

Afsnit 10: Flåden under 1. verdenskrig (1914-1918)



Postkort. København. Rheden. Med kongeskibet Dannebrog og opankrede krigsskibe.
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

Der var lagt op til væbnet konflikt mellem stormagterne, men ingen kunne ane, hvornår den kom. Forsvarsordningen fra 1909 havde gjort det muligt at anskaffe et antal undervandsbåde og forøge antallet af torpedobåde, og fra 1912 blev der anskaffet fly.

Ved 1. Verdenskrigs udbrud i 1914 var den danske flåde ikke kun talstærk, men det var også en ganske moderne flåde tilpasset de danske forhold. Også personellets uddannelse var i top efter flere års omfattende eskadreøvelser. Det var således en veludrustet flåde, der var klar til at beskytte Danmarks neutralitet.



Når man i dag vurderer Danmarks situation ved krigsudbruddet i 1914, er det vigtigt at erindre sig, at det var et ganske anderledes og mindre land, end det vi kender i dag.

Sønderjylland, dvs. hertugdømmet Slesvig, samt hertugdømmerne Holsten og Lauenborg havde jo efter krigen 1864 været en del af det tyske rige. Danmark havde således en territorial farvandsgrænse til Tyskland i Lillebælt.



Tusinder af unge danske mænd bosat syd for Kongeågrænsen blev ligeledes tvunget til at deltage på tysk side i den 1. verdenskrig.

Sikringsstyrken etableres

Efter at Østrig-Ungarn 28. juli 1914 havde erklæret Serbien krig, udviklede tingene sig meget hurtigt på den storpolitiske arena.

I Danmark havde Øvelseseskadren været udrustet det meste af sommeren, som det havde været tilfældet gennem de senere år. Hovedparten af den danske flådes kampenheder var derfor allerede udrustet ved krigs-udbruddet.

Klargøringen af Sikringsstyrken

Om aftenen den 31. juli var den internationale krise blevet så alvorlig, at den danske regering besluttede at indkalde flådens og kystartilleriets sikringsstyrke og derigennem etablere et kupforsvar af Københavns Havn, og kl. 21.30 samme aften gav regeringen et skriftligt direktiv til flådens etablering af en Sikringsstyrke.



*viceadmiral O. J.
Kofoed Hansen
(Foto fra Orlogsmuseets
arkiv*

I følge direktivet overtog den kommanderende admiral, viceadmiral O. J. Kofoed-Hansen overkommandoen over det udrustede flådemateriel, dvs. eskadrene og stationsskibene.

Dette betød, at Kofoed-Hansen blev chef for ”Flådens Overkommando”, hvor staben blev dannet af Flådens Stab. Hermed overtog viceadmiralen som planlagt kommandoen over flådens operative indsats.

Kofoed-Hansen var ansvarlig for planlægningen af de operative neutralitets- og krigsforberedelser, for uddannelsen af de udrustede enheder samt for at føre forberedelserne ud i livet efter formering af sikringsstyrken eller fuld mobilisering. Derefter skulle han lede det maritime forsvar ved et angreb på landet.

Ledelsen af flådens operative indsats skete traditionelt fra et af de største skibe, men Kofoed-Hansen forberedte at kunne føre overordnet kommando fra et operationscenter i land. En eller flere eskadrechefer ville føre flådens kampenheder, minelæggerne samt flotiller sammensat af de nye torpedobåde. Viceadmiralen beholdt dog den direkte kommando over kaptajn Hjalmar Rechnitzers hurtigt voksende flotille af små undervandsbåde og vandflyvere, og han bevarede også direkte kontrol over farvandsovervågningen og stationsskibe placeret i nøglepositioner som ved Esbjerg og i Lillebælt.

Flådens meget lille stab under kommandør Thomas Vilhelm Garde var i fredstid underlagt ministeriet samtidig med, at den støttede viceadmiralen i hans operative planlægning, men ved formering af sikringsstyrken eller mobilisering dannede Gardes folk kernen i admiralens operationscenter.

Kofoed-Hansen havde kun ansvaret for at lede flådens udrustede enheder, ikke for disses klargøring. Alt ansvar for at klagøre, udruste og bemane enhederne og derefter støtte de store skibe og de mindre fartøjer lå hos Chefen for Orlogsværftet, den gamle kontreadmiral George Zachariae. Værftet, der da var Københavns største og teknologisk førende virksomhed, var direkte underlagt Marineministeriet



*Kontreadmiral
A.F.Mazanti Evers
(Foto fra Orlogsmuseets
arkiv*

Ansvar for forsvaret af København fra søsiden blev pålagt chefen for Den flydende Defension, kontreadmiral A. F. Mazanti Evers, underlagt chefen for 1' Generalkommando (Hæren).

Kontreadmiral Evers overtog ledelsen af det samlede forsvar af København mod søsiden og etablerede sin kommandostation på Lynetten for sine fartøjer og kystartilleriregimentets værker.

Alle flådens skibe og fartøjer bortset fra inspektionsskibene ved Island og Esbjerg blev om aftenen 31. juli beordret til at sejle til Orlogsværftet for at blive udrustet til krig, og næste dag understregede viceadmiralen i sin operative ordre, at den farligste trussel ville være et tysk angreb med landsætning på Sjællands østkyst.

Flådens personel, herunder de hjemsendte værnepligtige ankom hurtigt, og kontreadmiral Zachariaes velforberejede klargøringsmaskine på Orlogsværftet gik i gang. I løbet af den næste formiddag efter at have modtaget forsyninger på Holmen, var hovedparten af skibene klar til at indgå i den nyetablerede Farvandseskadre. 23 timer efter regeringsbeslutningen om etablering af Sikringsstyrken blev udgivet, var både eskadren og undervandsflotillen klar og eskadren forlod Holmen for at sejle til sin beredskabsankerplads som neutralitetsvagt.

Farvandseskadren samles i løbet af aftenen den 1. august i Sundet lige syd for Drogden, mens de skibe, der havde ligget på Holmen på 24 timers varsel var klar til afgang 2. august. Det oplagte materiel fra flådens linje blev klart inden for det næste par døgn, hvorefter man gik i gang med Defensionens gamle materiel, hvoraf det meste hurtigt ankom til Lynettehavnen og blev indsat som planlagt.

Hele Farvandseskadren var herefter på plads i Sundet 5. august 1914.



Lynetten var kommandostation og basehavn for Den flydende Defension på København Red, dvs. hovedstadens forsvar til søsiden. Billedet viser divisionens fartøjsmateriel, gamle torpedobåde og patruljebåde samt små minefartøjer. Man ser også materiel fra kystartilleriregimentets oplægning i havnen (Forsvarets digitale fotosamling)

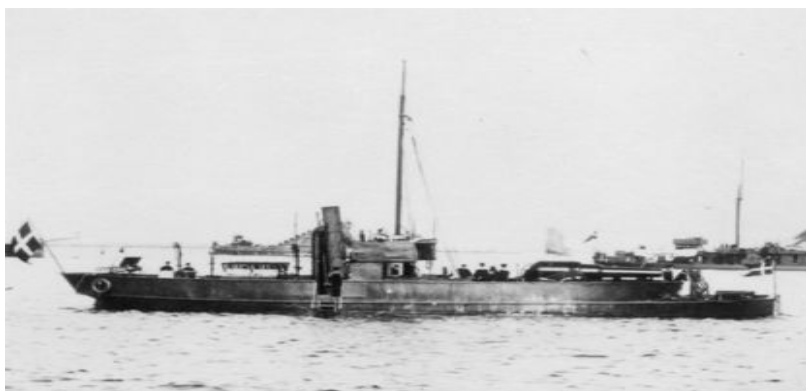
Imod regeringens klart meddelte ønske fastholdt Viceadmiral Koefoed-Hansen, at flåden skulle imødegå et sådant angreb ”med alle midler”. Samme dag sendtes en torpedobådsdivision med tre nye både plus to undervandsbåde til Masnedø med et radiobærende statsskib (et skib, som f.eks et fyrskib, isbryder o.lign., der tilhørte staten men som ikke var et flåde skib) som kommandoskib for at sikre neutralitetshævdelse i Smålandsfarvandet.



