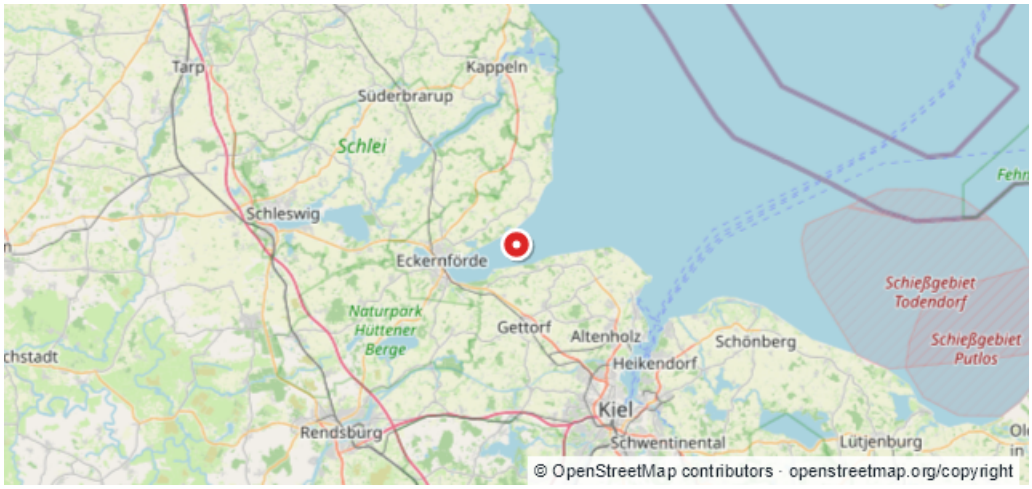
Nordland ex Niels Juel

ID: 246 · Bekræftet position
www.vragguiden.dk/vrag/246

Position & Dybde



WGS84 · Beregnet WGS84-visning
54:29,229N 9:57,933E

ED50
54:29,27N 9:58,01E

Dybde (top)	Dybde (bund)
23 m	**Ukendt**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**1,6 km**

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 togter 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 afgik 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 afgik 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 Søvænskommandoens 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 antiluftsskytskanoner 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 Stolmünde 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 Eckernfjörde. 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 hjemsøgt 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 hævning kom på tale, men blev dog senere opgivet. I stedet blev det bestemt at skibet skulle skrottes 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/) ## Kilde: Bubblewatcher **Bubblewatchers angivne position (ikke anvendt som Vragguidens kortposition):** 54:28,200N 10:04,360E Artilleriskoleskibet "Niels Juel" / DK ![Let krydser Niels Juel 1923-1943](/images/wreck/2850.jpg "Let krydser Niels Juel 1923-1943. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Takket være computeren har det tidligere besætningsmedlem Erich Schaal, som trods sin høje alder på 84 år stadig beskæftiger sig med internettet, taget kontakt til os og stillet dele af sin personlige dagbog, som han skrev under sin tid på Nordland, til rådighed for os. Vi vil her gerne takke hr. Schaal hjerteligt for dette. I de seneste dage har det tidligere besætningsmedlem Wolfgang Eichstaedt (83) henvendt sig personligt til os og fortalt en del af sin historie. Han lå syg i Nordlands lazaret under overfarten til Kiel. Få dage forinden henvendte et af de daværende flygtningebørn, som også var om bord på Nordland under overfarten, sig til os. Hr. Lueck fortalte os, hvordan flugten dengang forløb, sådan som han oplevede den som barn. Vi vil her gerne takke begge herrer hjerteligt. ![Kildebillede fra Nordland-artiklen](/images/wreck/2851.jpg "Kildebillede fra Nordland-artiklen. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Nordland er blandt de største vrag i Kielerbugten. Skibet havde en længde på 89,95 m (87,00 m mellem perpendikulærerne) og var knap 16,30 m bredt. Deplacementet var omkring 3400 – 3800 t afhængigt af udrustningen. Der er dog et problem: I 1952/53 blev skibet købt af det danske bjærgningsfirma EM. Z. Svitzer / København og for størstedelens vedkommende ophugget under vand af Hamburger Bugsier Reederrei- und Bergungsgesellschaft eller af firmaet Eisen und Metall KG Hamburg. "Nordland" hed "Niels Juel", da skibet den 03. juli 1918 blev søsat til den danske flåde på det kongelige flådeværft i København. Det skulle tjene som let krydser eller kystpanserskib i den danske flåde. Arbejdet på skibet strakte sig over mange år. Kølen blev lagt allerede i 1911, men skibet blev først afleveret til flåden i 1923. Medlem af det danske Folketing ## (det danske parlament) ![Westermann_Carl_AS](/images/wreck/2852.jpg "Westermann_Carl_AS. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Den 49-årige kaptajn Carl Westermann, senere kommandør, kendte sit skib godt. Han havde i flere perioder været kommandant og 2. kommandant på "Niels Juel" og havde flere års erfaring som chef for torpedobåde. Carl Westermann havde siden 1933 været medlem af det danske Folketing og blev i 1943 valgt til Folketingets 2. formand. Ved begyndelsen af den 29. august 1943 sagde den danske regering klart "nej" til yderligere samarbejde på baggrund af de vidtgående krav, som den tyske besættelsesmagt stillede. Derfor kan det næsten ses som symbolsk, at kampen mellem Niels Juel og det tyske militær på dansk side blev ledet af Folketingets 2. formand, Carl Westermann. I løbet af august 1943 voksede spændingen mellem den tyske besættelsesmagt og den danske befolkning til et niveau, som de tyske myndigheder fandt uudholdeligt. Det var ikke blot spændingen og tanken om et oprør mod den tyske værnemagt, der kunne mærkes i befolkningen; også den organiserede modstandsbevægelses mange sabotageaktioner bidrog til de tyske myndigheders videre indgriben. ![Aage Helgesen Vedel * 1. september 1894 + 9. februar 1981](/images/wreck/2853.jpg "Aage Helgesen Vedel * 1. september 1894 + 9. februar 1981. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Viceadmiral A.H. Vedel havde allerede den 30. maj 1943 udstedt ordrer til de danske skibe om, hvordan de danske kommandanter skulle handle i tilfælde af en fjendtlig overtagelse. Fredag den 27. august blev der beordret skærpet beredskab. Lørdag den 28. august fik Carl Westermann oplysninger om den politiske situation i landet fra amtmanden i Holbæk. Kaptajnen lod besætningen træde an på dækket og orienterede den om situationen. Det blev beordret, at besætningen ikke længere måtte gå i land. Kaptajnen meddelte senere, at den danske regering

