes som den første større aktivitet åbningen i september 2005 af en udstilling om Niels Juel Vor største flådefører og samtidig hermed udgivelsen af en bog med samme titel forfattet af marinehistorikeren Niels Probst.



I Storbritannien fejres i året 2005 200-årsdagen for slaget ved Trafalgar, og nye bøger om Horatio Nelson slutter sig til mængden af eksisterende værker om denne deres søhelt. I modsætning hertil har litteraturen om vor Niels Juel indtil nu været begrænset. Hovedværket har været Jørgen H. Barfods ”Niels Juel, liv og gerning i den danske søetat”, der udkom i 1977 - 300 år efter slaget i Køge Bugt. I dette omfattende værk skildrer Jørgen Barfod hele Niels Juels liv og udtrykker samtidig ønsket om, at det kan blive et grundlag for andre historikere i et videre arbejde med emnet. Det er denne udfordring, der har inspireret Niels Probst. De sidste årtiers skibshistoriske forskning har bragt større klarhed over beskaffenheden af dels de skibe, som stod til rådighed for Niels Juel, dels de skibe, flåden under hans ledelse i årene 1679-1697 fik tilført. Endvidere er der i de senere år indført nye, mere sofistikerede metoder til kvantificering af skibe og flåder til supplement af tidligere tiders simple opregning af antallet af skibe, kanoner og mandskab. Eksempelvis anvendes nu begrebet artillerieffekt, som er summen af et skibs kalibre i pund og et bedre mål for kampkraften end blot antallet af kanoner. Endelig har forskningen indenfor skibsikonografien medført, at det i dag er muligt med stor sikkerhed at illustrere de omtalte skibe.

Formålet med Niels Probst bog er

ud fra disse nye forskningsresultater at belyse Niels Juels indsats som kommanderende samt beskrive den skibshistoriske udvikling i hans tjenestetid. I forbindelse hermed gives en udførlig behandling af de krige, han deltog i.

Niels Juel blev født i 1629 i Christiania, hvor hans familie havde søgt tilflugt under kejserkrigen, og han voksede op på Nørtorp i Thy. Hans baggrund var klart maritim. Alle hans fire oldefædre havde deltaget i syvårskrigen 1563-1570, de tre af dem til søs, og blandt tipoldefædre finder vi Peder Skram og Mogens Gyldenstjerne, medens Kong Hans' flådefører, Jens Holgersen Ulfstand, var blandt hans tiptipoldefædre. Efter et år på Sorø Akademi drog Niels Juel i 1650 til Frankrig for i 1652 at tiltræde tjeneste i den nederlandske flåde. I løbet af de efterfølgende fire år avancerede han fra adelburs til oberkaptajn og tjente under bl.a. den senere så navnkundige admiral Michael de Ruyter.

Ved hjemkomsten til Danmark indtrådte han umiddelbart i flåden og beordredes til bistået af to løjtnanter at udruste det lette orlogsskib *SORTE RYTTER*. Det var indledningen til 41 års tjeneste som dansk søofficer, heraf de 40 som admiral, idet han allerede året efter i 1657, 28 år gammel, udkommanderedes som eskadrechef og

samme år udnævntes til holmadmiral i forbindelse med en rokade i søetatens top. Samme efterår udkæmpedes slaget ved Falsterbo, hvor Niels Juel i NORSKE LØVE førte kommando over 4. eskadre. Udfaldet af dette slag gjorde det muligt for flåden at løse sin primære opgave, at beherske søen og dermed forhindre en invasion af øerne. Når dette slag i dag er kendt af så få, skyldes det efter forfatterens opfattelse nok til dels, at der ikke på nogen af siderne deltog en helt modig konge, men også at isvinteren efterfølgende forhindrede flåden i at opretholde det vundne søherredømme. Den svenske hær kunne uhindret marchere over isen til Øerne. Under Københavns belejring havde Niels Juel som Holmens Admiral travlt dels med klargøring af flådens skibe dels med deltagelse i byens landforsvar. Han kom ikke til søs i 1658, men året efter hejste han som viceadmiral sit flag i SVANEN og deltog under den nederlandske admiral Opdams kommando i opgøret den 30. april mellem de to hovedflåder, slaget ved Rødsand.