Tre af flådens første fuldt anvendelige undervandsbåde. 2den April, der var betalt af indsamlede midler, Nymfen og Thesis. Her i beredskab i Helsingør havn i 1915, klar til at bekæmpe en britisk bombardementsflåde. Bemalingen og flaget på periskopet er et resultat af risikoen for at blive antaget som fjendtlig af de krigsførendes flåder. (Forsvarets digitale fotosamling)

Kontreadmiral Anton Evers, var i foråret 1914 blevet chef for ”Den flydende Defension på Københavns Red”. Evers havde kommandoen over forsvaret af hovedstaden og dens havn mod trusler fra søsiden.

For at løse denne opgave fik han ved formering af sikringsstyrken eller mobilisering kommandoen over kystforterne fra hæren samt små minefartøjer samt gamle kanonbåde, torpedobåde og patruljebåde fra flåden.



Kanonbåden Lillebælt var en af de ældre kanonbåde, der blev anvendt som distriktsskibe ved Den Flydende Defension på Københavns Red. Den svære forladekanon på fordækket var dog kort efter århundredeskiftet blevet fjernet og erstattet af nogle få lette kanoner (Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

Han skulle få udlagt de minefelter og etablere nærvarsling uden for havnen, der sikrede den mod kup, og derefter lede havnens forsvaret.

Han havde to foresatte chefer. Som chef for Københavns Befæstnings "Søfront" var han underlagt fæstningschefen, dvs. normalt den kommanderende general for den sjællandske øgruppe, der efter formering af sikringsstyrken var hærens overgeneral.

Men Evers dækkede samtidig flådens eneste base og både hans gamle enheder og hans kystforter skulle kunne bidrage til det maritime forsvar i Sundet. I denne rolle var Evers underlagt den dominerende og viljestærke Kofoed-Hansen.

19. august var hele flåden klar. Minespærringen nord for Middelgrundsfort var blevet færdig 6. august, medens "bombardementsspærringen" i Køge Bugt først blev klar den 12. august.

Kun ret til selvforsvar

Det fremgår klart af direktivet, at den enkelte skibschef var bemyndiget til om nødvendigt at anvende våbenmagt til eget selvforsvar, dvs. forsvaret af eget eller egne skibe.

I intet tilfælde måtte der skrives til angreb på andre skibe uden Regeringens direkte ordre.

Nedenunder gengives direktivet til Sikringsstyrken i sin helhed:

MARINEMINISTERIET

Kjøbenhavn, den 31. Juli 1914.

Fortroligt.

Til

Den kommanderende Admiral
Chefen for den flydende Defension.

Direktiv for Sikringsstyrken.

I Anledning af den truende Situation har Regeringen D.D. kl. 9½ E.M. udstedt Ordre til Sikringsstyrkens Formering for Flaadens Vedkommende.

Den kommanderende Admiral overtager som Chef for Flaadens Overkommando den øverste Kommando over det saaledes udrustede Flaademateriel. Det til den flydende Defension bestemte Materiel afgiver han til Defensionschefen. Endvidere overtager han ledelsen af de maritime Foranstaltninger paa Søterritoriet, i Havne og i aaben Sø, hvis Iværksættelse ifølge deres Art er forbeholdt Regeringens Afgørelse eller til enhver Tid henhører under Marineministeren.

Af Hensyn til Samvirket med Hæren tilstiller han efter Om-stændighedernes Krav Chefen for Hærens Overkommando (Chefen for 1' Generalkommando) Meddelelse om de trufne Forholdsregler og om Situationen paa Søen, ligesom han kan forvente sig tilstillet tilsvarende Meddelelser fra Chefen for Hærens Overkommando (Chefen for 1' Generalkommando).

Chefen for den flydende Defension overtager Ledelsen af det samlede Forsvar af København mod Søsiden og underlægges herved den højstbefalende i København (Chefen for 1' Generalkommando) efter de Regler, som er fastsatte i § 54 af de i Resolution af 15/4 1886 allerhøjest stadfæstede Instrukser for Tjenesten i Flaadens Skibe. Han er direkte underlagt Flaadens Overkommando i alt vedrørende Samvirket mellem Eskadren og Defensionsmateriellet og iøvrigt i Forhold vedrørende maritime Foranstaltninger i Farvandene ved København og tilhørende Havne, hvis Iværksættelse ifølge deres Art er forbeholdt Regeringens Afgørelse eller til enhver Tid henhører under Marineministeren. Om saaledes modtagne Ordre holder han den højstbefalende i København (Chefen for 1' Generalkommando) underrettet.

I Henhold til de af Regeringen trufne politiske Beslutninger vil Sikringsstyrkens Formaal være at varetage Statens Neutralitet i Overensstemmelse med Konventionerne og de i Kgl. Anordning af 20/12 1912 fastsatte Bestemmelser.

Ved eventuelle Neutralitetskrænkelser skal -saavel naar disse skønnes at være tilsigtede, som hvis de synes tilfældige- i ethvert Tilfælde Regeringens Forholdsordre uopholdeligt indhentes, og i intet Tilfælde maa der skrives til Angreb uden Regeringens Ordre, med mindre det sker som Forsvar (jfr. Instrukser for Tjenesten i Flaadens Skibe).

Som dansk Søterritorium betragtes Farvandet udfør dansk Kyst indtil en afstand af 3 sømil fra Land, undtagen hvor dansk og fremmed Søterritorium berører hinanden, i hvilket Tilfælde Territorialgrænsen angives ved Midtfarvandslinien.

sign. P. Munch.

/sign. Hedemann.

Flådens ansatte og værnepligtige

1909-loven for Søværnets Ordning fastlagde flådens bemanning i den mindste detalje for hver enkelt personalekategori. Således var antallet af faste søofficerer fra viceadmiral til løjtnant fastlagt til at være 144.

Tilsvarende var der lagt loft for hver anden kategori af fastlønnede, fra ingeniører over underofficerer og fastansatte menige til håndværkere på Orlogsværftet.

Officererne skulle ud over flådens nyere enheder – ”linjen” – bemande ”reservens” gamle fartøjer og placere chefer på de største statsfartøjer, som flåden planlagde at bevæbne og anvende som hjælpeskibe.

Ingen synes at have forudset, at værnet skulle kunne opretholde et beredskab i meget lang tid. Der var heller ikke tænkt på, at man skulle finde officerspersonel til nye elementer som den flyvetjeneste, der blev oprettet efter lovens vedtagelse, og dets situations- og operationsrum. Dette blev fra efteråret 1912 oprettet på Søværnets Kaserne for at støtte viceadmiralen i hans udnyttelse af de nye muligheder, som radioen gav i meldings- og kommandovirksomheden.

Antallet af søofficerer var lille, men ved arbejde med tidens dokumenter får man indtrykket af et på alle områder dygtigt korps, der ikke mindst på alle tekniske områder var veluddannet og innovativt arbejdede med at forbedre materiel og udrustning samt anvendelsesprocedurer.



1911-15

Gruppebillede af kadetter 1911-15 (Forsvarets digitale fotosamling)

Ud over søofficerskorpset beskrev lovteksten, kategori for kategori, i detaljen hvorledes "Maskinkorpset" var bemanded med ingeniører, maskinister og fyrbødere på forskelligt lønniveau. Det samme skete for "Artillerikorpssets" bemanning med underofficerer, konstabler og hornblæsere samt for "Matros- og Søminekorpsets" sammensætning af underofficerer, matroser og "minematroser".

Da værnets skoler ikke havde en egen bemandingsnorm var den sidste af de større dele af søværnets organisation Zachariaes Orlogsværft. Med sine ingeniører, håndværkere, eget politi og brandvæsen, kontorfolk, designere og mange andre specialer nåede bemanningen på værftet op på små 800 personer.

Ud over det faste personel afhang flådens muligheder af den bedst mulige anvendelse af det relativt begrænsede antal værnepligtige, som hvert år blev uddannet til de mindre komplicerede funktioner. Herunder indgik de af statsskibenes og den store handelsflådes officerer, der fik reserveofficersgrad i flåden. Det forhold, at Danmark i 1914 fortsat i meget høj grad var en søfartsnation, gjorde det ikke vanskeligt at udskrive unge mænd med den rigtige baggrund.

