

Nordland ex Niels Juel

ID: 246

[OK] Verificeret position

Bekræftet pos.

Position & Dybde

Breddegrad (ED50)

54:29,27N

Længdegrad (ED50)

9:58,01E

Dybde (top)

23m

Dybde (bund)

N/A

GPS (ED50)

54:29,27N 9:58,01E

GPS (WGS84)

54:29,229N 9:57,933E

Stævnretning

N/A

Afstand til kyst

1,6 km

54,4871°N, 9,9655°E

Beskrivelse

Position 54:29.23 9:58.01 ----- Artilleriskibet Niels Juel I begyndelsen af 1900-tallet havde den danske flåde et ønske om et større fartøj, når panserskibet Peder Skram var færdigbygget på Orlogsværftet. I 1908 nedsatte man derfor en kommission bestående af officerer og teknikere, som skulle udarbejde planer til et sådant skib. Kommissionen udarbejdede flere forslag, lige fra en krydser med 15 cm kanoner til et kystforsvarsskib med 30,5 cm kanoner. Fælles for alle forslagene var, at det drejede sig om et skib på omkring 3800 tons med en dybdegang på 5 meter. I 1913 bestemte Marineministeriet sig for et skib, der mindede en del om Herluf Trolle. Armeringen skulle være to dobbelttårne med 24 cm kanoner og 8 stk. 10,5 cm sekundære kanoner. Beslutningen om denne armering blev dog efter en tid ændret, da man fra flere sider anså kaliberen for at være for lille. I begyndelsen af 1914 indhentede man derfor tilbud på to 30,5 cm kanoner i enkelttårne. Alle de store våbenfirmaer i Europa afgav tilbud, og det blev det tyske firma Krupp som løb med ordren. I juli 1914 skrev man kontrakt på to komplette drejetårne med 30,5 cm kanoner til en samlet værdi på 1.566.000 Mark. Kort tid efter udbrød den 1. Verdenskrig og Krupp måtte midlertidig udskyde leveringen af kanonerne. Den 21. september 1914 blev kølen lagt til Niels Juel. Byggeriet af Niels Juel foregik i de følgende år på et lavt blus. Orlogsværftets arbejde blev koncentreret på de skibe, som indgik i flådens sikringsstyrke, der var sat i funktion som en følge af krigen. Men efterhånden blev skibet klar til søsætning og den 8. juli 1918 løb skibet af stablen. Den 11. november 1918 endte den 1. Verdenskrig med en våbentilstand. Herhjemme meldte spørgsmålet sig, om man nu havde brug for et så stort nyt skib, nu da den sidste krig i Europa havde fundet sted. Regeringen hævdede, at skibet burde skrottets eller i det mindste ombygges til et mere civilt formål. Enden blev dog, at