havde afvist de tyske krav. Hen imod middag kom en depeche fra den danske flådeledelse. Heri blev det meddelt, at ordrer om det videre forløb skulle komme direkte fra regeringen. ## Operation Safari I København sank kystpanserskibet "Peder Skram", ubådene "Havhesten", "Havkalen", "Havfruen", "Havmanden", "Daphne", "Dryaden", "Rota", "Flora", "Bellona", tenderskibet "Henrik Gerner", minestrygerne "Söbjörnen", "Söulven", "Söhunden", patruljebådene (tidligere torpedobåde) "Hvalrossen", "Saelen", "Nordkaperen", "Makrelen", "Narhvalen" samt minelæggerne "Kvintus", "Sixtus", "Lossen" og "Lindormen". Fiskeriinspektionsskibet "Ingolf" blev sænket af sin egen besætning i Storebælt, og det samme skete med "Heimdall" og "Freja" i København. I Ulvsund blev patruljebåden "Havörnen" sprængt. ![Nordland](/images/wreck/2854.jpg "Nordland. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") På grund af disse uroligheder i den danske befolkning, den danske flådes sænkning af egne skibe, modstandsbevægelsens sænkning af den tyske minelægger "Linz", der var under udrustning i København (27.08.1943), og tyskernes utilfredshed med den danske regerings manglende evne til at skabe ro i landet indførte de tyske myndigheder nu militær undtagelsestilstand. Denne undtagelsestilstand blev erklæret, fordi den danske regering havde afvist det tyske krav om selv at erklære undtagelsestilstand samt indføre standretter og dødsstraf for sabotører. Som følge heraf træder den danske regering tilbage, og militæret og politiet bliver afvæbnet. Tyskerne begyndte derfor at planlægge en operation, som skulle skabe ro i landet og sikre forsyningerne. Denne operation fik kodenavnet "Safari". Mens den tyske besættelsesmagt planlagde sin indgriben, havde den danske flådeledelse allerede i maj 1943 udstedt forholdsordrer til de danske skibe. Disse ordrer skulle forhindre, at et dansk skib faldt i tyske hænder. Den tyske operation skulle begynde den 29. august om morgenen klokken 2:45. I Nyborg, Korsør og Kalundborg bliver besætningerne på danske skibe overmandet, til dels med våbenmagt, og blandt andet minestrygerne Sölöven, Söridderen, Söhesten og patruljebådene Springeren og Hajen besættes. ![Da 'Niels Juel' havde passeret syd om Lynæs Sand, kunne man fra broen skelne tre tyske skibe: et større og to mindre fartøjer. Alle var kamouflagemalede og befandt sig ca. 10 nm væk](/images/wreck/2855.jpg "Da 'Niels Juel' havde passeret syd om Lynæs Sand, kunne man fra broen skelne tre tyske skibe: et større og to mindre fartøjer. Alle var kamouflagemalede og befandt sig ca. 10 nm væk. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Niels Juel, den lette krydser eller kystpanserskibet, var flagskib i den danske flåde og befandt sig i august 1943 på en øvelsessejlads i Isefjorden. Efter at krydseren havde modtaget ubekræftede meldinger om, at den tyske besættelsesmagt havde tilintetgjort den danske flåde, fik den 49 år gamle danske skibschef, kommandør (s.g.) Carl Westermann, klokken 04:20 den 29.8.1943 ordre til at søge ind i neutralt svensk farvand. Skibet lå på dette tidspunkt for anker i Holbæk Havn. På grund af det dårlige vejr og den kraftige vind fra nord var det meget vanskeligt for "Niels Juel" at forlade den beskyttede ankerplads i havnen. Da skibet skulle lette anker, fik det hjælp af den danske marinekutter P 37, en lille slæbebåd og en af skibets egne motorbarkasser. Allerede ved udsejlingen fra Holbæk Havn blev "Niels Juel" observeret af et tysk rekognosceringsfly, som straks meldte skibets nøjagtige position videre til den ansvarlige overkommando. Straks lettede tyske jager- og bombefly for at afskære skibet, inden det nåede svensk farvand. På "Niels Juel" blev der beordret lukning af skibets vandtætte åbninger som under sejlads i krigstid, og besætningen gjorde både sig selv og skibet klar til kamp. Alle kanoner og luftværnsvåben blev forsynet med ammunition og bemandet, vandtætte skotdøre blev lukket, lazaretterne gjort klar og så videre. Moralen om bord var god trods den forestående kamp. Man ville under ingen omstændigheder lade skibet falde i tyske hænder. Besætningen spiste morgenmad på sine kampstationer, mens "Niels Juel" dampede nordpå med fuld damp på alle kedler og dermed en fart på 14 – 15 knob. ![Niels Juel under flyangreb ud for Hundested](/images/wreck/2856.jpg "Niels Juel under flyangreb ud for Hundested. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Da "NJ" passerede Hundested, modtog man via blinksignal en melding fra havnen om, at tyskerne havde udlagt et minefelt i den nordlige del af fjorden. Det tyske angreb begyndte, da "Niels Juel" ville forlade Isefjorden. Tyskerne besluttede at standse "Niels Juel", før den kunne nå de neutrale svenske farvande. Det første angreb fra et styrtbombefly af typen JU 87 D begyndte klokken 08:55. Flyet angreb skibet med sine bomber, som detonerede omkring 30 m fra skibets styrbordsside. Eksplosionerne var så kraftige, at alt lys om bord på "NJ" kortvarigt gik ud. Kommandør Westermann opfattede kun angrebet som en demonstration af tysk styrke. Han lod sig ikke skræmme, ændrede kurs af taktiske grunde og sejlede sydpå. Ju 87-flyet angreb igen, men denne gang kun med sine indbyggede kanoner. Luftværnskanonerne på "NJ" besvarede ilden og ramte bombeflyets højre vinge, hvorefter det styrtede ned. Allerede under udsejlingen fra Holbæk fik radiorummet på "NJ" ordre om, at den danske nationalsang "Kong

Christian" straks skulle lyde på alle stationer over skibets højttaleranlæg, når det første skud blev affyret fra "NJ". Efter at JU 87-flyet var blevet skudt ned, gav kommandanten på "NJ" ordre til, at luftværnsvåbnene skulle indstille ilden. ![Niels Juel i kamp](/images/wreck/2857.jpg "Niels Juel i kamp. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Mellem klokken 09:10 og 09:20 angreb tyske fly for anden gang, men denne gang kun med deres indbyggede skydevåben. Skibet blev ganske vist ramt mange gange, men der opstod ingen større skader. Klokken 09:35 fandt endnu et angreb sted, hvor bomberne eksploderede omkring 10 m fra skibets bagbordsside. Skroget var desværre helt uden panser under vandlinjen. Skibets køl blev lagt i 1914. Dengang forestillede ingen sig endnu, at et så stort skib ville blive angrebet af fly. Skibet gjorde et voldsomt hop. Eksplosionerne var så kraftige, at "NJ" blev alvorligt beskadiget. Hele strømforsyningen, inklusive nødstrømsforsyningen, brød sammen. Derfor svigtede også samtlige ildledelses- og navigationsanlæg. Skibet var praktisk talt forsvarsløst. Ifølge ubekræftede meldinger fra land var endnu et fly blevet skudt ned af forsvarsilden fra "NJ". Under luftangrebet søgte besætningsmedlemmerne ved de upansrede luftværnsvåben dækning for at beskytte sig mod bombesplinter og shrapnel. ![Nordland 37 mm-kanon](/images/wreck/2858.jpg "Nordland 37 mm-kanon. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Fem mand af besætningen blev såret af bombesplinter og træsplinter fra skibets eget trædæk. En af de sårede, artillerikvartermester H.E. Andeasen, blev ramt i maven. Han døde to dage senere. De fire andre sårede var dækskvartermester V.V Jørgensen, som blev såret i ansigtet af en bombesplint, og artillerikadetterne J. Mortensen, J. Jeppesen og O. Petersen. Kommandør (s.g.) Carl Petersen erkender den næsten håbløse situation og konstaterer, at han ikke kan nå svensk farvand uden at lide skade. Han gør det eneste, der endnu er muligt for ham. Klokken 10:48 beordrer han "FULD KRAFT FREM". Med omkring 15 knob og kurs mod kysten ved Anne-Bjerggaard, syd for Nykøbing/Sjælland, styrer han "Niels Juel" på grund. Der lød et voldsomt sammenstød, men undervandsskroget i forskibet blev alligevel kun let beskadiget. Vand trængte ind i det dødsdømte skib. Begge bovankre blev kastet. De tyske fly, som havde kredset over Niels Juel, fløj nu væk, fordi de troede, at skibet havde ankret op og efterkommet opfordringen til at standse. Besætningen bragte de sårede til lazarettet i Nyköping og fortsatte straks ødelæggelsen af skibet. Sprængladninger blev bragt til eksplosion på vigtige steder. Ammunitionskamrene blev sat under vand, og i de følgende timer blev alle vigtige og stadig brugbare dele, såsom ildledelsesanlæg, kanonernes bundstykker, maskindele og meget andet, kastet over bord i vandet. ![15 cm-kanon fra Nordland i 'Spærrebatteri Friedrichshafen' (Bangebro Fortet)](/images/wreck/2859.jpg "15 cm-kanon fra Nordland i 'Spærrebatteri Friedrichshafen' (Bangebro Fortet). Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Næste morgen klokken 05:20 lagde to tyske torpedobåde sig langs skibssiden, og svært bevæbnede tyske soldater entrede skibet og overtog straks kommandoen over det alvorligt beskadigede skib. Besætningen blev afvæbnet, men efter korte forhandlinger fik officererne lov til at beholde deres sabler. Allerede dagen efter grundsætningen gav tyskerne det danske bjærgningsfirma A/S EM. z. Svitzer til opgave at undersøge Niels Juel. Bjærgningsskibet "GRAM" lagde sig allerede den 31. august langs skibssiden, og i de næste 4 dage blev vraget grundigt undersøgt af dykkere. Allerede den første dag kunne de dog aflevere en foreløbig rapport om skibets tilstand. Tilstanden blev beskrevet således: På bagbordssiden ud for maskinrummet er der under panserdækket nogle små buler og trykmærker, og der mangler nitter og skruer i nogle af panserpladerne. Ellers er der ingen synlige skader på siderne, stængerne, skruerne, rørene eller slingrekølene. Skibet står på sandbund og er sunket omkring 2 fod ned i sandet. Fra stævn til agter står vandet omkring 4-5 fod under panserdækket. Dykkerne fortalte også, at der rundt om skibet lå dele af kanonernes bundstykker, ammunition og alle mulige andre ting, som besætningen havde kastet over bord. Efter at dykkerne havde sendt deres rapport til Svitzer, fik de besked på at vente, mens firmaet forsøgte at forhandle en bjærgningskontrakt med de tyske myndigheder. Af en eller anden grund kunne parterne ikke nå til enighed, og derfor bjærgede tyskerne selv skibet. Bjærgningen blev gennemført i oktober 1943. Derefter blev Niels Juel slæbt direkte til Kiel, hvor skibet blev nødtørftigt repareret. ![Niels Juels søsætning 1918](/images/wreck/2860.jpg "Niels Juels søsætning 1918. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Store dele af bevæbningen blev udskiftet (de omkring 18 tons tunge 15 cm-kanoner, som kunne affyre deres omkring 60 kg tunge granater over en afstand på omkring 18 km, blev indsat i Atlantvolden, nærmere bestemt i kystforsvaret ved "Sperrbatterie Friedrichshafen" (Bangebro Fortet)). Som erstatning blev der monteret tre ubådskanoner af kaliber 10,5 cm, som ikke længere var nødvendige på ubådene ved fronten, fordi luftherredømmet havde ændret sig under ubådskrigen, samt fire 3,7 cm- og otte 2 cm-luftværnskanoner. Niels Juel blev omdøbt til "Nordland" og fra september 1944 anvendt som skoleskib og flydende