Danmark neutralt

Samtidigt med, at Flådens Sikringsstyrke var under klargøring 1. august, udsendtes en erklæring til alle nationer om, at Danmark ville forholde sig fuldstændigt neutral under krigen mellem Østrig-Ungarn og Serbien.

4. august udsendte Danmark en tilsvarende erklæring i anledning af krigserklæringerne mellem Tyskland og Rusland samt Tyskland og Frankrig.

Senere samme dag besvarede Tyskland et engelsk ultimatum om krænkelser af Belgiens neutralitet, hvorefter England erklærede Tyskland krig.

1. verdenskrig var nu en realitet, men den danske regering var fast besluttet på at håndhæve Danmarks neutralitet.

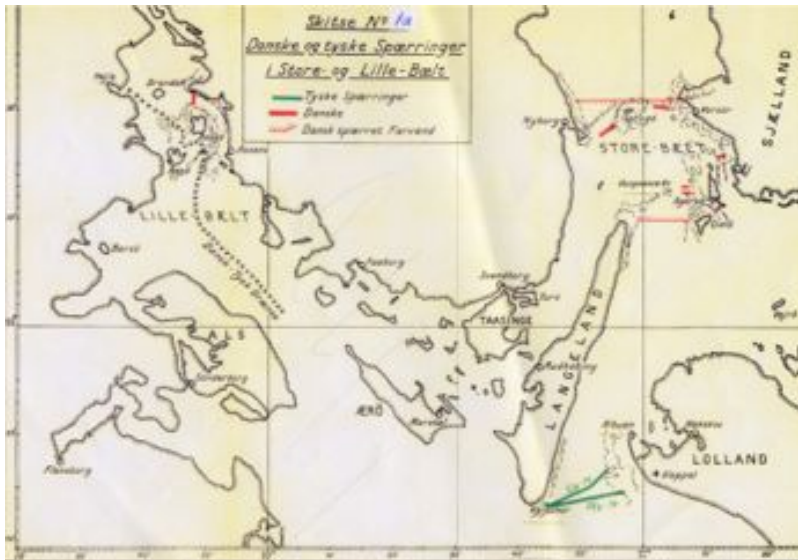
Mineudlægning

Tidligt om morgenen 5. august 1914 rapporteres det, at tyske skibe var i færd med mineudlægning i den sydlige del af Langelandsbæltet samt den sydlige del af Storebælt mellem Lolland og Langeland.

Og samme morgen blev der fra tyske side rejst et mundtligt krav om, at Danmark iværksætte en spærring af Storebælt, dvs. mineudlægning da den tyske gesandt overdrog den danske regering, hvad denne opfattede som et ultimativt krav om at spærre gennemsejlingsfarvandet mod begge krigsførende parter, dvs. mod et britisk gennemtrængningsforsøg.



Mineskibet Lossen var et af de mineskibe, der deltog i udlægningen af de danske minespærringer i Storebælt i august 1914
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)



Tidligt om morgenen 5. august 1914 rapporteres det, at tyske skibe var i færd med mineudlægning i den sydlige del af Langelandsbæltet (Tegning Orlogsmuseets arkiv)

I stedet for blot at imødekomme det tyske ønske, besluttede et hastigt indkaldt statsråd allerede samme dag, hvor i også deltog den kommanderende admiral, viceadmiral O. J. Kofoed-Hansen, at udlægge miner i både Øresund, Storebælt og den danske del af Lillebælt.

Viceadmiralen arbejdede aktivt for beslutningen om at efterleve det tyske ønske, fordi han så dette som en vej til at holde Danmark ude af krigen.

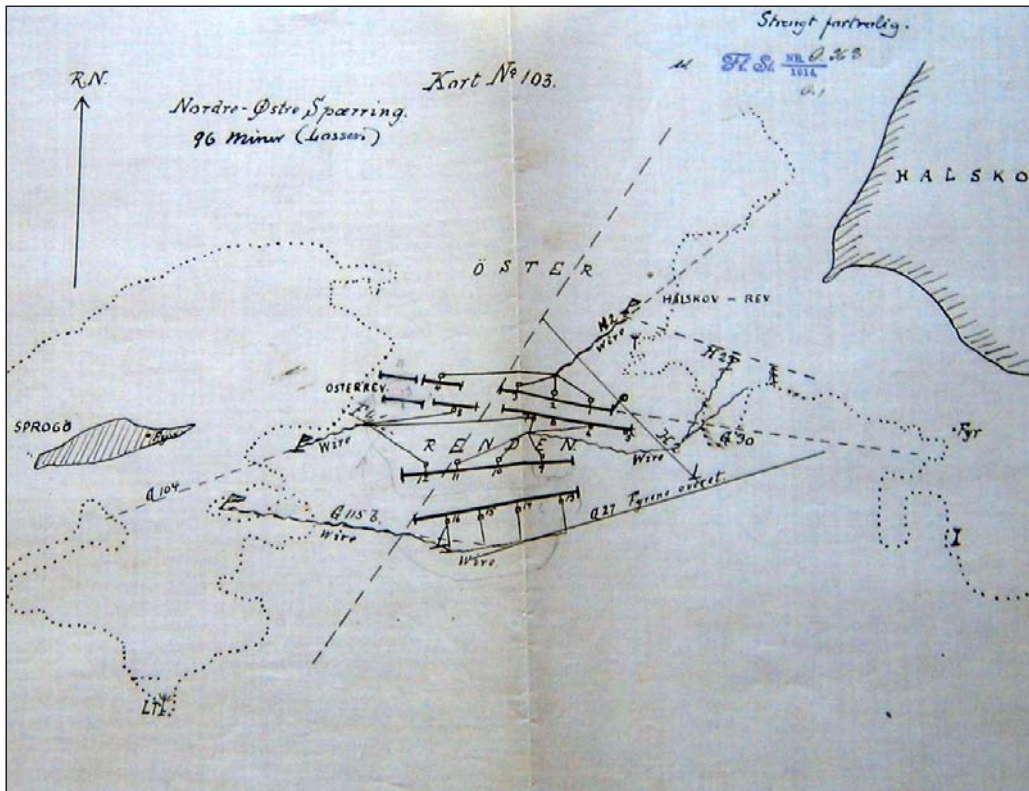
Forsvarsministeren gav efterfølgende ordre til at iværksætte mineringen af de danske stræder, og udenrigsministeren meddelte personligt følgende til den tyske og engelske gesandt:

"For at hævde Neutraliteten og holde de militære Operationer borte fra de danske Farvande og Kyster og for at bevare Forbindelsen mellem de forskellige Dele af Landet har den danske Regering besluttet at spærre danske territoriale Farvande i Sundet og Store og Lille Bælt med Miner."



Minespærringer i Øresund og Køge Bugt (Orlogsmuseet)

Da regeringen fulgte hans anbefaling, sendte han halvdelen af flådens kampkraft til Storebælt, hvor den dannede "2. Eskadre" under kommandør Garde. Torpedobådene ved Masnedø sluttede sig til styrken, hvis opgave var at lægge minespærringer mellem Korsør og Nyborg og derefter forsvare dem mod britisk gennemtrængningsforsøg.



Minelæggeren Lossen's skitse over det minefelt, som den lagde i Østre Rende i Storebælt ud for Korsør fra 6. august 1914. (Rigsarkivet)

Både Kong Christian X, marineminister Munch, eskadrechefen Garde og kommandør Jøhnke i Marineministeriet var modstander af viceadmiralens ordre om, at man skulle kæmpe mod en britisk styrkes passageforsøg, men udenrigsminister Erik Scavenius støttede Kofoed-Hansen, fordi hans ordre gjorde dansk neutralitet troværdig i Tysklands øjne. Ordren blev fastholdt og dannede derefter som befalingen om at kæmpe mod et landgangsforsøg hoveddrammen for flådens neutralitetsindsats under krigen.

Overkommandoens ordre til Flådens Skibe



Torpedobåden Vindhunden på patrulje (Orlogsmuseets arkiv).

19. august 1914 udsendtes Overkommando-Ordre Nr. 92, der bl.a. havde til formål at opsummere de mange hidtil udstedte Flådeordrer om forholds-ordrer for flådens skibe under forskellige forhold.