1660 var et dramatisk år i Danmarks historie. Den ulykkelige krig, der havde kostet uhyre summer, afsluttedes i maj med freden i København. Riget var på bankerottens rand, så i begyndelsen af august indkaldte Kong Frederik 3. til stændermøde med den hensigt at finde midler til genrejsning

af de ødelagte finanser. Borgerne og de gejstlige fremsatte forslag om indførelse af arvelig tronfølge og Kongen fik gennemtvunget enevælden. Den nu 31 år gamle Niels Juel var blandt de adelsmænd, der underskrev håndfæstningens annullering. Han fortsatte som holmadmiral, men såvel han som hans broder Jens Juel kom fremover til som medlemmer af den gamle højadel at mærke, at kongen foretrak at støtte sig til andre. Rigsadmiral Ove Gjedde døde i 1660, uden at der umiddelbart udnævntes en efterfølger. Rigsviceadmiral Henrik Bielke forfremmedes 1½ år senere til admiralitetspræsident, hvorefter rigsviceadmiralsposten forblev ubesat.

På Holmen blev der i de først følgende år stille på grund af pengemanglen. I løbet af efteråret 1662 synes Frederik 3. imidlertid at have indset det uholdbare i at lade flåden forfalde, og han valgte til den ledige admiralspost at ansætte en udefra kommende admiral, der ikke var en del af den danske højadel. Valget faldt på Cort Sivertsen Adler, som var født i Norge og havde indlagt sig store fortjenester i Venedigs flåde under kampene mod tyrkerne. Samtidig tilførtes der søetaten øgede midler, som var frigjort efter færdiggørelsen af Kastellet i København. Cort Adellers ankomst varslede nye aktiviteter på Holmen, hvor der var nogen uenighed om byggemåde. Tidligere havde man



i Danmark vekslet mellem engelsk og nederlandsk byggemåde. Englænderen James Robins, som Christian 4. havde ansat i 1641, havde f.eks. bygget de store skibe, PRINS CHRISTIAN og HANNIBAL, senere omdøbt SVANEN. De blev nu afrevet ned til underste dæk og genopbygget i en lavere facon efter hollandsk model. Cort Adeler fik fra Holland hentet bygmester Thies Hermansen van der Burg, som allerede i 1664 kom i arbejde på Holmen. Forfatteren, der har et indgående kendskab til periodens skibbyggeri, påpeger, at Robbins skibe, der var forholdsvis smalle og dybtstikkende, omtales som velsejlende og hurtige. De hollandske var bredere, specielt var bunden, ”flakket”, meget bredere. Den engelske byggemåde var betydeligt dyrere end den hollandske, som blev den dominerende, skønt de øvrige admiraler øjensynligt foretrak skibe af engelsk type. Under Cort Adeler blev der bygget i alt 12 egentlige orlogsskibe, 5 ”hovedskibe” (ca. 142 fod) og 7 ”middelmådige” (ca. 124 fod). Hovedskibene havde 13 porte i laget, de middelmådige henholdsvis 10 og 9. Begge typer var 2-dækkere. Bogen indeholder et skema over skibe bygget 1647-1674 samt et sammenlignende skema for europæiske flåder 1675.

Under den engelsk-nederlandske krig 1665-1667 støttede Danmark fra 1666 Nederlandene. I 1667 var Niels

Juel udkommanderet som chef for CHURPRINSEN, som dog næppe kom langt væk fra reden.