luftværnsbatteri i den tyske krigsmarine. Den faste besætning bestod af knap 200 mand, som skulle uddanne omkring 400 kadetter. I krigens sidste måneder lå skibet i havnen i Stolpmünde / Pommern (i dag Ustka / PL). I denne periode foretog det ingen sejladser. Da man i midten af februar 1945 endelig ville sejle vestpå, opdagede man, at skibet stod på grund. Den 137 km lange flod Stolpe, som udspringer i Det Kasjubiske Schweiz, førte meget sand med sig ind i Stolpmünde Havn. På grund af dette og den tætte trafik i havnen var liggepladsen sandsynligvis sandet til. Derfor kunne Nordland ikke forlade Stolpmünde ved egen kraft. Først søndag den 18. februar 1945 kunne skibet påbegynde rejsen til Kiel, efter at tilkaldte slæbebåde havde trukket det fri og ud på dybere vand. ![Yarrow-kedel](/images/wreck/2861.jpg "Yarrow-kedel. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Da flygtningestrømmen mod vest ikke ophørte, og søvejen var den eneste tilbageværende mulighed for at flygte fra Den Røde Hær, havde Nordland ud over besætningen på knap 200 mand også omkring 500 flygtninge om bord, som ville vestpå. En mor og hendes søster var også om bord med tilsammen 7 børn. Et af disse børn har kontaktet os og fortæller: Vi må være gået om bord den 15. 02. 1945, for min fødselsdag den 16. 02. "fejrede" jeg på skibet, det er helt sikkert. Den 16. faldt på en fredag. I vores familie fortælles det, at vi ikke sejlede den dag, fordi søfolk ikke bryder sig om at sejle ud på en fredag. Der er ganske rigtigt masser af overtro, men jeg kan egentlig ikke forestille mig, at man stadig tog hensyn til den slags under krigen. Den 17. blev det sagt, at der var fjendtlige ubåde i nærheden, så der blev ingen afsejling. Min mor benyttede lejligheden til at cykle tilbage til Wintershagen, hvor vi havde boet de sidste 2 måneder, for at hente en glemt strikjakke. Imens gjorde "Nordland" sig alligevel klar til at sejle, fordi faren fra ubådene tilsyneladende var drevet over. Heldigvis blev tilladelsen til at sejle trukket tilbage. Hvem ved, om vi ellers nogensinde havde set vores mor igen. På grund af en strikjakke! Det var vist hendes yndlingsjakke; hun gik med den i mange år endnu. Den 18. kom vi så endelig af sted. I '49 flyttede vi fra Laboe til Preetz. En gang om året tog vi til Hohwacht, fordi stedet lignede vores hjemegn så meget. Så sad forældrene dér ved kysten og græd. Det holdt først op i slutningen af 50'erne. Sejladsen mod Kiel tog to dage, og alt forløb uden problemer. I Kiel fortøjede skibet ved en mole nær flådeanlæggene i Friedrichsort, "Det grå slot ved havet", som disse anlæg blev kaldt i flådens jargon. Tjenesten om bord fortsatte derefter som normalt indtil den 03.05.1945. Det var en af de sorteste dage for den tyske krigs- og handelsflåde; utallige skibe blev beskadiget eller sænket. Mange mennesker mistede endnu livet på denne dag, som var en af krigens sidste. Tidligt på formiddagen bekendtgjorde Nordlands tyske kommandant ordren om at gøre skibet søklart og sænke det. Vi skulle sejle til Eckernförde, hvor alle besætningsmedlemmer bortset fra nogle få soldater fra den faste besætning skulle forlade skibet og træde an med pakket udstyr ved torpedoforsøgsanstalten (TVA) i Eckernförde-Süd. Derfra kunne man se skibet sejle ud for sidste gang. I nærheden af den nuværende bøje 5a på torpedoskydebanen standsede maskinerne for sidste gang. De sidste besætningsmedlemmer forlod nu skibet, og alle de sprængladninger, der var anbragt om bord, blev armeret og antændt. Kort efter rystede skibet let og begyndte sin sidste rejse mod bunden af Eckernförde Bugt. Disse oplysninger blev bekræftet for os af et tidligere besætningsmedlem, hvis navn og adresse vi kender, og som var om bord på dette tidspunkt og oplevede det hele. Efter krigen Skibet, der lå på bunden af Eckernförder Bucht, blev ifølge NfS 44/46 lokaliseret i 1946 af den engelske besættelsesmagt, og vragstedet blev afmærket med to små røde stagetønder. I maj 1947 blev der derefter ifølge NfS 980/47 udlagt en grøn bøje med et tromleformet toptegn nær vragets midte. Den danske regering blev imidlertid af ukendte grunde ikke underrettet, så efter krigens afslutning vidste ingen i den danske flåde, hvad der var sket med Niels Juel siden oktober 1943. Den danske flådeledelse blev derfor meget overrasket, da det københavnske firma Svitzer kontaktede den i marts 1951 for at høre nærmere om mulighederne for en bjærgning. Svitzer var selv blevet kontaktet af det tyske firma Bugsier-, Reederei und Bergungs-Aktiengesellschaft / Hamburg. Firmaet havde oplyst Svitzer om positionen i Eckernförder Bucht og mente, at en bjærgning ville være mulig under visse forudsætninger. Samtidig bad firmaet Svitzer om at tage kontakt til den danske flåde for at drøfte en mulig bjærgning. I Svitzers første brev til den danske flåde skrev firmaet, at en bjærgning ville være mulig fra den 1. maj 1951. Dette skulle dog vise sig at være meget optimistisk. ![Soldbog](/images/wreck/2862.jpg "Soldbog. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Før en bjærgning kunne begynde, måtte ejendomsretten til skibet dog afklares. Der blev ført forhandlinger med den engelske besættelsesmagt i Nordtyskland. Besættelsesmagten mente, at den havde ret til skibet, fordi det havde været indsat mod de allierede, mens danskerne mente, at tyskerne havde tilegnet sig skibet uretmæssigt. Efter seje forhandlinger blev man enige om, at skibet var dansk ejendom. Nu kunne den danske flåde indlede forhandlinger med de interesserede parter. Et godt tilbud kom også fra firmaet

EM.Z.Svitzer / Kopenhagen. Firmaet tilbød at hæve skibet og overdrage det til den danske flåde i sejlklar stand. Svitzer anslog skibets værdi til 7 – 800.000 DM, men tilbuddet var ikke særlig realistisk, da det blev afgivet, før skibets tilstand var fuldt ud kendt. Ophugningsarbejdet begyndte i marts 1952 og blev udført fra bjærgningsskibet "Pakistan". Dykkere fra bjærgningsfirmaet fandt skibet på omkring 27 m dybde. Ingen var overrasket over at finde vraget liggende på styrbordssiden med en slagside på mere end 45°. Det var sunket ca. 7-8 m ned i den mudrede bund, så det egentlig ikke var økonomisk forsvarligt at bjærge hele vraget i ét stykke. Efter yderligere undersøgelser foretaget af det tyske firma Bugsier meddelte man i april 1951, at en bjærgning ikke ville være risikoen værd. I stedet foreslog man at lade dykkere hugge vraget op under vand. Hvis denne løsning skulle vælges, var prisen på 100.000 DKr for bjærgningsrettighederne imidlertid for høj. Man bad firmaet Svitzer om at forhandle prisen ned. På dette tidspunkt var der stålmangel i Danmark ligesom i resten af Europa. I samarbejde med det danske økonomiministerium blev det besluttet, at en stor del af stålet skulle leveres til Danmark for at blive omsmeltet og videreforarbejdet dér. Kontrakten blev indgået den 19. marts 1952. Svitzer betalte 30.000 DKr for bjærgningsrettighederne til vraget. Firmaet forpligtede sig samtidig til at bjærge vraget inden for 18 måneder. Desuden skulle der leveres 1050 tons stålskrot til en pris på 250 Dkr. pr. ton til stålværket i Frederiksvaerk. De langvarige forhandlinger førte imidlertid til, at det tyske firma Bugsier fik kolde fødder og trak sig ud af projektet. Man frygtede, at bjærgningen kunne blive en underskudsforretning på grund af den stigende inflation i Tyskland. Risikoen og forpligtelserne for firmaet Bugsier fra Hamburg blev dog overtaget af det tyske firma Eisen und Metall KG / Hamburg. Firmaet huggede vraget op under vand ved at sprænge det fra hinanden stykke for stykke. De afsprængte dele blev løftet op med en kran, lastet på pramme, skåret i håndterbare stykker på land og videreforarbejdet. Firmaet Eisen und Metall KG Hamburg opfyldte kravene og tjente endda lidt penge. ![Soldbogen for et besætningsmedlem](/images/wreck/2863.jpg "Soldbogen for et besætningsmedlem. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Tekniske data: Type: Let krydser / kystpanserskib Byggeværft: Det Kongelige Marineværft i København Køllægning: 1914 Søsætning: 3. juli 1918 Indsat i tjeneste: 23. maj 1923 Taget ud af tjeneste: 30. august 1943 Deplacement: 3400 tons Længde: 89,95 m Bredde: 16,30 m Dybgang: 5,20 m Besætningsstyrke: 329 mand Maskineffekt: 5500 hk 8 olie- og kulfyrede Yarrow-kedelanlæg Lodret 3-trins ekspansionsdampmaskine med to skrueaksler Rækkevidden var ca. 6000 sømil ved en fart på 9 knob Bevæbning under dansk kommando: 10 x 15 cm, 4 x 57 mm luftværnskanoner, 2 x 45 cm torpedorørssæt Bevæbning under tysk kommando: 3 x 10,5 cm S.KC32 ubådskanoner, 2 x 2 cm i firlingaffutager, 3 x 3,7 cm, 2 x 2 cm i dobbeltaffutage. Fart: 16 knob Nordland i dag Der er ikke længere meget, der kan genkendes som et skib. Bjærgningsfirmaet skar så at sige skibet over under vandlinjen. Alt over denne linje blev fjernet, så der måske kun er kølen og dele af skroget tilbage i op til ca. 3 m højde. Næsten alt er blevet fjernet fra skroget. Lige fra maskineriet til det sidste skab i beboelsesrummene. Enkelte steder ligger der stadig pullerter, koøjer, klyds og lignende på havbunden. ![Soldbog](/images/wreck/2864.jpg "Soldbog. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Bunden, hvor "Nordland" hviler på højst 28 m vanddybde, er meget mudret. Vær derfor forsigtig med finneslagene, da sigtbarheden meget hurtigt bliver ødelagt. Vragdelene er kraftigt begroede, og i begroningen lever der også et mangfoldigt dyreliv. Man bør også være opmærksom på de mindste detaljer; det lønner sig. Alene på grund af dybden bør man under alle omstændigheder medbringe en lygte, så man også kan kigge ind i de mange huller. To dyk med trykluft på samme dag kan være vanskelige at gennemføre ved dette vrag, hvis man ikke vil overskride nultiden. Dykkerskibe besøger kun sjældent "Nordland", og da kun hvis vejrforholdene tvinger dem til at søge læ under land, eller hvis dykkerskoler ønsker det. Stedet er velegnet til undervisning i dybdedykning. Hvad man dog kunne komme ud for … Skrottyveri fra Nordland mellem den 12. og 20. december 1951 Ved en dom af 12. august 1953 stadfæstede straffeafdelingen ved Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht en dom for tyveri begået i fællesskab under behandlingen af en revisionsanke. Dommen findes i Schleswig-Holsteinische Anzeigen fra 1953, s. 295. Dommen byggede på følgende faktiske omstændigheder: "§ 242 8tGB" [sic] At et krigsskibs kommandant eller andre militærpersoner af militære grunde sænker skibet på 28 meters dybde, indebærer ikke samtidig, at ejendomsretten til skibet opgives. Af begrundelsen: Domsmandsretten har dømt tiltalte Sch. for tyveri begået i fællesskab. Hans anke er blevet forkastet. LG har fastslået følgende faktiske forhold: Firmaet Sch. und Co. havde bjærgningstilladelse til vraget af skibet "Herrenwyk", der lå på bunden i den allersydvestligste del af Eckernförder Bucht. Desuden havde vandvejs- og skibsfartsmyndigheden Wasser- und Schifffahrtsamt givet firmaet tilladelse til at bjærge herreløst skrot i Eckernförder Bucht, men udtrykkeligt forbudt det at røre vrag og kabler og