skibet skulle færdigbygges som et artilleriskib, der også kunne fungere som skoleskib og repræsentationsskib. Krupp havde allerede 14 dage efter våbenhvilen henvendt sig med spørgsmålet om man stadig ønskede at få leveret de oprindelige 30,5 cm kanoner. Man måtte fra dansk side takke nej, men spurgte dog tilbage om muligheden for i stedet at få leveret 15 cm kanoner, da man i 1914 havde betalt et forskud til Krupp for 30,5 cm kanonerne. Til dette var Krupp positivt indstillet, da der var tale om i alt 13 kanoner. Men Fredskonferencen i Paris i november 1919 kom til at spænde ben for denne handel. Man ville ikke tillade Krupp leveringen. Kort tid efter kunne Bofors i Sverige meddele, at de kunne levere de påtænkte 15 cm kanoner lavet efter Krupps tegninger og til dels også af Krupp materiale. Prisen ville blive 160.000 svenske kr. pr. stk. Ved forhandlinger lykkedes det at få de tidligere penge, indbetalt til Krupp, overført til Bofors, således at den endelige pris blev 146.000 svenske kr. pr. kanon. I 1920 genoptog man byggeriet af Niels Juel, og samtidig blev den endelige kontrakt med Bofors underskrevet. I sommeren 1922 blev kanonerne prøveskudt hos Bofors. Med en begyndelseshastighed på 835 m/sek. kunne de med den største elevation på 30 grader nå ud på en afstand af 18.000 meter. Kanonerne blev derefter leveret. Ti kanoner til Niels Juel. To reservekanoner til magasin, samt en kanon til opstilling som skydebanekanon. I løbet af 1923 blev kanonerne installeret på Niels Juel, og den 23. maj 1923 hejste skibet kommando for første gang. Prøvetogtet i 1923 gik bl.a. til Bergen, Færøerne, Leith og Gøteborg. De følgende år fungerede skibet som kommandoskib for øvelseseskaden, som kadetskib, skoleskib for dæksofficerer og som kongeskib. Skibet kom desuden en del til udlandet. Der kan bl.a. nævnes Finland, Estland, Frankrig, Portugal, Spanien, Italien og Grækenland. Desuden var skibet på togt til Sydamerika. Fra 1932-1935 lå Niels Juel oplagt. Samtidig udgik panserskibet Olfert Fischer og hos flåden opstod spørgsmålet, om man skulle bygge et skib til afløsning af dette. Der var dog ikke større chancer for at få penge til sådant et projekt. Så man måtte ty til det gamle middel og gav i årene 1935-1936 Niels Juel en foryngelseskur. Det var især et mere moderne ildledelsesudstyr, som skibet havde brug. Den gamle trebensmast blev erstattet med en svær pælemast, hvor der blev installeret afstandsmålere og centralsigte i to etager. Ligeledes blev skibets luftværnsskyts fornyet. I sin ny skikkelse, der også rent skønhedsmæssigt var en forbedring, tog Niels Juel i 1936 ud på to mindre prøvetogter. Skibet var i de følgende år kadetskib. I sommeren 1939 var det planen, at Niels Juel skulle deltage ved Verdensudstillingen i New York. Men som den storpolitiske situation udviklede sig i Europa, vovede man ikke at sende flådens kraftigste skib så langt væk hjemmefra. Den 25. august 1939, da Niels Juel lå på Holmen, indløb der ordre om at iskrue detonatorer i skibets granater. Den 1. september 1939 blev sikringsstyrken formet. Til Niels Juel blev der indkaldt en del værnepligtige fra togtet 1937-1938, som havde fået en speciel uddannelse ombord. Herefter lå Niels Juel sammen med Peder Skram i de indre danske farvande. Efter nytåret 1940 lå Niels Juel igen på Holmen med reduceret besætning. Den 8. april 1940 blev besætningen genindkaldt, men kun en mindre del var mødt ombord om morgen den 9. april 1940, da den tyske besættelse af Danmark var en realitet. I de følgende år var Niels Juel udrustet til uddannelsesskib med en reduceret besætning på ca. 200 mand. Skibets togt gik for det meste til Issefjorden efter mere eller mindre aftale med den tyske besættelsesmagt. Tyskerne ønskede til en hver tid at have kontrol med hvor de danske flådefartøjer befandt sig. Issefjorden blev derfor i disse år af flåden betegnet som Kravlegården. Den 27. august 1943 lå Niels Juel i den nordlige del af Issefjorden og det var meningen, at skibet skulle gå til Kyndbyværket på fjordens østkyst for at fylde vand. Derpå skulle skibet ankre op ud for Hundested. Da Niels Juel ankom, var kajpladsen ved