På næste gengives ordrens komplette indhold:

Overkommando-Ordre Nr. 92:

Pkt. 1. Enhver Opræden mod Neutralitetskrænkelser skal i Reglen indledes med Protest. Magtanvendelse maa kun finde Sted, naar det sker som Forsvar eller i Henhold til Forholdsordre (jfr. Overkommando-Ordre Nr. 1 og nedenstaaende Ordre).

Pkt. 2. Protest mod Neutralitetskrænkelser kan, - afhængig af Omstændighederne - ske:

a. Ved Affyring af løse Skud (i Forbindelse med 2 b).

b. Ved internationalt Signal.

c. Mundtligt.

d. Skriftligt.

e. Ved skarpe Skud for Bougen af den skyldige (i Forbindelse med 2 b).

Saavidt muligt skal Protest ved Affyring af løse Skud anvendes, inden Protest ved skarpe Skud for Bougen (2.e. afgives).

Pkt. 3. Ved Neutralitetskrænkelser maa man skelne mellem "uvæsentlige" og "væsentlige".

Til de "uvæsentlige" Krænkelser kan henregnes Overtrædelse af Opholdsbestemmelserne (jfr. kgl. Anordning af 20. December 1912), ufrivillig Overskridelse af Grænserne for spærret eller lukket Farvand o.l. - I Tilfælde af en ufrivillig Overskridelse af Grænserne for spærret eller lukket Farvand skal den paagældende opfordres til at forlade dette ad den samme Vej, som den ved Ankomsten benyttede. Passage af Farvandet maa ikke finde sted (jfr. Pkt. 3.c.).

Til de "væsentlige" Krænkelser, der kan tænkes fra de krigsførende Magters Side, maa henregnes:

a. Direkte Angreb paa danske Orlogs-Skibe eller Fartøjer og Landsætning paa dansk Grund af større væbnede Troppstyrker.

b. Angreb paa et Modstanderen tilhørende Skib eller Fartøj, der som følge af Internering, Grundstødning, Havari eller anden lovlig Opholdsarsag opholder sig paa dansk Søterritorium under det danske Flags Beskyttelse.

c. Forsøg paa at passere (forcere) et Farvand, der er spærret for de krigsførende Magters Flaader.

d. Kamp mellem krigsførende Styrker, der fortsættes paa dansk Territorium.

e. Forsøg paa at udøve Visitation eller Anholdelse af et dansk eller fremmed Handelsskib paa dansk Søterritorium.

ad a. Angrebet eller Landsætningen skal, naar Protest ikke kan afgives rettidigt, uden nærmere Ordre mødes med alle til Raadighed staaende Midler.

ad b. Den danske Styrke skal saavidt muligt anbringes saaledes, at den rettidigt direkte dækker det paagældende Skib eller Fartøj, og i alle Tilfælde er et dansk Skibs eller Fartøjs Plads under disse Forhold mellem Angriberen og den Angrebne, uanset den Skade, det derved selv kan lide. Formen for Protest maa rette sig efter de foreliggende Forhold.

Fortsættes angrebet, efter at Protest som under Pkt. 2 a. (2 e), er afgivet, bruges Vaabnene.

ad c. Formen for Protest maa rette sig efter de foreliggende Forhold. Er det en neddykket Undervandsbaad, der forsøger Passagen, vil skarpe Skud for Bougen sandsynligvis enten bevirke yderligere Neddykning eller bringe Baaden til at gaa til Overfladen; i sidste Tilfælde maa man gaa ud fra, at Baaden vil efterkomme Protesten, og den bør derfor ikke beskydes, med mindre den selv aabner Ilden; den vil da kunne tvinges til at gaa tilbage uden større Magtanvendelse. Fortsætter Baaden farten neddykket, maa periskoperne beskydes.

ad d. Saafremt Forholdene muliggør det at standse Kampen ved at løbe ind imellem de kæmpende Parter, skal Indskriden finde Sted. Formen for Protest maa rette sig efter de foreliggende Forhold.

ad e. Forsøget skal imødegaas med Protest, idet der gøres opmærksom paa, at vedkommende befinder sig paa dansk Søterritorium. Saafremt Protesten og derefter given høflig, men bestemt, Advarsel uomtvistelig ikke respekteres trods Henviisning til, at man har Ordre til at forhindre eventuelle Forsøg paa Visitation eller Anholdelse, skal disse forhindres ved Magt.

Pkt. 4. Forfølgelse udenfor Søterritoriet i Anledning af en paa dette stedfunden Neutralitetskrænkelser maa ikke finde Sted, og Repræssalier ved eventuel senere Tilbagekomst til Søterritoriet er udelukkede, medmindre særlig Ordre foreligger.

Der blev desuden givet særlige regler for flyvemaskiners passage, landing på dansk område i nødstilfælde og meget mere.

Flådens opgave

Efter beslutningen om minespærring af de danske stræder stod Flåden over for en svær opgave, dels bevogtningen af den danske neutralitet og imødegåelse af angreb på dansk territorium, men samtidigt et eventuelt forsvar af de udlagte minespærringer.



*Den enkelte eskadre var normalt sammensat af mindst et kystforsvarsskib som flagskib, 1-2 krydsere og et antal torpedobåde og undervandsbåde samt nogle støtte-skibe, her ses kystforsvarsskibet Olfert Fischer med krydseren Hejmdal bagved.
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)*

Strategisk var de stillede opgaver i direkte modstrid med hinanden, i det neutralitetsbevogtningen krævede en spredning af styrkerne, mens forsvaret af minespærringerne og imødegåelse af et eventuelt angreb krævede en koncentration af styrkerne.

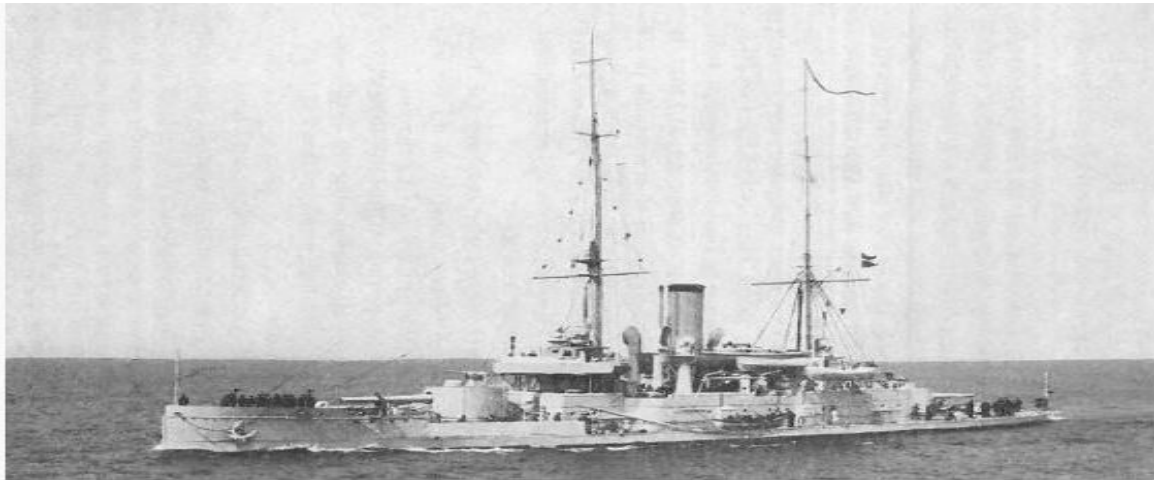
Løsningen blev, at Farvandseskadren blev opdelt i en 1. Eskadre, der skulle have station i Sundet, en 2. Eskadre, der havde station i Storebælt, mens et mindre antal skibe fik station i Lillebælt og Smålandsfarvandet.

Den enkelte eskadre var normalt sammensat af mindst et kystforsvarsskib som flagskib, 1-2 krydsere, 6-9 torpedobåde og 3-4 undervandsbåde samt nogle støtteskibe, hertil kom Den Flydende Defension på Københavns Red, der rådede over 4 kanonbåde eller inspektionsskibe og 12-15 ældre torpedo- og patruljebåde samt et antal støtteskibe.

Desuden var der under hele verdenskrigen fast udstationeret et stations-/ inspektionsskib ved Skagen, Jyllands vestkyst (Esbjerg), Færøerne, Island og De dansk Vestindiske Øer. Vore lange kyststrækninger blev i mange perioder dog kun sporadisk bevogtet.