at tage skrot fra vrag. Firmaet Sch. und Co. brugte sit fartøj "H-F" til skrotbjærgningen. Tiltalte var kaptajn på denne bjærgningsdamper, og hans tidligere medtiltalte var besætningsmedlemmer. 4–5 sømil østnordøst for "Herrenwyk", stadig inden for territorialfarvandet, lå vraget af et tidligere dansk kystpanserskib på 28 meters dybde. Skibet var blevet overtaget af den tyske krigsmarine under den seneste krig og sænket ved krigens afslutning. Vraget var afmærket med en vragbøje. I 1950 havde den danske regering sendt bjærgningen af vraget i udbud. Firmaet Sch. und Co. havde været interesseret i bjærgningen, men havde efter en drøftelse med tiltalte opgivet den på grund af for høje omkostninger. Bjærgningstilladelsen blev til sidst givet til et firma fra Hamburg. Ved krigsskibets agterende sad der to store, værdifulde bronzeskruer, hvilket var almindeligt kendt blandt skrotfiskere. Så sent som i april 1951 havde dykkere konstateret, at skruerne stadig var der. Da firmaet fra Hamburg begyndte bjærgningsarbejdet på vraget i begyndelsen af marts 1952, konstaterede man, at bagbordsskruen manglede. Den var blevet bjærget af tiltalte og andre besætningsmedlemmer fra "H-F" i perioden fra den 12. til 20.12.1951. Da der dengang kun kunne bjærges lidt skrot fra vraget af "Herrenwyk", blev besætningsmedlemmerne fra "H.F" enige om at undersøge, om der var mere at hente ved krigsskibets vrag. Dykkeren D. konstaterede, at bagbordsskruen manglede, og at kun akselstumpen ragede ud af skibet. I 3 meters afstand fra skibets agterende opdagede han et skrueblad, der ragede op af dyndet. Det meldte han til tiltalte som skibsfører, og denne gav derefter ordre til at hæve skruen. Da skruen var for stor og tung til at blive hævet i ét stykke, sprængte D. den næste dag i 3 dele. Et skrueblad blev bjærget samme dag. Dagen efter nægtede D. at deltage yderligere i bjærgningen af skruen, fordi han i mellemtiden havde modtaget anklageskriftet i en anden sag om skrottyveri. Også andre besætningsmedlemmer gav udtryk for betænkeligheder, men tiltalte fik dem beroliget. I stedet for D. blev dykkeren B. sat ind. Det lykkedes ham dog ikke at bjærge flere dele af skruen. Da B. var blevet syg, kom dykkeren K. om bord. Det lykkedes ham at bjærge navet og endnu et skrueblad. Hele byttet blev endnu en gang sprængt i mindre stykker over lavvandet bund og derefter sammen med andet skrot fra "Herrenwyk" kørt på en lastbil tilhørende firmaet Sohn. und Co. til firmaet B. i N. Tiltalte forklarede de tilstedeværende betjente fra søpolitiet og toldembedsmænd, at skruedelene stammede fra en stor skibsskrue, som de havde fundet på havbunden nord for vraget af "Herrenwyk". Firmaet B. krediterede firmaet Sch. und Co. et beløb på 7094,75 DM for skibsskruedelene. Heraf modtog tiltalte 400 DM i bjærgeløn, og de øvrige besætningsmedlemmer undtagen D. modtog deres tilsvarende andel. Indsigelsen om fejlagtig anvendelse af den materielle ret, nærmere bestemt § 242 StGB, kan ikke tages til følge. Straf efter § 242 StGB forudsætter, at tiltalte har borttaget en rørlig ting, der tilhører en anden, fra en anden person med forsæt til retsstridigt at tilegne sig den. I revisionsanken gøres det med urette gældende, at krigsskibets vrag og skibsskruen var herreløse og dermed ikke tilhørte andre. Kravet om, at skruen tilhører en anden, indebærer, at den skal have været ejet af en anden end gerningsmanden. Dykkeren og tiltalte indså straks, at skruen, der lå i umiddelbar nærhed af vraget, hørte til vraget. Efter almindelig opfattelse hører den til vraget og deler dets retlige skæbne. At skruen var blevet løsrevet fra vraget, ændrede ikke ejendomsforholdene. Følgende kunne komme på tale som ejere af vraget: den danske stat, Det Tyske Rige, Forbundsrepublikken som Det Tyske Riges retsefterfølger, besættelsesmagten og endelig firmaet fra Hamburg, der havde tilladelse til bjærgningen. Rettens straffeafdeling har fastslået, at panserskibet tilhørte den danske flåde og blev overtaget af den tyske krigsmarine under krigen. Det er ikke fastslået, hvordan denne overtagelse fandt sted, om det skete i henhold til krigens ret eller mod erstatning. Hvis den danske stat mistede krigsskibet uden sit samtykke, er dens ejendomsret aldrig ophørt. Danmark har også sendt bjærgningen af skibet i udbud, uden at der blev gjort indsigelse, og dermed gjort en overgang af ejendomsretten gældende. Hvis ejendomsretten derimod retsgyldigt var overgået til Det Tyske Rige, rejser det spørgsmålet, om skibet blev herreløst ved sænkningen i krigens sidste dage. Begrebet herreløshed fastlægges efter civilretten. Efter § 959 BGB bliver en rørlig ting herreløs, hvis ejeren har opgivet besiddelsen i den hensigt at give afkald på ejendomsretten. Opgivelsen af ejendomsretten er således en retshandel, som forudsætter, at den handlende er berettiget til at disponere over ejendommen. Krigsskibene blev sænket ved krigens afslutning af rent militære grunde for at forhindre, at de faldt i fjendens hænder. Rettens straffeafdeling har med rette fremhævet, at sænkningen skete på en vanddybde, hvor det var muligt at bjærge de betydelige materielle værdier. Det er ikke fastslået, på hvis ordre sænkningen fandt sted. Da ordren imidlertid kun kan være kommet fra militære myndigheder, er det udelukket, at en myndighed med beføjelse til at disponere over statsejendom har opgivet ejendomsretten med den hensigt at give afkald på den. Dette har appelrettens straffeafdeling allerede udtalt i dommen af 27.8. 1952 (Se 310/52) om de ubåde, der blev sænket ved krigens afslutning, fordi ubådskommandanterne ikke var beføjede til at afgive en sådan