Kyndbækværket dog desværre optaget af et større dampskib, der lossede kul til elværket. Eneste anden havn i fjorden hvor vanddybden var stor nok til, at Niels Juel kunne gå til kaj, var ved Holbæk. Niels Juel sejlede således til Holbæk hvor man så skulle ligge weekenden over. Havde man ikke været nød til at gå til Holbæk, ville de følgende begivenheder måske have taget en noget anden udvikling. Chef ombord på Niels Juel var Kommandørkaptajn C. Westermann. Besætningen var på 325 mand. De værnepligtige ombord havde indtil videre haft en uddannelsestid på 2 måneder. Grundet den tilspidsede situation i forhold til den tyske besættelsesmagt, lå skibet med 15 minutters dampvarsel, og der var skærpet beredskab ombord. Søndag morgen den 29. august 1943 begyndte der at indløbe flere efterhånden alvorligere kodetelegrammer til skibet. Og kl. 4.20 modtog man ordren "Søg svensk territorium" fra en meget svag sender, som den danske flåde havde holdt skjult for tyskerne. Niels Juel afgang fra Holbæk ved daggry, desværre noget forsinket, da skibet havde haft svært ved at komme fra kaj på grund af en meget stærk sidevind, som havde gjort det nødvendigt at afvente bugserhjælp. Vel ude af havnen stod Niels Juel for fuld damp mod Issefjordens udmunding. Planen var at give tyskerne det indtryk, at skibet var på vej til København, for derefter ved fyrskibet Kattegat Syd at ændre kurs mod Kullen og sejle ind i svensk farvand. Sådan skulle det desværre ikke komme til at gå. På vej op gennem Issefjorden fik Niels Juels chef signal fra en bevogtningskutter om, at Orlogskaptajn Pontoppidan ville blive bragt ombord fra Søværnskommandoen. Samtidig begyndte man at observere tysk aktivitet ved fjordens udmunding. Fra ildlederstationen talte man et større tysk fartøj og to mindre nord for udløbet. Man observerede tillige tyske fly. Chefen besluttede derfor at stoppe skibet og afvente Orlogskaptajnen for at få mere information om situationen og dens udvikling. Kort tid efter indledte tyskerne det første angreb på Niels Juel. Fly beskød skibet og to bomber blev kastet ca. 30 meter agten for skibet. Chefen anså angrebet som "et skud for boven" og beordrede derfor skibet sydover. De tyske fly beskød igen skibet, men denne gang blev ilden besvaret fra Niels Juels antiluftskytskanoner, og man observerede træffere på et af flyene. Skibet blev herefter angrebet i alt tre gange. Ved angrebene blev fem af Niels Juels besætningsmedlemmer såret. En kanonkommandør så hårdt, at han afgang ved døden få dage senere. Kl. 9.48 ankom Orlogskaptajn Pontoppidan med en skriftlig ordre fra chefen for Søværnskommandoen. Ordren lød på at man skulle ankre op og afvente nærmere ordre. Der oplystes desuden, at der var udlagt miner ved Issefjordens udløb og at der forefandes stærke tyske søstridskræfter. Da chefen, Kommandørkaptajn Westermann, gennemskuede, at ordren var skrevet under pres fra tyskerne, blev Orlogskaptajnen sat i land og Niels Juel satte dampen op. Niels Juel blev styret vestud i fjorden og med fuld kraft sat på grund på lavt vand ud for Annebjerggård syd for Nykøbing. Man lod ankret gå således at Søværnskommandoens ordre var efterfulgt. Da det var chefens hensigt at gøre skibet uanvendeligt, blev urværket til en 50 kg. sprængladning i skibets akselgang, sat i gang. Denne sprængning svigtede dog. Der blev herefter givet ordre til at sætte alle ammunitionsmagasiner under vand, samt at knuse alle søventiler i maskinrum og fyrrum. Skibet blev herefter fyldt med over 2500 tons vand i løbet af en halv time. Ligeledes skulle alt af krigsmæssig værdi ombord ødelægges og inden kl. 13.00 var alt raseret. Alle antiluftskytskanoner med tilhørende ammunition var kastet overbord. Samtlige kiler til 15 cm kanonerne var gået samme vej. Ligeledes blev samtlige afstandsmålere, håndvåben, dynamoer, elektromotorer og andre maskiner ødelagt. Næste morgen d. 30. august 1943 ankom der tyske tropper til Niels Juel. Tyskerne var tydelig nervøse, selv om de var kraftigt bevæbnet. Efter noget besvær kom de ombord i skibet, de fik ingen hjælp af Niels Juels