Skibe og mindre fartøjer og andet materiel

Flådens linjes rygrad bestod efter de ældre søofficerers opfattelse af tre kystpanserskibe af Herluf Trolle-klassen - Herluf Trolle, Peder Skram og Olfert Fischer



*Kystforsvarsskibet Olfert Fischer indgik i Sikringsstyrken under det meste af verdenskrigen 1914-18
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)*

samt panserbatteriet Skjold.



*Panserbatteriet Skjold i den oprindelige
sort/gule bemaling.
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)*

Sammen med de to små gamle krydsere Gejser og Hejmdal

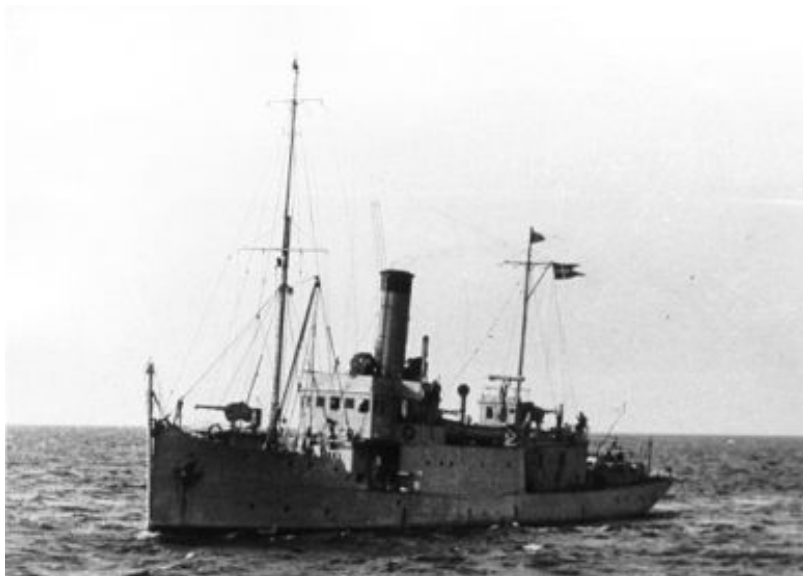


Krydseren Gejser - (Foto fra Orlogsmuseets arkiv)



Krydseren Hejmdal - (Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

og de to minelæggere Lossen og Hjælperen



Mineskibet Lossen var et af de mineskibe, der deltog i udlægningen af de danske minespæringer i Storebælt i august 1914 (Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

var panserskibene de eneste krigsskibe, der kunne gennemføre lidt længere varende indsats og operere i dårligt vejr

Ikke mindst de unge og yngre søofficerer havde i modsætninger til de gamle den opfattelse, at flådens kampkraft byggede på de ni - ti nye torpedobåde samt ikke mindst på styrken af undervandsbåde, der med bygningen af "B- klassen" ville nå op på tolv enheder inden for et par år. Efter udrustning af undervandsbådene med radio og gyrokompasser og blev de viceadmiralens væsentlige mulighed for at kunne operere mobilt mod angribende landgangs- og bombardementsstyrker.

Den lille, men voksende, styrke af vandflyvere var knyttet til undervandsbådsflotillen og fik rekognoscerings- og forbindelsesopgaver.

I øvrigt forberedte flåden, gennem udlægning af minefelter, at vanskeliggøre fremmede flådeoperationer mod København.

De forberedte spæringer, der skulle kunne armeres og desarmeres via kabler, kunne suppleres med miner udlagt af torpedobådene, herunder på svensk farvand, for at hæmme en bombardementsflådes bevægelsesfrihed.

De gamle torpedobåde og patruljebåde fra flådens reserve, hvoraf mange var meget små, skulle indgå i Defensionen som vagtfartøjer. I samme styrke indgik også de små minefartøjer, der kunne udlægge og vedligeholde de minespæringer, der dækkede Københavns havn.

Inspektionsskibe og andre statsskibe, som blev inddraget af flåden som hjælpeskibe, kunne dels anvendes som kommando- eller depotskibe for styrker af mindre fartøjer, der blev anvendt fra provinshavne, eller som radioudrustede stationsskibe i væsentlige farvande.

Fire mindre statsskibe var planlagt anvendt underlagt hæren.

Optakt og forberedelser

Da krigen brød ud i august 1914 var Danmark neutralt. Denne neutralitet og landets overlevelse blev opfattet som direkte truet af det forhold, at Tyskland og England, som Storbritannien blev kaldt dengang, var modstandere. Begge var nu sømagter, og der var risiko for, at englænderne ville søge ind gennem stræderne eller måske gå i land ved Esbjerg for at true Kielerkanalen, så tyskerne ikke kunne flytte deres flåde mellem Østersøen og Nordsøen. Risikoen for et indtrængningsforsøg var øget af, at Rusland var Englands og Frankrigs allierede. En kontrol over Stræderne ville gøre et direkte samarbejde mellem Tysklands fjender muligt.



Flådens hovedstyrke, "1. Eskadre" ved beredskabsankerpladsen ud for Klampenborg.
(foto: Holger Damgaard, Det Kongelige Bibliotek)

Den danske hærledelse så det som sandsynligt, at Tyskland ville komme et indtrængningsforsøg i forkøbet ved at sikre sig kontrollen over Danmark.

Det ville ske ved et kupangreb mod København ved krigsudbruddet eller mere sandsynligt som en landsætning tæt ved hovedstaden fulgt af et bombardement som englænderne havde gjort i 1807.

Flådeledelsen kunne ikke udelukke denne mulighed og samarbejdede med hæren om modforanstaltninger samtidig med, at man forberedte at kunne imødegå en engelsk anvendelse af indre danske farvande ved Storebælt som baseområde for operationerne i Østersøen.

Den operative danske flådechef, viceadmiralen, opfattede det dog som sandsynligt, at det engelske indtrængningsforsøg først ville komme efter et større søslag i Nordsøen, hvor den tyske slagskibsflåde havde lidt nederlag.

Den radikale mindretalsregering og specielt dens forsvarsminister P. Munch havde ingen forventninger eller meninger om hvad der ville ske. Det ville i hans øjne være frugteløst og irrelevant at forsøge. Men uanset, hvilken stormagt der rykkede ind i Danmark, skulle de danske styrker kun markere neutraliteten, ikke forsvare landet.

Dette var også tilfældet hvis begge parter valgte at operere på dansk territorium. Men da de Radikale regerede som en mindretalsregering, der havde lovet kongen at administrere 1909-forsvarslovene loyalt, kunne man ikke offentliggøre sin hensigt. Men man kunne ved et truende angreb undlade at mobilisere hæren, så landet kunne føre forsvarskrig.



P. Munch (Rigsarkivet)

(En hensigt som P. Munch skammeligt fik gennemtrunget 26 år senere, da den Socialdemokratiske -Radikale regering, hvor P. Munch(B) var udenrigsminister og forsvarsminister var Alsing Andersen(A), gennem dels en konstant nedrustningspolitik dels ved at vende både det blinde øje og det døve øre til de meldinger, der kom om et nærstående angreb på Danmark. Og eftertiden lader vist ikke nogen i tvivl om hvem af disse to som egentlig bestemte dansk forsvarspolitik 1940.)

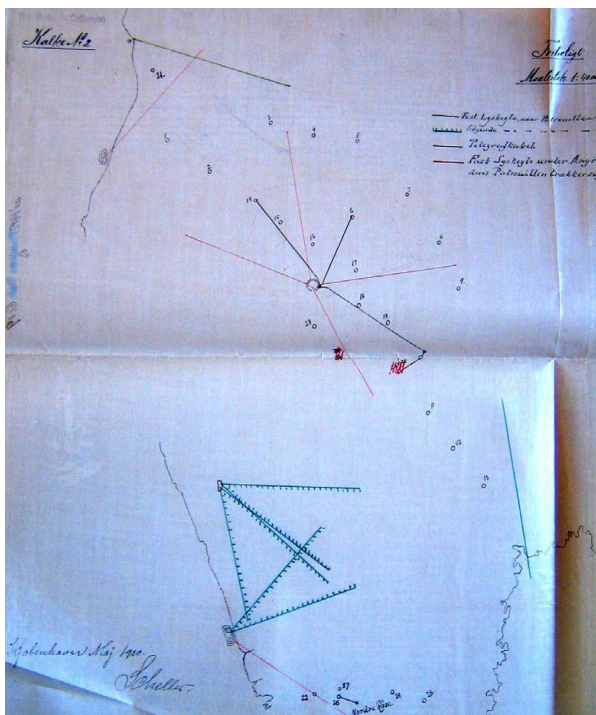
Kupangreb mod København

Lige siden slutningen af 1890'erne havde ikke mindst hærens ledelse set Forsvarets lave beredskab som dets største svaghed, efter man havde fået bygget fæstningen.