retshandelserklæring om opgivelse af ejendomsretten. Det står således fast, at vraget ikke var herreløst, uden at det er nødvendigt at fastslå, hvem der ejer vraget. En yderligere forudsætning for domfældelse for tyveri er, at tiltalte har borttaget skibsskruen fra en anden og dermed brudt en andens varetægt over den. Vragets beliggenhed var kendt. Vraget var afmærket med en bøje. Kun den berettigede havde adgangsret til vraget, hvad enten det var den danske stat eller det firma, som Wasser- und Schifffahrtsamt havde givet tilladelse til at bjærge. Vraget var undergivet varetægt på samme måde som en plov, en landmand har efterladt på sin mark, eller en cykel, der er stillet på åben gade. Varetægtsforholdet var ikke ophørt, fordi en tredjemand allerede havde sprængt skruen løs, og den delvis var sunket ned i dyndet. Netop det, at dykkeren fra H.F. fandt den værdifulde skrue, viser, at også den afsprængte skrue var tilgængelig for den, der havde vraget i sin varetægt. Den slesvig-holstenske straffeafdeling – dom af 12.08.1953 Ss 239/ 53 – På næste side følger en beretning af søkadetten Fuchs fra Nordland De sidste søkadetter fra krigsmarinen om bord på Nordland og deres sidste sejlads En beretning af Werner Fuchs, tidligere søkadet på "Nordland" En tidligere søkadet fortæller ud fra sine erindringer om sin kadettid på Nordland og om skibets selvsænkning ved krigens afslutning. På "Nordland", tidligere "Niels Juel", blev der i løbet af 22 års aktiv tjeneste uddannet talrige søofficerer. Nogle af dem gjorde endnu længe efter krigen tjeneste som kaptajner: danske og tyske skibsførere, især i handelsflåderne. Endelig var tiden inde. Vi sad sammenkrøbne eller lå på det halmdækkede gulv i en godsvogn fra Deutsche Reichsbahn og blev kørt østpå. Selv om farten kun var moderat, rystede vognen, og på grund af hjulenes store spillerum mellem skinnerne gyngede den ofte faretruende. Turen syntes endeløs. Men hvert stød, når vi kørte fra enden af en skinne over på den næste, var for os attenårige som et ur, der målte tiden frem mod den længe og inderligt ønskede tjeneste om bord. Dengang var skinner uden samlinger endnu ikke standard, og mellemrummet ved samlingerne kunne alt efter vejret være op til en centimeter bredt. Det var allerede temmelig køligt i vognen. Vi holdt de store skydedøre på begge sider lukkede. Kun et sparsomt ovenlys fra en luge øverst i vognvæggen, lige under taget, gav lidt lys i vognens indre. Midt i vognen stod en kanonovn af jernblik, hvor et kulbål spredte varme. En del af den sidste besætning på Nordland, tidligere Niels Juel Undervejs, når toget raslede gennem en station, hvilket altid blev umiskendeligt varslet af bumpene over sporskifterne, åbnede vi skydedøren på klem og missede med øjnene ud i dagslyset for at se, hvilken station toget rullede igennem: Greifswald, Anklam; Pasewalk, Stettin, Stargard, Regenwalde hed byerne i Pommern, som vi kørte igennem. Når toget så standsede et sted, løb nogle af os frem til lokomotivet for at hente nogle kul fra tenderen til vores lille kulovn. "Hjulene skal rulle for sejren" stod der med store hvide bogstaver på siden af kultenderen bag 44'eren, et kæmpemæssigt damplokomotiv af serie 44. På rangerbanegården i Stettin blev vores få vogne koblet af og rangeret hen til et andet militærtog. Vores vogn stødte så voldsomt mod bagenden af det andet tog, at de dele af vores udrustning, der hang på vognvæggen, faldt ned over os, ovnen væltede, og vi troede, at vognvæggen ville blive slået ind. Vi lo. Hvad var det vel i sammenligning med det, vi havde bag os! Her på denne rejse følte vi os frie, var ved godt mod og sang hele vores repertoire af soldater- og matrossange til guitarakkompagnement. Der blev fyret vittigheder af i ét væk, og Justus Bartlewski, mit bysbarn fra Stuttgart, blev stjernen i den halvmørke godsvogn, da han demonstrerede, hvordan han kunne antænde sine prutter med tændstikker. Han fik ekstra skiver af vores altid knapt tilmålte kommisbrød, så han hele tiden havde brændstof nok. Under denne troppetransport oplevede vi for første gang i vores hidtil fire måneder lange tjenestetid det rigtige, gæve soldaterliv, som vi havde forestillet os det, og som ganske enkelt hørte med indimellem. For hvert nyt bump over en skinnesamling lagde vi Stralsund med Dänholm længere bag os, denne første station i livet som søofficersaspirant i datidens Kriegsmarine, og kørte en uvis skæbne i møde, men også en tid, der var forudbestemt af vores løbebane. ![Kildebillede fra Nordland-artiklen](/images/wreck/2865.jpg "Kildebillede fra Nordland-artiklen. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") »Nordland« hed målet – et skibsnavn, som ikke sagde os noget. Ingen havde nogensinde hørt eller læst noget om det. Et sted ved Østpommerns kyst skulle skibet vente på os, på os officersaspiranter fra Crew VII/44, som rullede østpå i et dusin godsvogne. Endelig kunne vi lægge den hårde eksercits på Dänholm bag os. Fire måneders grunduddannelse med alle de variationer, der var typiske for Dänholm, var alt for længe for os krigsfrivillige. Vi troede alle, at vi ville komme for sent til krigen og sejren; krigen kunne jo blive afsluttet fra den ene dag til den anden ved hjælp af et af de hemmelige våben, sådan som rygterne gik blandt befolkningen og os rekrutter. Vi havde fået mere end nok af Dänholm, selv om vi var i fremragende fysisk form. Men den evindelige eksercits – vi skulle stadig lære og øve parademarch og at præsentere gevær – undervisning, skydeuddannelse, sømandskab, kampuddannelse i terrænet, marcher med og uden påtagne gasmasker, natlige

alarmøvelser eller »maskeballer«: Alt det hang os efterhånden langt ud af halsen, ligesom den forbandede kutterroning hver mandag, hele formiddagen og altid mod strømmen. Der var ganske vist en lille sensation og et kort afbræk for os, da det en mandag lykkedes min stuekammerat Jürgen Schmelzer i ren og skær vrede at præstere det enestående kunststykke at knække tre årer efter hinanden under forskriftsmæssig roning under en Obermaats kommando. Vi ville så hurtigt som muligt om bord på et skib og til søs, vi ville se og opleve noget. Rejsen med godstog gennem Mecklenburg og Pommern var allerede den første optakt til det. Den 2. juli 1944 havde vi gymnasiaster med førmilitær uddannelse sendt vores civile kluns hjem i en brugt papkasse fra marinen. Bortset fra luftangrebene derhjemme og det voldsomme luftangreb på Stralsund den 6. oktober 1944, hvor vores kompagni skyndte sig over Rügendamm til havnen for at hjælpe, mens de amerikanske fly stadig kom ind i bølger, havde vi endnu næsten intet set til krigen og endnu mindre til Kriegsmarine, bortset fra folkene i dens uniform. ![Beretningshæfte](/images/wreck/2866.jpg "Beretningshæfte. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Ved Stralsund viste havet os ferskvandsmatroser kun en lille flig af Østersøen – ikke skyggen af et krigsskib. I den fjerde måned af vores tjeneste ved I./1. SSTA begyndte rygterne på Dänholm for alvor at svirre; tiden var kommet til at blive beordret til tjeneste om bord. Navne som »Horst Wessels«, »Gorch Fock«, »Hansa« og »Nordland« blev nævnt. Forhåbentlig ikke et stort krigsskib, hvor det efter sigende gik til som på en kaserne, eller ligefrem et sejlskib, der ganske vist havde høje master, men ingen kanoner og derfor heller ikke var noget krigsskib, som hele tiden lå i havn eller på reden, og hvor man blev udsat for det samme slid og slæb som på Dänholm, blot op i vantene i stedet for op ad sandklitterne. Ubåde, det var det rigtige for os; de sejlede stadig på rigtige operationer til søs. Sådan snakkede og håbede vi, indtil vi i de sidste oktoberdage måtte aflevere den feltgrå uniform sammen med drejlstøj, gamacher og snørestøvler. Først nu, hvor vi kun gik i »blåt«, følte vi os som rigtige matroser. Sådan lå og sad vi sammenkrøbne i godsvognene, som rullede mod Stolpmünde, det lille fiskerleje og ukendte badested ved Østersøen, ved udmundingen af den lille flod af samme navn. »Nordland« hed vores mål. ## Tjenesten om bord Endelig var den to dage lange rejse med godstog slut. Lidt stive i kroppen, men fulde af forventning klatrede vi ud af godsvognen ved de små kajanlæg i Stolpmünde. Og der lå hun så, ikke engang to hundrede meter væk: »Nordland«. Sort røg væltede ud af skorstenen mod den friske morgenhimmel. »De gør jo søklar«, var der allerede en, der kunne fortælle, da vi tog søsækkene på ryggen og i løs marchkolonne marcherede over havnesporene og broen over Stolpe hen til »Nordland« ved vestmolen. Det var den 1. november 1944, og det var allerede meget koldt, da vi stod opstillet bag vores søsække på Kaiserstraße, mens en befalingsmand fra vores ledsagelse aflagde melding til næstkommanderende, der var kommet fra »Nordland«. Det var altså vores skib, vores hjem for en ubestemt fremtid. »Nordland« lå godt fortøjet for enden af kajen, lige ved broen over Stolpe. »Aalborghus«, et dansk skib, ligger også i havnen, ellers kun fiskerbåde, en flodmuddermaskine og en ubåd, der er taget ud af tjeneste. Næstkommanderende bød os kort velkommen, og derefter blev vi inddelt. Jeg skulle nu høre til 1. division om bord på »Nordland« sammen med de kammerater, jeg allerede kendte fra den førmilitære træningslejr i Prien am Chiemsee, og som jeg havde været sammen med både i RAD og på Dänholm. Vi gik om bord i tæt trængsel og videre ned under bakken, hvor vores division skulle indkvarteres. Der blev pakket i kistebænkene, og søsækken blev kun langsomt tømt; efter flere forsøg på at få plads til det hele var alt stuvet væk i et smalt skab. Dagens næstvigtigste gøremål var at få udleveret sengetøj og derefter blive instrueret i brugen af hængekøjen. Til sidst lagde vi tæpperne, som var trukket i betræk, korrekt i hængekøjen og surrede den. ![Kildebillede fra Nordland-artiklen](/images/wreck/2867.jpg "Kildebillede fra Nordland-artiklen. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Hvad var det dog for en damper, vi var havnet på? Selvfølgelig et stort krigsskib, tilmed et skoleskib for kadetter. Trods alt det nye og uvisse svarede vores beordring ikke helt til det, vi havde forestillet os, men vi tog det med humor og sindsro. Det skal nok blive til noget endnu, tænkte mangen en af os. Ved den første lejlighed, der bød sig, gik vi på opdagelse. »Nordland« hed tidligere »Niels Juel« og var et tidligere dansk krigsskib. Skibet, der var bygget på Orlogsværftet i København, løb af stablen den 3. juli 1918 og blev sat i tjeneste den 23. maj 1923. Det havde et deplacement på 3800 tdw, var 87 m langt, 16,30 m bredt og havde en dybgang på 4,79 m. I 1936 blev skibet ombygget. Fremdriften blev leveret af to dampmaskiner med tredobbelt ekspansion på næsten 3000 hk, hver med to kulfyrede dampkedler og to oliefyrede. Skibet havde en marchfart på 10 knob og ved denne fart en aktionsradius på 5800 sømil. Danskerne sejlede med en besætning på 329 mand, mens vi var 400 søkadetter og to hundrede mand i den faste besætning, så der var temmelig trangt hos os. I dansk tjeneste var skibet bevæbnet med ti 15 cm-kanoner, tre 5,7 cm-kanoner og to 45 cm-torpedorør.