Den europæiske uro førte til det, vi i Danmark kalder Skånske Krig. I 1675 blev det besluttet, at Danmark skulle udruste 16 orlogsskibe og nederlænderne 9 i en flåde, der skulle operere i Østersøen for at hindre svenskerne i at overføre forstærkninger til Nordtyskland. Fra Holland kom imidlertid kun 7 skibe og 1 jagt, og fra Holmen lykkedes det kun at udruste 12 skibe. Flagskibet blev Cort Adalers hovedskib PRINS JØRGEN, medens Niels Juel hejste sit flag i CHARLOTTA AMALIA. Mandskabsmangel og sygdom voldte fra begyndelsen vanskeligheder. Svenskerne gennemførte langt mere omfattende udrustninger; men også den svenske flåde havde store problemer på grund af dårligt vejr og sygdom og vendte hjem med uforrettet sag. Den 28. oktober blev Adler beordret til København med flåden, som havde 699 syge og 72 døde. Selv ramt af sygdommen måtte Cort Adeler overgive kommandoen til Niels Juel. Han døde den 5. november kun 52 år gammel.

Efter Cort Adalers død stod Niels Juel i anciennitet lige efter rigsadmiralen; men han havde endnu ikke haft lejlighed til at vise sit kunnen som flådefører, og han var stort set ukendt uden for landets

grænser. Ikke mindst af hensyn til den nederlandske flådestøtte, ønskede Griffenfeldt at indkalde en hollandsk admiral, og valget faldt da på Cornelis Tromp, der var jævnaldrende med Niels Juel.

Christian 5. gav i januar 1676 admiralitetet ordre til at flåden skulle udrustes så stærkt som muligt med henblik på: 1) Blokade mod de svenske kyster med mindre skibe, 2) Erobring af Gotland, 3) Udrustning af hovedflåden for med hollandsk bistand at nedkæmpe den svenske flåde og dermed opnå søherredømme. I maj erobrede flåden under Niels Juels kommando Gotland, hvorefter hovedstyrken returnerede til Bornholm. Her modtog Niels Juel meddelelse fra Kongen om, at Cornelis Tromp var udnævnt til generaladmiral og skulle kommandere flåden. Niels Juel, som var skuffet, understregede dog over for rigsadmiral Henrik Bielke, at ”hans majestæt skal altid have en tro tjener i mig, der ikke skal spare liv og blod i hans majestæts tjeneste”.

Den fungerende chef for det svenske admiralsråd, Lorentz Creutz, fik i april 1676 ordre til at opsøge og angribe den danske flåde, inden den nåede at forene sig med de skibe, der ventedes fra Holland. Når dette var opnået, skulle flåden overføre 2000 soldater og forsyninger til Pommeren. Den svenske flåde bestod af i alt 44 kampskibe med

en samlet artillerieffekt på 17.770. Niels Juel nåede ikke at få forstærkninger, medens han lå ved Bornholm. Han rådede over 27 kampskibe med en samlet artillerieffekt på 8.564, hvilket var under halvdelen af den svenske. Den 24. maj fik forpostskibene kontakt; men hovedflåderne kom først i kamp den 25 og 26. maj. Det lykkedes Niels Juel først at trække den voldsomt overlegne fjende ned mod Rügen og derefter op mod Skåne, for endelig at frigøre sig. Niels Juel havde ikke tilstrækkelig styrke til at nedkæmpe den svenske flåde; men det lykkedes ham at hindre svenske forstærkninger til Nordtyskland. I stedet trak den svenske flåde tilbage til Ølands nordspids.