Hæren var en ren uddannelsesstyrke for rekrutter, der kun havde samlede enheder ved de større øvelser, der normalt fandt sted efter genindkaldelser om efteråret. I vinterhalvåret rådede hæren kun over den lille styrke, der passede heste og materiel.

På dette tidspunkt var flådens beredskab ikke meget bedre. Man havde kun en større og rimeligt veduddannet styrke under de eskadreøvelser i efteråret, der afsluttede årets uddannelsesaktiviteter.

Marinens ledende unge intellektuelle, den daværende premierløjtnant Henri Wenck, havde i et foredrag i Søløjtnant-selskabet i marts 1900 beskrevet, hvordan tyskerne ville kunne erobre den danske hovedstad gennem en kuplandsætning i havnen, som det reelt skete fyrrde år senere. Den eneste umiddelbare mulighed for at imødegå denne trussel ville efter hans opfattelse være, at hærens kystartilleris vintermandskab blev koncentreret på Middelgrundsfort, så man her kunne opretholde i et konstant beredskab med bemanning af forskellige typer skyts.



En skitse fra Defensionen udarbejdet i 1910 og opdateret 1912 visende de telefonbøjer i nærheden af Middelgrund og Charlottenlund forter mod nord og Kastrup Fort mod syd, som de gamle torpedo- og patruljebåde lå ved hver nat. Viser også de fast lyskegler fra forternes projektører.

Der blev under sikringsperioden også anvendt telefonbøjer på højde med Drogden og ud for Kalveboderne (Rigsarkivet)

Trusselsopfattelsen afspejlede reelt periodens tyske planlægning. På dette tidspunkt så den tyske flåde det som afgørende at have kontrol over Danmark ved starten af en konflikt mod England. Dette skulle ske ved at man sikrede sig kontrol over København, før den danske hær blev mobiliseret og bemandede fæstningen.

Mulighederne for at få mobiliserede værnepligtige til København skulle hindres af tyske flådestyrker i Storebælt, Kattegat og Smålandsfarvandet samt ved landsætningen af et armékorps ved Køge, der ved en hurtig fremrykning til Roskilde kunne afbryde jernbanen til København. Samtidig gik man direkte mod de danske beslutningstagere ved at true med et skibsbombardement af København fra Sundet og ved en landsætning af et andet armékorps ved Dragør, der ved en ilmarch til Slotsholmen udnyttede de forhold, at fæstningens forter på Amager aldrig var blevet bygget.

Den danske hærledelse havde forudset en landsætningen ved Dragør, men så den som en forberedelse til at etablere bombardementsbatterier på Amager, der kunne dække bymidten. I det hele taget syntes hærledelsen – i modsætning til Wenck – ikke at kunne frigøre sig for idéen om, at 1807-forløbet ville gentage sig.

I årtiet før 1914 havde begge værn haft fokus på at kunne imødegå truslen mod København ved et krigsudbrud. For hærens vedkommende skete det ved at samle flest mulige garnisoner på Sjælland. Så kunne man lettere og hurtigt klargøre en sikringsstyrke, der kunne sikre og bemane befæstningens nøgleværker samt beskytte en mobilisering.

Derudover opbyggede hæren en efterretningstjeneste, der skulle varsle om invasionsforberedelser i de tyske havne.

Flådens del blev for det første en opbygning af det faste mandskab, så man kunne bemane de afgørende dele af værnets sikringsstyrke, herunder først og fremmest undervandsbåde og nogle af de nye torpedobåde.

Den umiddelbare varsling skulle også ske ved telegrafiske meldinger fra hærens og flådens fælles kystudkigstjeneste, ved meldinger fra den søofficer, der var kaptajn på postdamperen Korsør-Kiel samt ved udrustning af fyrskibe og statskibe med radio, så man kunne få varslingsmeldinger fra farvandene, herunder ikke mindst fra Sundet nord og syd for København.

Under krisen i efteråret 1912 etableredes så det lille situationsrum på Søværnets Kaserne, der kunne samle de meldinger, der ankom fra Orlogsværftets radio samt telegrafisk fra kystudkigsorganisationen. Situationsrummet samarbejdede med den officersdøgnvagt i Generalstaben, der var etableret året før for at kunne alarmere nøglepersonel ved kritiske efterretninger fra udlandet.

Nærvarslingen og forsvaret af Københavns Havn var kontreadmiral Evers' Defensions opgave. Adgangen til havebassiner var blokeret med bomme og kæder. I dagtimerne lå de fleste af hans gamle torpedo- og patruljebåde i Lynettehavnene og andre ved Dragør, men om natten lå bådene forankrede ved telefonbøjer i en fremskudt halvcirkel foran adgangen til havnen fra syd og specielt nord.

Her lå de som lytte- og observationsposter, støttet af kystbefæstningernes projektører, hvis lyskegler lyste i en fast retning, så skibe på vej mod byen ville blive observeret og meldt fra bådene.

I tåge var man henvist til at virke som lytteposter.

Tysk landsætning i Køge Bugt

Som allerede nævnt havde Tyskland omkring århundredeskiftet planer om at sætte et korps i land ved Køge tidligt nok til at hindre den mobiliserende danske hær samling til København. Senere, hvor man fra den tyske hær side afviste muligheden af et kup, blev angrebsplanens hovedlandsætning rettet mod Korsør, den sjællandske havn nærmest ved Kiel. Det var også den naturlige base for en direkte kontrol med Storebæltskysterne og herfra og fra Sprogø med adgangen til Østersøen.

Men som allerede beskrevet forventede både flåden og specielt den danske hær, at tyskerne ville rette deres operationer mod hovedstaden, hvis de så kontrol over dansk territorium som akut nødvendig. Derfor ville deres landgang finde sted tæt ved hovedstaden, dvs. på Østsjælland. Køge Bugt var det mest sandsynlige landgangssted, Fakse Bugt den sekundære mulighed.

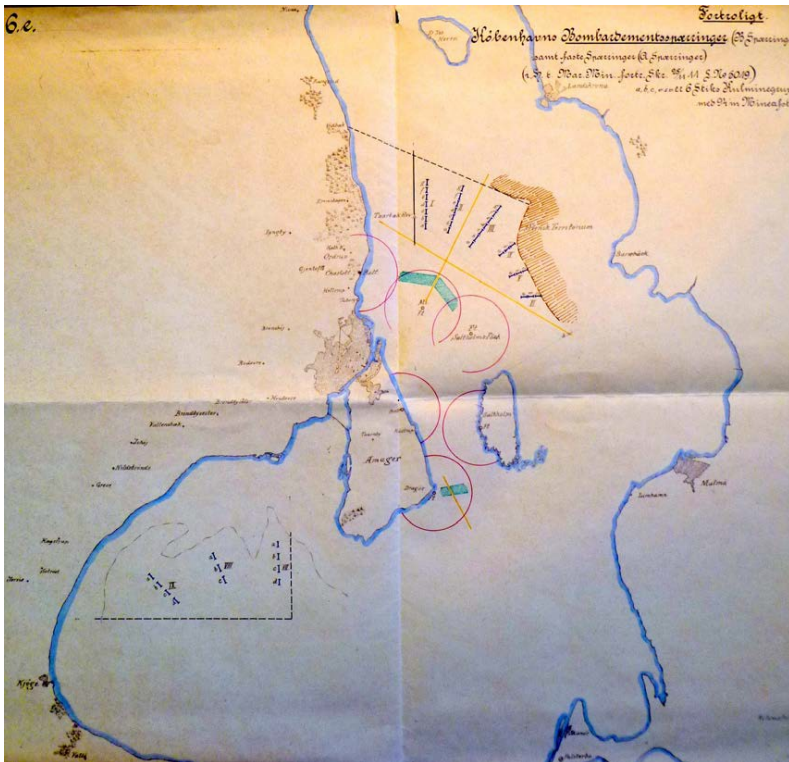


En 1912-skitse fra flådens øvelse i at imødegå en tysk landgang i Køge Bugt. (Rigsarkivet)

Imødegåelsen af denne landgangstrussel blev det centrale emne for flådens og hærens samarbejde før krigen. Det var denne opgave, der blev øvet og analyseret ved krigsspil og øvelser. Angreb på transportskibene var den første og primære rolle for de nye undervandsbåde. En landsætning i Køge Bugt ville med stor sandsynlighed blive ledsaget af et skibsbombardement af byen fra bugten, og dette skulle vanskeliggøres af et meget stort anti-bombardementsminefelt syd for Amager og af de nye kystbefæstninger ved Dragør, Kongelunden og Mosede. Samtidig skulle hæren sikre København mod en kuplandsætning med skibsbåde rettet mod Kalveboderne.