Skibet tjente Danmark som flagskib, kongeskib, skoleskib for søofficerer og til sidst som panserskib. Den 29. august 1943 blev skibet, der sejlede under den danske kommandant Westermann og med dansk besætning, sat på grund i Isefjorden ved Nykøbing af sin egen besætning og delvist ødelagt. Nogle måneder senere blev »Niels Juel« hævet og istandsat af den tyske Kriegsmarine. Alle 15 cm-kanoner blev afmonteret og anvendt til kystforsvaret i Danmark, og de blev erstattet af 3 10,5 cm-kanoner. Desuden blev der monteret to 3,7 cm-luftværnskanoner i enkeltlavet og lette 2 cm-luftværnskanoner, heraf 3 i dobbeltlavet og én i firdobbeltlavet. I september 1944 blev »Niels Juel« omdøbt til »Nordland« og igen sat i tjeneste ved hejsning af flag og vimpel. ![Vi kadetter havde ifølge 'brand- og sikkerhedsplanen' vores sammensurrede hængekøjer som redningsudstyr](/images/wreck/2868.jpg "Vi kadetter havde ifølge 'brand- og sikkerhedsplanen' vores sammensurrede hængekøjer som redningsudstyr. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Det var altså vores skib – og vi var de første officersaspiranter om bord. Der var ikke længere spor af sænkningen, og under den daglige »rengøring af skibet« knoklede vi så grundigt, at næsten alt så ud som nyt. Det gjaldt selvfølgelig også træplankerne på øverste dæk, fra agten for bakken og helt til skansen, som vi hver dag skurede med »bønnebogen«, som pimpstenen fra gammel tid blev kaldt. Vi vænnede os hurtigt til det så frygtede kaserneliv om bord på vores store krigsskib. Hver morgen kort før klokken seks blev vi vækket med »Rejs jer, rejs jer, stå op …«, om søndagen med hele teksten til den gamle sømandssang. Så fulgte mønstring med hængekøjerne på øverste dæk, kun iført sportsbukser, og ve den, der ikke havde surret sin hængekøje ordentligt og dermed forsinkede mønstringen, mens vandet i de emaljerede blikskåle ved siden af os begyndte at fryse. Den følgende nat kunne sjuskemiklen være sikker på at få besøg af »Helligånden«, efter at hængekøjen var blevet sluppet ned med synderen i. Baksgasterne skyndte sig at sætte morgenmaden frem. Den bestod af kaffeerstatning, to skiver kommisbrød og jam, en marmelade, der lignede smørefedt og sommetider næsten også smagte sådan. Hvert bordhold skulle derefter i fællesskab skrælle kartofler, som blev båret ud i kabyssen i et net med særlig mærkning og lagt til kogning i kedlen sammen med nettet. Kun på den måde var man sikker på at få sine egne skrællede kartofler tilbage. Fra klokken 07:00 var der afsat en time til »rengøring af skibet«, og klokken 08:00 begyndte den almindelige tjeneste med endnu en mønstring. Tjenesten var tilpasset vores grund-, efter- og videreuddannelse og blev kun afbrudt ved middagstid; den var alsidig og grundig. Sømandskab, uddannelse i betjening af kanonerne, undervisning i forskellige fag og lidt sport. For en landkrabbe som mig var det en vanvittig mængde nye begreber og ord på én gang. Men jeg hoppede alligevel ikke på spøgen med »kompasnøglen«, som to kammerater slæbte fra maskinrummet op på broen. Det var altså vores skoleskib, hvor vi skulle tilbringe kadettiden. Stort krigsskib – kaserneliv – ordene blev ved at klinge i ørerne på os, men vi havde affundet os med det. Vi underkastede os ikke blot vores skæbne, men bestræbte os hele tiden på at være raske og korrekte officersaspiranter. Ja, det var vi nødt til for at »komme videre«, for der blev jo skrevet udtalelser om hver enkelts opførsel. Men ved siden af den strenge tjeneste var der også hyggeligt samvær i det kammeratskab, der bandt os sammen med de andre på årgangen. Der var ikke megen mulighed for landgang; i den knapt tilmålte fritid havde alle nok at gøre: læse lektier, skrive, vaske og holde tøj i orden, sove og stå vagt. Desuden var der i dette gudsforladte hul næsten intet, der var værd at besøge eller se, og værtshusene var forbudt område for os officersaspiranter. En tur rundt i havnen var derfor ofte den eneste afveksling; ad gaderne langs begge bredder og helt ud til molen var den hurtigt overstået på knap en time. Forbud og deres følger En sådan tur var nær blevet skæbnesvanger for mig, og jeg så allerede min knap påbegyndte løbebane som søofficer ende før tiden. Hvad var det, der gav mig en søvnløs nat i hængekøjen? Jeg var dengang nok den eneste unge matros, der havde et kamera med om bord. Men fotografering var strengt forbudt i Wehrmacht og dermed også i Kriegsmarine. Dengang havde alle jo heller ikke et fotografiapparat. Jeg ville i det mindste have et billede af »mit« skib, men der fandtes ingen billeder af »Nordland«, i hvert fald ikke for os »almindelige«. Så jeg stak det smalle kamera i bukselommen, hvor det lige akkurat kunne være, tog min sømandsjakke på og meldte mig en søndag eftermiddag forskriftsmæssigt til landgang. Jeg blev mønstret og kom uden problemer fra borde med kameraet i lommen og slentrede roligt over broen over Stolpe til kajen på den anden side. Her trådte jeg et skridt til siden og søgte dækning bag benet på en af havnens portalkraner, trak kameraet frem, tog igen et skridt frem og »skød« »NORDLAND«. På få sekunder var jeg tilbage bag kranen, pakkede kameraet væk og slentrede videre, som om intet var hændt. Ude ved havnemolen vendte jeg om, spadserede tilbage til skibet og meldte mig efter en times landgang tilbage om bord. Den vagthavende konfronterede mig straks med spørgsmålet: »Har De fotograferet?« Jeg blev kridhvid – ingen vidste jo, at jeg ejede et kamera. Jeg indrømmede straks, at jeg havde overtrådt