I slutningen af maj kom Tromp til med 5 danske og 4 nederlandske skibe, og ved Falsterbo overtog han kommandoen over den allierede flåde, der derefter bestod af 35 kampskibe med en artillerieffekt på 12.836 samt 11 småskibe og brandere. Den 30. maj lettede den danske flåde og fik straks efter at have rundet Falsterbo den svenske flåde i sigte. Begge flåder stod nordøstover, og om morgenen den 1. juni passeredes sydspidsen af Øland, hvor den allierede flåde ved at skære tæt om land vandt luven. Knap var man kommet på skudhold, før det svenske admiralskib KRONAN vendte mod Tromps CHRISTIANUS QUINTUS. Denne manøvre var imidlertid så

dårligt forberedt, at KRONAN, der hverken havde mindsket sejl eller lukket de nederste kanonporte, kæn-trede og sprang i luften. Under den efterfølgende voldsomme ildkamp, der varede ca. 1½ time, mistede svenskerne 10 skibe, deriblandt deres 3 største kampskibe. Dette slag sikrede allieret søherredømme resten af året. Den 27. juni 1676 foretoges en landsætning ved Ystad, som erobredes. Og den 29. samme måned gennemførtes landsætningen ved Rå, hvor 14.500 mand uden at møde modstand blev sat i land fra 500 skuder og småskibe eskorteret af 12 orlogsskibe under admiralerne Jens og Marquor Rodsten.

I maj 1677 lykkedes det en svensk eskadre, der i de foregående 2 år havde været blokeret i Göteborg, at stikke til søs for at forene sig med hovedflåden i Østersøen. Niels Juel fik straks ordre til at afsejle med de skibe, der var til rådighed. Sjöblad valgte at gå gennem Store Bælt. Den 30. maj fik de to flåder hinanden i sigte, og det kom til slaget ved Møen, hvor Niels Juel med sin overlegne styrke (810 kanoner mod 410) tilføjede fjenden betydelige tab og forhindrede foreningen mellem Göteborgeskadren og den svenske hovedflåde.

I løbet af de første 3 uger af juni lykkedes det at få samlet en flåde på 27 orlogsskibe og fregatter, som Niels

Juel planlagde at placere i farvandet mellem Stevns og Falsterbo. Flåden inddeltes i 3 eskadrer under kommando af henholdsvis Marquor Rodsten, Niels Juel og Jens Rodsten. Denne flåde førte 1350 kanoner med en artillerieffekt på 11.234 og havde en besætning på ca. 6.700 mand. Over for denne styrke rådede svenskerne over en flåde bestående af 30 kampskibe samt 11 boierter og 6 brandere. De førte 1096 kanoner med en artillerieffekt på 12.932 og en besætning på 8.600 mand.

Den svenske flåde havde herved en mindre overvægt i skibe, mandskab og artillerieffekt, der imidlertid var så lille, at man alt i alt må sige, at de to flåder på papiret var næsten jævnbyrdige. For begge parter stod meget på spil. På dansk side forholdt det sig således, at hæren i Skåne efter nederlagene ved Lund og Malmø risikerede at blive lukket inde og nedkæmpet, hvis den svenske flåde tiltvang sig søherredømmet i Øresund. Og herefter ville det være muligt for svenskerne at landsætte en hær på Sjælland og tvinge den danske konge til en ydmygende fred. Kort sagt Niels Juel kunne tabe krigen på en dag. For den svenske flådechef Henrik Horn gjaldt det om at nedkæmpe Niels Juels flådestyrke inden admiral Tromp nåede frem med den hollandske hjælpeflåde. Burde Niels Juel ikke i denne situation have afventet hjælpeflådens ankomst? Det

ville i hvert fald have været det sikreste. Vi kender ikke præcist Niels Juels instruks, men vi ved, at kongen bifaldt Niels Juels afgørelse om at lægge sig mellem Stevns og Falsterbo for at afvente fjenden, d.v.s. han havde frie hænder. Niels Juels beslutning om at tage et slag var naturligvis dristig, men alligevel ikke nær så risikabel, som man umiddelbart skulle tro, for det reelle styrkeforhold mellem de to flåder var i virkeligheden til gunst for den danske flåde, fordi det danske mandskab og den danske føring var den svenske overlegen. Alene den kendsgerning, at de danske skibsbesætninger kunne skyde dobbelt så hurtigt som de svenske og den svenske flådefører var uden maritimt kendskab og aldrig tidligere havde haft en kommando til søs, siger noget herom. Disse nøgterne fakta, der nuancerer vort hidtidige billede af styrkeforholdet fortæller forfatteren på udmærket vis om.