Britisk (eller tysk) skibsbombardement af København fra Sundet: Flådeledelsen havde den opfattelse, at hvis briterne ville tvinge Danmark til stille landets territorium til rådighed for deres operationer, ville de som i 1807 gøre dette gennem bombardement af København, og den letteste og mest effektive måde ville være at anvende tungt skibsartilleri.

De nye søbefæstninger nord for byen – Tårnbækfort og Saltholms Flakfort - skulle sammen med Middelgrundfort og minefeltet nord for dette fort samt hastigt udlagte minefelter, eskadren og undervandsbådsflotillen være klar til at imødegå et sådant bombardement. Flådens primære beredskabsankerplads var derfor valgt ud for Klampenborg.



Defensionens skitse fra 1911 både visende både de faste adgangsminespærringer (den sydlige ved Dragør blev ikke udlagt) og de planlagte anti-bombardements-spærringer.

Man forudså også om nødvendigt at minere svensk farvande ved anvendelse af torpedobåde.

(Rigsarkivet)

I efteråret 1914 var undervandsbådsstyrken blevet så stor, at Kofoed-Hansen besluttede, at den var klar til at blive indsat i denne opgave. Et par af bådene blev derfor stationeret i Helsingør. Hvis man fik melding om en bombardementsflåde på vej, deployerede flotillen undervandsbådene i en lang ”perlerække” fra Gilleleje til umiddelbart nord for Middelgrunden. Det betød, at bombardementsflåden gentagne gange på vej mod syd ville blive udsat for torpedoangreb. Det var under en øvelse af denne planlagte indsættelse, at den danske undervandsbåd Havmanden midt i oktober 1914 blev opfattet som en tysk ubåd og forsøgt torpederet af den britiske undervandsbåd E-11.



Ubåden Havmanden (Nr. 3) ses her på vej ud af Københavns Havn. (Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

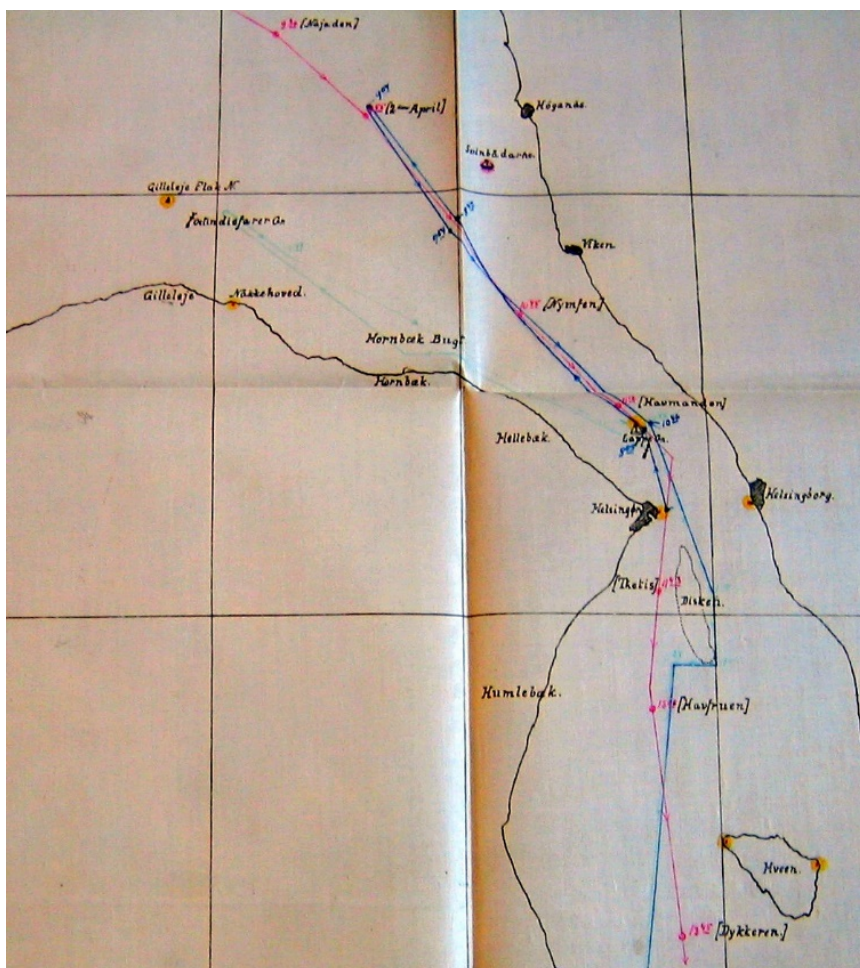
Britisk anvendelse af dansk indre farvande som base for operationer mod Tyskland i Østersøen

Hvis den britiske flåde skulle operere i Østersøen havde den behov for baser i beskyttede farvande, hvor krigsskibene kunne ankre og blive forsynet med brændstof, primært kul.

De nye søforter, der efter 1909-lovene skulle bygges ved Hårbølle, på Masnedø, på Vejrø og ved Helholm skulle støtte flådens indsats mod britiske neutralitetskrænkelser samt samtidig sikre, at flåden have en sikret forlægningsrute gennem Storestrømmen og Grønsund mellem Storebælt og Sundet.

I sommeren 1914 blev havnen på Masnedø gjort klar til at støtte en lille styrke af torpedobåde og undervandsbåde, der herfra skulle støtte neutralitetshåndhævelsen i Smålandsfarvandet.

De neutralitetsregler, som Danmark sammen med Sverige og Norge havde offentliggjort i december 1912, bestemte, hvordan international lov ville blive håndhævet i indre danske farvande og i de internationale stræder.



Skitse fra september 1914

Hvor undervandsflotillens deployering mod en britisk bombardementsflåde blev øvet.

Senere under krigen muliggjorde den voksende styrke af undervandsbåde, at der også kunne placeres et par stykker i Storebælt i Slipshavn ved Nyborg (Rigsarkivet)