forbuddet. »I morgen klokken ni melder De Dem til rapport hos kommandanten! Træd af!« Jeg slog hælene sammen og gik under dæk. Jeg havde overtrådt et forbud! Fotografering vækker mistanke om spionage, havde vagtofficeren sagt. Så var drømmen om at blive søofficer forbi, tænkte jeg. Nu måtte jeg vel pakke søsækken og forlade skoleskibet. Den nat sov jeg næsten ikke af angst. ![Kildebillede fra Nordland-artiklen](/images/wreck/2869.jpg "Kildebillede fra Nordland-artiklen. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Præcis klokken ni stod jeg foran kommandantens kahyt agter med livremmen spændt på og med »kavalleribæreremme«, som vi kaldte det lædertøj, der hørte til livremmen og blev båret sammen med selerne, stålhjelm på hovedet og søstøvler på fødderne, med to halve stik i bukserne. Her førte min divisionsofficer mig ind til den gamle. Men han var venlig og forstående, efter at jeg først i en streng tone var blevet foreholdt min forbudte handling. Da jeg kunne svare ja til kommandantens spørgsmål om, hvorvidt jeg kunne fremkalde filmen, var isen brudt. Jeg fik til opgave at fremkalde filmen og lave aftryk og fremover fortsætte med at fotografere skibet og besætningen. Han anviste mig skibets arrestcelle som arbejdsrum, og jeg måtte selv vælge en assistent. Det var altså gået godt endnu en gang – og godt var det også, at jeg hos min far havde lært at fremkalde fotografiske plader og lave forstørrelser, sådan som han selv plejede at gøre som amatørfotograf. I en periode havde jeg derfor et herligt job under »rengøring af skibet«, for kun da kunne jeg trække mig tilbage med henvisning til kommandantens opgave. Vi hængte et skilt med teksten »Adgang forbudt« på arrestdøren, mens vi inde i cellen, der bestod af to rum, gjorde, hvad vi nu havde lyst til: spillede skak, skrev breve eller også fremkaldte film og lavede forstørrelser. Det gav mig endda en tjenesterejse til den nærliggende kredsby »Stolp« for at skaffe fremkaldelsesmaterialer. Til jul fik vi lov til at hente to juletræer – det var snarere fyrretræer – i den nærliggende skov. Da jeg kom fra landet og havde forstand på den slags, var jeg med på »juletræsholdet«. Jul på »NORDLAND«, fredeligt i havnen. Nu havde vi allerede været otte uger på damperen og havde endnu ikke gjort en eneste knobs fart! Vi begyndte at resignere, men de officersaspiranter iblandt os, der havde tjent længere i de meniges rækker og havde fronterfaring, trøstede os med fordelene ved hverdagen uden krigsindsats på vores skib. Kun rygerne blandt os brokkede sig, for under opholdet i havnen fik vi ingen ekstrarationer. Den 1. januar 1945 blev det første hold af os udnævnt til søkadetter, og den 1. februar 1945 fulgte endnu et hold, deriblandt mig. Fuld af stolthed syede vi gradstegnene på ærmerne og føjede graden til vores navn og feltpostnummer på brevene. Da det tidligere KDF-skib »Wilhelm Gustloff« gik ned den 30. januar 1945, ikke langt fra vores base, mærkede besætningen på vores skib for første gang et pust af krigen. Nogle af os blev beordret af sted for at hjælpe med at bjærge de skibbrudne og druknede. Da de vendte tilbage efter to dage, havde de været med til at bringe en del af de over 7000 druknede til Gotenhafen. ![Kildebillede fra Nordland-artiklen](/images/wreck/2870.jpg "Kildebillede fra Nordland-artiklen. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Mine overordnede: Kommandant Kaplt.z.S. Ruggenkamp Kadettofficer Kaplt.z.S. Geissler Maskinchef ObLt.z.S. Demstedt Skibslæge StA Dr. Reiner Divisionsofficer 1. Div. Kaplt.z.S. Beck Divisionsofficer 2. Div. ObLt.z.S. Wedemeyer Divisionsofficer 3. Div. ObLt.z.S. Wagner Divisionsofficer 4. Div. ObLt.z.S. Lüneburg Divisionsofficer 5. Div. ObLt.z.S. Demstedt Divisionsløjtnant 1. Div. Lt.z.S. Schneekluth Divisionsløjtnant 2. Div. Lt.z.S. Reif Divisionsløjtnant 3. Div. Lt.z.S. Anders Delingsfører Bootsmann Kleine Döpke Gruppefører Oberbootsmannsmaat Tietze En dag skulle der bunkres kul. Det gjorde ikke blot skibets øverste dæk beskidt – helt sort – vi måtte også selv hejse sækkene op fra kulprammen med faldene, der var firet ned gennem taljerne. Det beskidte arbejde gav rygtet om, at vi skulle »stå til søs«, ny næring. De daglige meldinger fra Wehrmacht fortalte os, at den russiske front også nærmede sig vores base. Fra søkadetternes rækker blev der beordret folk til hæren. Damp op – søklar til den første sejlads Så kom afskedens time også for os og NORDLAND i Stolpmünde. Der blev fyret op under kedlerne, og ordren »Søklar« lød. Nå, endelig skulle vi til søs. Men så viste det sig, at NORDLAND stod på bunden med kølen. Alle, der kunne undværes andre steder, måtte op på øverste dæk og løbe frem og tilbage på kommandoerne: »Alle mand til styrbord! Alle mand til bagbord!« Men skibet rokkede sig ikke af stedet. Havgående slæbebåde måtte komme til hjælp. Indtil de nåede frem, afmonterede vi vores 2 cm luftværnskanoner og gik med dem i stilling i sneen på den nærliggende høj, uden lafetter og sokler og med kanonløbene rettet mod øst. Skulle det være enden på det hele? Skulle vi være nødt til at forsvare NORDLAND på denne primitive måde? Er det den krig, vi ville hjælpe med at vinde? Gudskelov dukkede to af marinens havgående slæbebåde op i kimingen i tide og styrede mod vores lille havn. Slæbebådene tog os på slæb, og med forenede kræfter kom vi endelig fri. Det var den 18. februar 1945, da slæbebådene kastede trosserne los, og NORDLAND dampede vestpå for egen kraft. Endelig begyndte vores store drøm at tage form – vi stod til søs på et krigsskib.

Besætningen var inddelt i bagbords- og styrbordsvagt, skibet var kampklart, og søgelænderet var lagt ned, så kanonerne havde frit skudfelt. Kutterne, der hang i daviderne, blev svinget udenbords som redningsbåde. Udkigsposter og våben var bemandet, og besætningen bar redningsveste. Vestene var udelukkende fyldt med kapok. ![Kildebillede fra Nordland-artiklen](/images/wreck/2871.jpg "Kildebillede fra Nordland-artiklen. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Et sted lå min, mærket med nummer 252, blandt halvtreds andre i et skab, to dæk under øverste dæk. Sådan var sølivet altså i den tyske krigsmarine. Nå, hængekøjen som erstatning for en redningsvest bekymrede mig ikke. Jeg syntes, det var langt mere ubehageligt, at min kamppost lå under vandlinjen. Som »ammunitionsslæber« var jeg sat til at slæbe 10,5 cm granater frem i det forreste ammunitionsmagasin og hægte dem på ammunitionshejsen. Gamle og erfarne søfolk misundte mig min post – man kunne nemlig sove godt på hampemåtterne i magasinet, og der var hverken træk eller kulde. Alligevel lod jeg efter vagtskiftet, som om jeg var søsyg, og fik mig flyttet til en anden post: udkig i bagbords side. Jeg ville hellere lade den kolde vintervind blæse mig i ansigtet end sidde under dæk i den dårlige luft uden at kunne høre eller se noget. Egentlig ville jeg bare opleve noget af sølivet. Men desværre var der ikke meget at se ud over en let bølgende sø med moderat sigtbarhed. Typisk vintervejr i Østersøen, mente de erfarne søfolk i stambesætningen. ![Kildebillede fra Nordland-artiklen](/images/wreck/2872.jpg "Kildebillede fra Nordland-artiklen. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/") Endelig dampede skibet hen over vandet. Kedlerne hvæsede deres ensformige sang, stemplerne stampede op og ned og fik kun skibet til at vibrere svagt. Vi holdt kurs mod vest, og »nordland« sejlede med en besætning på 300 mand i krigsberedskab under sejladsen. Vi »kakerlakker« kendte ikke operationsordren, men snart vidste hver eneste mand om bord, hvor rejsen gik hen. Sejladsen forløb uden særlige hændelser: ingen miner, ingen fjendtlige fly eller ubåde, og der blev ikke slået alarm. Vi sejlede uden ledsageskibe og uden eskorte ad den foreskrevne, mineryddede sejlrute. Om natten lød meldingen: »Cap Arkona tværs«. Minderne om Dänholm og øen Rügen blev vakt til live igen, men livet og aktiviteterne om bord på et krigsskib i marchfart optog os mere end den militære grunduddannelse, vi havde bag os. På skibet var hver af os et lille tandhjul i et stort maskineri. Trods sejladsens ensformige forløb var turen med skibet yderst interessant for os. Og på sørejsens anden dag syntes vi egentlig, at det var gået alt for hurtigt, da mindesmærket i Laboe dukkede op og varslede, at rejsen snart var slut. Snart passerede vi ubådsspærringen ved indsejlingen til Kielerfjorden. Skibet satte farten ned og fortøjede til sidst ved anløbsbroen foran »Det grå slot ved havet«, som marineanlægget i Friedrichsort nedsættende blev kaldt i »lordernes« jargon. Dermed var vores første sejlads med Nordland slut. Kiel, marinens by ved fjorden, gav os kadetter blot lidt mere afveksling under de stadig sjældne landgange. Til gengæld lod garnisonsbyen os stifte nærmere bekendtskab med krigen: Baseanlæggene, værfterne og marinens øvrige anlæg var i krigens sidste måneder foretrukne mål for allierede bombeflyformationer, der især kastede deres bomber om natten, men også om dagen. Midt i fjorden, der hver gang blev indhyllet i et kunstigt røgslør, lå »Nordland« sikkert fortøjet ved kajen. Ved hvert luftangreb fra bombeflyformationerne, der kom ind fra vest, blev Kiel og fjorden effektivt skjult i røg i løbet af få minutter. Vi, der hørte til besætningen, opholdt os under luftangrebene enten under dæk om bord eller i bunkerne ved det nærliggende marineanlæg. »Nordland« var heldig og blev, i modsætning til hvad andre meldinger hævdede, aldrig ramt af en allieret flybombe. Men i umiddelbar nærhed blev både opankrede skibe fra krigsmarinen og enheder på værfterne ramt, med døde og i nogle tilfælde også totaltab til følge. Så vidt vi kunne bedømme, fortsatte vores uddannelse planmæssigt, og vi kadetter var stadig ivrige officersaspiranter. Det var egentlig kun i timerne hos den nationalsocialistiske føringsofficer, at vi tog lettere på det og ofte døsede hen på de bageste rækker i den indelukkede luft under dæk. Luftalarmerne, der berøvede os nattesøvnen, og den politiske officers dødkedelige foredrag var ikke helt uden indflydelse på vores mentale præstationsevne. Værnemagtens krigsberetning meldte dagligt om fronternes fremrykning; der blev allerede kæmpet på tysk jord. Hvornår kommer endelig V 3 og V, når V 2 allerede har fløjet mod England i et halvt år? Men der skete intet med de såkaldte vidundervåben. Tværtimod trængte de fjendtlige styrker stadig længere frem. Fra Rhinsletten rykkede fjendtlige styrker frem mod Nordtyskland og nærmede sig Hamburg. Efter meddelelsen om, at Hitler var faldet, var krigsmarinens øverstbefalende, Karl Dönitz, blevet øverste krigsherre. Luftangrebene blev stadig hyppigere. Vi kadetter passede vores tjeneste. Vi kunne ikke stille spørgsmål – der kunne ikke gives svar på dem – den totale krig herskede. ## Slutningen 3. maj 1945 I Kielområdet mærkede vi gennem de stadige luftangreb, at fjendtlige troppeenheder nærmede sig. Tilsvarende meldinger kom også fra den såkaldte »Drahtfunk«, en ledningsbåret radiotjeneste under luftforsvaret, som sendte advarsler til befolkningen via