Scenen var nu sat for det mest omdiskuterede slag i Nordens søkrigs-historie. Niels Probst giver et godt bud på, hvorledes slaget fandt sted, idet hans rekonstruktion af slaget afklarer de hidtidige uløste spørgsmål om, hvordan Niels Juel kunne udnytte det skifte i vinden, som fandt sted under slaget samtidig med, at han afskar en gruppe svenske skibe og vandt luven. Slaget, der i den ældre litteratur er blevet benævnt slaget i Køge Bugt,

blev en overbevisende dansk sejr, der medførte så omfattende materielle tab og var så stort et moralsk nederlag, at den svenske flåde ikke vovede sig til søs resten af krigen, hvorved den danske flåde havde vundet det absolutte herredømme i Østersøen.

Forfatteren beskriver herefter Niels Juels andel i den resterende del af Skånske Krigs sømilitære begivenheder. Den sidste del af bogen skildrer perioden 1679-1697 og handler om Niels Juels indsats for skibsbyggeriet. Niels Probst fremhæver med rette, at den rakte langt ud over hans egen tid. Bogen afsluttes med en vurdering af Niels Juel som flådefører, og forfatteren konkluderer, at han besad alle de egenskaber, der kendetegner en fremragende leder. Hans sejre under Skånske Krig baserede sig på taktiske nyskabelser samt intens træning af mandskab og skibschefer, og det gav sig udtryk i overlegen manøvrering og skytsbetjening. Det var fordele som danske flådechefer som regel havde og udnyttede godt i forhold til deres svenske modstandere. Heri adskilte Niels Juel sig næppe fra andre af den danske flådes dygtige flådeførere. Snarere var det hans evne til på et øjeblik at overskue situationen og træffe den rigtige beslutning, der løftede Niels Juel op i en klasse for sig. Ifølge Niels Probst var Niels Juel ikke

kun en fremragende flådefører – den største Danmark har haft – men han viste sig også som en initiativrig og fremsynet leder af flåden i fredstid. Niels Probst argumenterer overbevisende for dette flotte skudsmål.

Med sin bog har Niels Probst leveret et både perspektivrigt og nyskabende bidrag til historien om Niels Juel, og da bogen desuden fremstår med et flot layout med mange farveillustrationer

kan den varmt anbefales.

*Efterskrift:* Forhenværende forsvarschef, admiral Sven E. Thiede afgik ved døden den 28. november 2005. En af hans sidste handlinger var at skrive denne anmeldelse, som han arbejdede på at færdiggøre, da han døde. Museumsdirektør Ole L. Frantzen har afsluttet anmeldelsen i admiral Thiedes ånd.

---

## Konkurrence for bladets læsere.

Redaktionen udsætter en bogpræmie for den første rigtige udtrukne besvarelse af følgende spørgsmål:

Søværnet hejste i 1962 - 1963 kommando i fire nye helikopterudrustede inspektionsskibe. Hvad hed de fire inspektionsskibe?

Svaret sendes til redaktøren inden den 15 marts 2006.

Præmien er et eksemplar af Per Herholdt Jensens nye bog ”Atlantsejlerne Flådens inspektionsskibe i 100 år” fra Aschehougs forlag.

Vinderen af konkurrencen i sidste nummer var Niels Hartung Nielsen, som har modtaget Admiral Thiedes to-bindsværk om dansk søartilleri 1860 - 2004 med posten.

# **MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG. Foråret 2006.**

Der indkaldes herved til generalforsamling i  
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug

**Torsdag den 6. April 2006 kl. 1900**  
i Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58.

Dagsorden ifølge laugets vedtægter:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning.
3. Regnskabsaflæggelse.
4. Fastsættelse af kontingent.
5. Indkomne forslag.
6. Valg af bestyrelse og revisor.
7. Eventuelt.