besætning. De tyske officerer blev hurtigt noget overrasket, da de opdagede at skibet ikke blot var opankret, men var sat på grund. For ikke at tale om ødelæggelserne ombord. Lidt før kl. 7.00 blev Niels Juels besætning opstillet til parade på agterdækket. Chefen holdt en kort tale, der sluttede med "Gud bevare Kongen - Gud bevare Danmark". Derpå blev flag og vimpel nedhalet kl. 7.00 til hornsignal, og nationalsangen blev sunget. Tyskerne var forinden blevet bedt om ikke at vise sig på agterdækket, hvilket de efterkom. Herefter blev besætningen bragt i land og indkvarteret på Grønnehavehus ved Nykøbing. Få dage efter ankom et af bjergningsselskabet Svitzers skibe til det grundstødte skib. Det var den tyske krigsmarine som havde anmodet selskabet om assistance til en undersøgelse af skaderne på Niels Juel, samt eventuelt en bjærgning. Man fandt ikke skaderne på Niels Juel så alvorlige som frygtet. Det blev dog tyskerne selv som kom til at foretage selve bjærgningen af skibet. Man kunne ikke komme overens med Svitzer. Niels Juel blev i oktober 1943 slæbt til Kiel og sat i dok på et af de store værfter, hvor det gennemgik en nødtørftig reparation. Skibets ti 15 cm kanoner blev demonteret og taget i land og bragt til Marinearsenal Kiel, hvor de skulle renoveres og forsynes med nye kiler. Tyskerne havde allerede her påbegyndt planlægningen om at bringe kanonerne tilbage til Danmark til brug i deres kystbatterier. Dog nåede ikke alle de ti kanoner at komme tilbage til Danmark. I januar 1944 blev seks af kanonerne afsendt med jernbane til Nordjylland. Samtidig blev Niels Juels to reservekanoner, som stod på Sjælland også transporteret til Nordjylland. De nu otte kanoner blev fordelt på to tyske batterier ved Løkken og Frederikshavn. Hvilken skæbne der tilkom Niels Juels sidste fire kanoner, vides ikke. Men det må formodes, at de endnu har stået på marinearsenalet i Kiel ved den tyske kapitulation i maj 1945, og at de i den uoverskuelige oprydning efter krigen er blev skrottet. I september 1944 indgik skibet i den tyske marine under navnet Nordland. Skibet var blevet omarmeret med tre 10,5 cm kanoner samt en hel del antiluftskytskanoner og skulle fungere som kadetskib med en stambesætning på 200 mand og ca. 400 officersaspiranter. Skibet lå hovedsagelig ved kaj i havnen ved Stölmünde i Pommeren. I begyndelsen af 1945, da de russiske tropper rykkede tættere på, blev Nordland forlagt til Kiel. I maj 1945 var de allieredes jagt på skibe i de tyske havne og fjorde meget intens. Den 3. maj sejlede Nordland ud fra Kiel mod Eckernförde. På ved ud af Kielerfjorden var Nordlands besætning vidne til de allierede bombeflys angreb på de flere tusinde tyske skibe som var i fjorden. Også Nordland blev angrebet flere gange og besætningen havde en travl dag ved skibets våben. Samme dag blev skibets besætning sat i land i havnen i Eckernfjärde. Skibet forlagde derefter ud i bugten. Chefen for Nordland havde besluttet at skibet skulle sænkes. Ved aftenstid blev en serie bomber langs skibets styrbord side, bragt til sprængning. Samtidig blev søventilerne åbnet. Efter ca. en halv time krængede skibet over på styrbord side og forsvandt fra havets overflade. I de første efterkrigsår, da metaller var i høj kurs, blev Nordland hjem søgt af mange lokale vragplyndrere. Bl.a. blev den af skibets to skruer fjernet. Det var først i 1951, at det danske søværn kom til kendskab med Niels Juels eksistens på bunden af den tyske fjord. En hævn kom på tale, men blev dog senere opgivet. I stedet blev det bestemt at skibet skulle skrotes som det lå på havbunden. Man skulle bjærge så meget af stålet som muligt. I 1961 var Søværnets depotskib Ægir på kadettogt i Østersøen og deltog bl.a. i den store regatta, Kielerwoche. Under en landlov tog et par af de danske kadetter med sporvogn fra Kiels centrum til en endestation og spadserede rundt i et villakvarter. De passerede der en have, hvor der var opstillet flere originale skibsting, hvorfor de stoppede op. En ældre mand kom ud fra villaen og inviterede dem ind i haven. Tyskeren førte dem på et tidspunkt ind i villaens udhus, hvor han havde indrettet sit private marinemuseum. Han fortalte, at han havde

været dykker og i mange år deltog i rydningen af de tyske havne, der var fyldt med skibsvrag. Under sine dykninger bjærgede han en masse maritime souvenirs til eget brug, bl.a. skibsklokken fra Niels Juel. De to kadetter blev inviteret til aftensmad, og blev til sent ud på aftenen. Til sidst ringede tyskeren efter en taxi, og da kadetterne skulle til at køre, baksede han den store messingklokke ind i bilen. På den måde kom Niels Juels skibsklokke tilbage til Danmark. Den hænger i dag på en hædersplads i Orlogsmuseet i København. Kilde: Kenneth Kristensen (<http://www.sitecenter.dk/kennethkristensen/hjemmeside/>)

Sidst rettet af: twm

Dato: 23-02-2026

Billeder (4)



Kommentarer (4)

Bubblewatcher

07-11-2009

her you can read all of Nordland ex Niels Juel in german language. http://www.bubblewatcher.de/bericht_Nordland_50_Wracks.html

mortdk

06-09-2006

Displacement: 3.400 tons Dimensioner: Længde: 89,95 m Bredde: 16,30 m Dybgang: 5,20 m Besætning: 329 mand
Maskineri: 5.500 Hk, dampmaskiner Armering: 10 stk. 15 cm kanoner 4 stk. 57 mm Luftværnskanoner 2 stk. 45 cm
Torpedorør Fart: 16 knob

mortdk

05-09-2006

Det var først i 1951, at det danske søværn kom til kendskab med Niels Juels eksistens på bunden af den tyske fjord.

... og 1 flere kommentarer på vragguiden.dk

Åbn vraget på din mobil

Scan QR-koden med din mobil for at åbne vraget direkte på vragguiden.dk

www.vragguiden.dk/vrag/246