radioen. Hamburg blev erklæret for åben by. På »Nordland« gjorde vi skibet klar til at gå til søs i stedet for at gøre »rent skib«. Da vi to timer senere lagde fra kajen, for første gang siden afsejlingen fra Stolpmünde, var jagerbomberne allerede på den strålende blå himmel. Overalt hørtes den tordnende ild fra de tunge luftværnskanoner og de lettere luftværnsvåbens gøen. Allerede inden vi var på højde med fyrskibet Kiel, brød et sandt fyrværkeri af kanonild løs over fjorden. Kielerbugten var fuld af skibe, både undervejs og stilleliggende. De fleste var fragtskibe, og indimellem lå også enkelte skibe fra krigsmarinen. Resten af den tyske handelsflåde syntes at ville samles her. Dampskibe kom til fra alle retninger, men de fleste kom fra den østlige Østersø. På himlen drønede jagerbombernes motorer. Ikke et eneste tysk fly var at se. De allierede eskadriller syntes at afløse hinanden, så de kunne fortsætte deres angreb i timevis. De kom ind med solen i ryggen og indledte angrebene fra ca. 3000 m højde. Under styrtdyk kastede de deres bomber, hvoraf nogle var forsynet med raketdrivladninger. Bomberne eksploderede overvejende på vandoverfladen, og kun enkelte ramte handelsskibene og forårsagede tab og brande. Efter eksplosionerne gik jagerbomberne, der i mellemtiden var kommet ned i blot 20 m højde, over til angreb i lav højde. De manøvrerede behændigt frem og tilbage mellem skibene og kunne derfor ikke beskydes med koncentreret ild, fordi de andre skibes overbygninger hele tiden spærrede skudfeltet. Som regel udvalgte de desuden skibe med svagt luftværn. Deres luftværnsstillinger i stævnen og agter blev skudt i stykker, uanset hvor fortvivlet besætningerne forsvarede sig med deres 2 cm luftværnsvåben. Over Kielerbugten og det tilstødende område helt til Mecklenburgbugten og den Pommerske Bugt var helvede brudt løs. Flymotorernes hylen blandede sig med hamren fra det lette luftværn, der overalt skød med alle kanoner, indimellem de hårde knald fra 8,8 cm luftværnskanonerne og dertil drønene fra det tunge skibsartilleri. Det var et rent inferno. På himlen glimtede de eksploderende luftværnsgranater, og glimtene blev til små vattotter, der blev hængende på den blå himmel i flere sekunder. Mellem skibene rejste vandsøjlerne fra de eksploderende bomber sig, og røgskyer steg mod himlen. Så langt øjet rakte, var det én stor, sydende heksekedel. Med en røgfane efter sig styrtede en brændende jagerbomber i havet. Midt i det hele krydsede »Nordland« omkring. Intet skib havde overskud til at tænke på de andre; alle havde nok at gøre med sig selv, sejlede i zigzag og holdt øje med fartøjer på kollisionskurs. Der blev manøvreret i sidste øjeblik og udkæmpet ildkampe. Det var mere end blot kaos, det var et inferno. Således var den 3. maj 1945 blevet en kulsort dag for marinen, men frem for alt for handelsflåden. På denne forsommerdag, hvor også byen Hamburg blev besat af fjenden, blev snesevis af krigs- og handelsskibe ramt eller sænket af bomber fra allierede flyformationer. Over hele Østersøen fandt tusinder af civile, flygtninge fra Pommern, Østpreussen og Kurland samt soldater om bord på troppetransportskibe deres død på havet. Tidligt på eftermiddagen løb »Nordland« uskadt ind i Eckernförde havn og fortøjede kortvarigt ved den ydre mole. Om bord på vores skib opstod der på et øjeblik et ubeskriveligt virvar og postyr, og i løbet af ganske kort tid skulle besætningen stille op på molen med pakkede køjesække. Vores skibs chef holdt en kort tale og meddelte besætningen ordren om, at skibet skulle sænkes. Vi selv skulle under divisionsofficerernes kommando holde os til rådighed på TVA's (torpedoforsøgsanstaltens) område. Derefter fik »Nordland« endnu en gang dampen op den eftermiddag og begav sig ud på sin sidste sejlads ud i bugten. Kun de nødvendige medlemmer af stambesætningen var om bord, da vi tog afsked med vores skib med et sidste blik. Dets sidste sejlads blev ganske kort. Ca. 4 sømil fra Eckernförde slog Østersøens bølger sammen over skibet, der engang havde været dansk og senest havde sejlet under tysk krigsflag. Allerede inden mørkets frembrud vendte »Nordland«s barkas tilbage til TVA's havn. »Nordland« var sænket; et engang stolt skib var ophørt med at eksistere. Vi indrettede os i TVA's værkstedshaller mellem drejebænke, maskiner, arbejdsanordninger og torpedoer og gjorde et noget ubekvemt natteleje klar. Tidligt næste morgen blev vi vækket af eksploderende bomber fra angribende allierede fly. Kort efter kom de første sårede hen til os for at blive forbundet af vores stabslæge. Jeg rykkede ud med en lille gruppe til dampskibet »Memphis«, der lå ved molen, for at bjærge krigens sidste døde, hærsoldater, fra skibet, der sejlede som troppetransportskib. En bombe fra en jagerbomber havde ramt det forreste lastrum i bagbords side og revet et stort hul i skibssiden en meter over vandlinjen. Bombens eksplosion havde også udløst soldaternes panserværnsvåben af typen Panzerfaust og dermed anrettet endnu mere skade og ødelæggelse. Ved siden af lå »Hörnum« og røg, også ramt af en bombe. Efter angrebet dagen før havde skibet endnu kunnet redde sig ind i Eckernförde havn for egen kraft. Under vores bjærgningsforsøg blev der uafbrudt gennemført lavangreb mod os og mod hvalfangeren »Walther Rau« på 13700 ts, der lå på reden, samt fragtskibet »Freiburg« på 5600 ts, der ligeledes lå på reden. Vi pilede fra den ene side til den anden for at finde dækning og søgte beskyttelse bag overbygningerne. Englændernes upræcise skydning var vores held; vi vendte uskadte tilbage til TVA. Der holdt

skibschefen en sidste mønstring, og de sidste kadetter blev udnævnt. Vi blev orienteret om kapitulationsforhandlingerne med den britiske hærfører, feltmarskal Montgomery. Dermed var krigen forbi for os. Den følgende dag kl. 08:00 trådte våbenstilstanden i kraft. Våbnene tav, sirenerne hylede ikke længere, og flyene larmede ikke mere på himlen. Der herskede en uhyggelig ro, som var uvant for os alle. De første majdage viste sig fra deres smukkeste side, som om der slet ikke havde været krig, og solen sendte sine varmende stråler ned til os tidligere soldater, der opholdt os på TVA's område. Sådan havde vi ikke forestillet os krigens afslutning; vi var helt ude af fatning. Vi var ganske enkelt for unge til at begribe det, der var sket, og følte os forrådt og solgt. Men selv om »Nordland« var blevet sænket af sin egen besætning den 3. maj 1945, var skibets historie endnu ikke slut. I dokumenterne, arkiverne og i nogle menneskers erindring eksisterede »Nordland«, det tidligere »Niels Juel«, stadig. Det kom også danskerne, som skibets oprindelige retmæssige ejere, i tanker om. Vraget af »Nordland« blev fundet i årene efter krigen og ved en købsaftale af 16. marts 1952 solgt af den danske stat til et københavnsk bjærgningsfirma. I den efterfølgende tid blev skibet hugget op. Mange danske og også tyske skibsførere spidsede endnu længe ører, når de hørte navnet »Niels Juel« eller »Nordland«. Det havde engang været deres skib, hvor de havde fået deres første erfaringer med sømandskab eller taget deres første skridt inden for navigation, og sådan et skib glemmer man aldrig. Kilde: Bubblewatcher – https://www.bubblewatcher.de/nordland/

Sidst rettet af: twm Dato: 11-09-2026

Billeder (27)






+23 flere

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

Deplacement: 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