## **Resterende arrangementer i vintersæsonen 2005 – 2006.**

Torsdag den 2. marts 2006 kl. 1900.  
Metalarbejde, støbning og lodning.

Torsdag den 6. april 2006 kl. 1900  
Generalforsamling og foredrag.

Marts/april 2006 besøg på Skibsteknisk  
laboratorium i Lundtofte. Tidspunkt og mødested  
vil senere blive meddelt.

Herudover gennemføres fra den 10. januar 2006 til den 4. april 2006  
tirsdagsmøderne med kursus i ældre tiders konstruktions- og op-  
slagningsmetoder v/ Niels Probst.

## “Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE og det danske søværn under Den kolde Krig”



Museumsskibet PEDER SKRAM er i dag en af Københavns seværdigheder på linje med Rundetårn og Den Lille Havfrue. Fra sin kajplads ved Elefanten nær Mastekranen vidner det store grå orlogsfartøj om Den kolde Krigs tid.

Den 4. juli 2006 udgiver Statens Forsvarshistoriske Museum bogen ”Fregatterne PEDER SKRAM og HERLUF TROLLE og det danske søværn under Den kolde Krig”, skrevet af historikerne Søren Nørby & Steen Schön.

Bogen fortæller historien om det danske søværn under Den kolde Krig 1945-1989 og beskriver herunder både projekteringen og bygningen af fregatterne samt de funktioner skibene havde i den hjemlige flåde og i alliancesammenhænge. Derudover fortælles skibenes historie fra tegnebræt til hhv. museumsskib og skrotning samt hvordan det var at leve og arbejde om bord på de to fregatter.

Bogen er således både en indføring i Danmarkshistorien 1949-89 og et stykke marinehistorie om to af de stør-

ste fartøjer, der har gjort tjeneste i den danske flåde.

Forfatterne har gennemgået forsvarrets og relevante museers arkiver samt pressens dækning og indhentet vidnesbyrd fra et stort antal tidligere besætningsmedlemmer. Med udgangspunkt i dette baggrundsmateriale fremstår bogen som en informativ, velskrevet og fagligt særdeles velfunderet beretning. Bogens ca. 200 sider illustreres med over 100 ofte ikke tidligere publicerede fotos og tegninger og udstyres med et forord af formanden for Fonden Peder Skram, fhv. viceadmiral Jørgen F. Bork.

Pris: 250,- kr. inkl. moms.

Bogen kan bestilles hos:

**Statens Forsvarshistoriske Museum**  
-Tøjhusmuseet / Orlogsmuseet på  
telefon **3318-1430** eller e-mail:

**jh@thm.dk**. Ved bestillinger inden  
den 1. maj 2006 kan bogen købes til  
en rabatpris på 200,- kr. inkl. moms.

---

ORLOGSMUSEETS VENNER /  
MARINEHISTORISK SELSKAB

**Medlemskort 2006**

Navn: .....

Medlemsnr.: .....

Type: .....

Medlemskortet giver gratis adgang til Orlogsmuseet.

---

**MEDDELELSER FRA  
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB**

**Resterende aktiviteter for vintersæsonen 2005 – 2006**

**Onsdag den 1. marts 2006 kl. 1930**

Foredrag om Marinens elevskole 1867-1932  
ved projektchef Lars Wismann

**Onsdag den 5. april 2006 kl. 1930**

Generalforsamling med film

Efter onsdagsmøderne og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk. smørrebrød med øl og kaffe for ialt 80 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til [Trine@Kjems.com](mailto:Trine@Kjems.com) eller telefon 3315-1410. Tilmelding til mødet første marts til redaktøren, da Trine Kjems er bortrejst. Det skal præciseres, at tilmeldinger til foredrag skal ske senest mandagen før det pågældende foredrag.