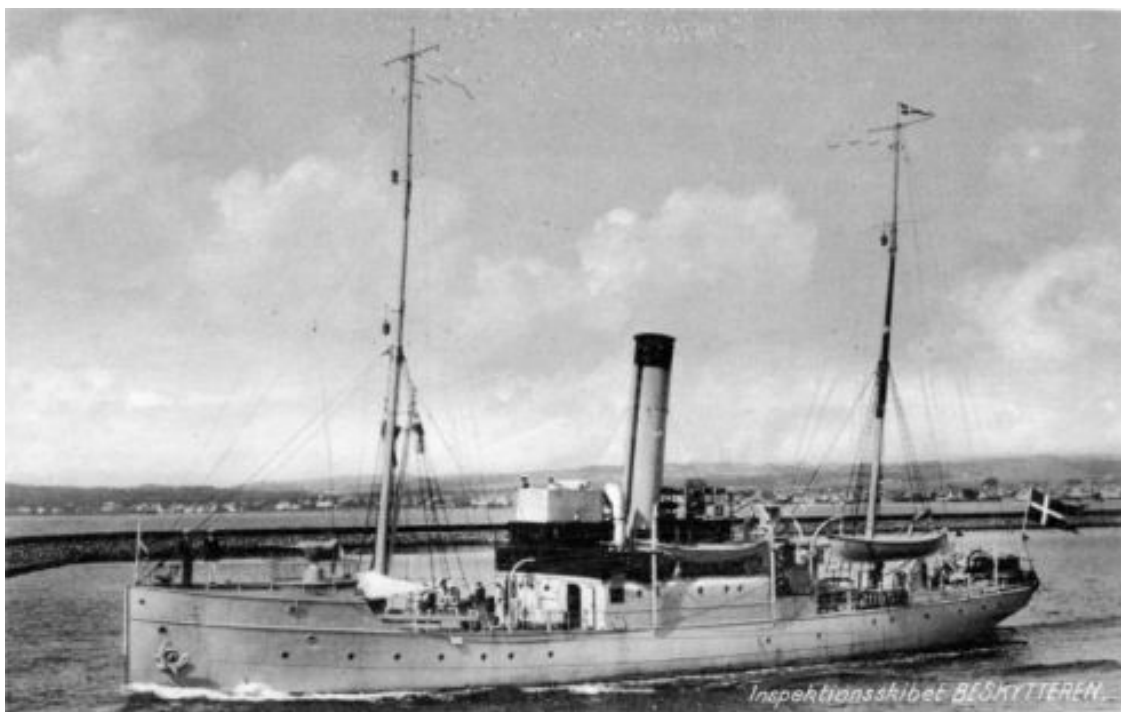
Britisk anvendelse af Esbjerg

Men hensyn til flådens indsats uden for København og i Storebælt betragtede Kofoed-Hansen det som afgørende, at de danske væbnede styrker markerede, at man ikke passivt ville tolerere en britisk anvendelse af Esbjerg.

Det var både muligt at forestille sig, at havnen ville blive anvendt som destroyerbaser til støtte for en tæt blokade af den tyske flåde og som udgangspunkt for en landoperation mod Kielerkanalen.

Danmark havde både halvofficielle tyske udtalelser og friske efterretninger som understregede den tyske interesse, og viceadmiralen ville gøre sit for at undgå, at tyskerne rykkede ind i Danmark for at løse opgaven selv.

Derfor blev der ved krigsudbruddet placeret et inspektionsskib med radio og en rutineret chef i Esbjerg havn, og der gennemførtes forberedelser til en hurtig minering af Grådybet.



Inspektionsskibet Beskytteren. (Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

Kofoed-Hansen havde i øvrigt sammen med den kommanderende general i Jylland sikret, at Esbjerg var bevogtet af en bataljon, der med lidt feltartilleri dækkede adgangen til havnen.

Tysk anvendelse af Lillebælt

Med grænsen ved Kongeå havde Tyskland kontrollen over den sydlige del af Lillebælts vestkyst, og Kofoed-Hansens optræden ved krigsudbruddet demonstrerer, at han var klar over, at fri anvendelse af bæltet blev set som nødvendig for den tyske flåde.

Det ganske vist snævre, men dybe, stræde var Højsøflådens primære vej fra Kiel til Kattegat.

Flåden begrænsede sig til at opretholde tilstedeværelse med et radioudrustet stationskib og i øvrigt gennemføre en lille symbolsk minering et sted, som ikke anvendtes af den tyske flåde.

Indsatsen i Limfjorden

Hærens hovedstyrke var med gennemførelsen af 1909-hærloven blev samlet på Sjælland for at løse neutralitetsforsvarsopgaverne her. Den begrænsede hærstyrke, der var afsat til Jylland, forudsås ved en tysk indrykning hurtigt at vige tilbage til Limfjorden og om nødvendigt gå tilbage til øen Mors for at tage den endelige kamp her.

Forsvaret af øen afhang af, at man kunne hindre, at tyskerne kunne sætte over fra Salling eller senere Thy med improviserede midler. Derfor måtte de danske styrker kontrollere Limfjorden. Det krævede to ting. Indsejlingen fra Vesterhavet ved Thyborøn og specielt fra Kattegat ved Hals eller andre steder øst for Aalborg skulle lukkes.

Derudover skulle fjorden omkring øen om natten afpatuljeres af bevæbnede danske fartøjer. Hæren havde forgæves forsøgt at få flåden til at stille et par ældre panserskibe til rådighed, og løsningen blev at bevæbne fire mindre statsskibe med let skyts, overføre normal besætning og officerer til flåden og sætte mobiliserede skibsartillerister om bord som supplement. Samtidig blev en pensioneret søofficer placeret hos landsdelens kommanderende general som rådgiver.



Redningsdamperen Vesterhavet var et af de fire små statsskibe, der blev forberedt til indsættelse i Limfjorden til støtte for den jyske hærs forsvar af Mors Her ses besætningen og en af de to 37mm revolverkanoner. Som skibene blev bevæbnet med. (Fiskeri & Søfartsmuseet, Esbjerg)

Mineudlægningen under 1. verdenskrig

Da krigen var en realitet i sommeren 1914 gik det pludselig stærkt.

Ved 5-tiden om morgenen 5. august 1914 rapporteres det, at tyske skibe havde påbegyndt mineudlægning i den sydlige del af Langelandsbæltet.

Den tyske gesandt aflagde senere samme morgen et besøg i Udenrigsministeriet, hvor han fremsatte en mundtlig forespørgsel, gående ud på:

"om Danmark straks ville spærre Store Bælt effektivt" - dvs. med miner - "mod begge de krigsførende magter".

Samtidigt udlagde de også selv miner i Langelandsbæltet og i Lillebælt. Sønderjylland hørte jo til Tyskland. På dette tidspunkt befandt den tyske hovedflåde sig i Nordsøen, dvs. på Elben og ved Wilhelmshafen, og tyskerne frygtede et engelsk angreb på de svagere tyske flådestyrker i Østersøen.

Flere ministermøder og Statsrådet hasteindkaldt

Den danske regering var stærkt splittet i spørgsmålet omkring en eventuel mineudlægning i de danske farvande, og på et tidspunkt i løbet af formiddagen var regeringen tæt på at blive sprængt på grund af denne uenighed.

Den kommanderende admiral, viceadmiral O. J. Kofoed-Hansen, med opbakning fra den kommanderende general Gørtz, talte dog dagen igennem kraftigt for mineudlægningen. Begge var overbevist om, at såfremt Danmark ikke selv spærrede Storebælt, ville tyskerne uden tvivl udføre denne spærring selv, og eventuelt besætte danske landområder. Dette ville afgjort bringe Danmark på kollisionskurs med Tyskland.

I dagens løb blev der afholdt flere, og til tider ophidsede, ministermøder. Og klokken tre var der blevet indkaldt til møde i Statsrådet, hvor sagen skulle afgøres.

Ved 4-tiden blev også den kommanderende admiral, viceadmiral O. J. Kofoed-Hansen samt den kommanderende general, general Gørtz, tilkaldt til det igangværende møde i Statsrådet. Den kommanderende admiral kunne nu yderligere tilføje, at tyske mineskibe med flere opholdt sig ved Kjelsnor, tilsyneladende også med tropper om bord. Alt pegede således på, at Tyskland var i færd med at forberede yderligere mineudlægning i danske farvande.

I stedet for blot at imødekomme det tyske ønske (krav), besluttede det hastigt indkaldte statsråd, at udlægge miner i både Øresund, Storebælt og Lillebælt.

Mineudlægningen iværksættes

Allerede ved 5-tiden samme eftermiddag gav Forsvarsministeren ordre til at iværksætte mineringen af de danske stræder, og udenrigsministeren meddelte personligt følgende til den tyske og engelske gesandt:

"For at hævde Neutraliteten og holde de militære Operationer borte fra de danske Farvande og Kyster og for at bevare Forbindelsen mellem de forskellige Dele af Landet har den danske Regering besluttet at spærre danske territoriale Farvande i Sundet og Store og Lille Bælt med Miner."



19. august blev der givet ordre til udlægning af minespærringer i Køge bugt. (Tegning fra Orlogsmuseets arkiv)

Viceadmiral O. J. Kofoed-Hansen gav omgående ordre til at den etablerede Farvandseskadre skulle deles i en 1. og 2. Eskadre.

Kommandør Thomas V. Garde blev udnævnt til chef for 2. Eskadre, og blev sendt til Storebælt med kyst-forsvarsskibene Olfert Fischer og Skjold, 2 divisioner torpedobåde samt minemateriel.

Allerede næste dag ved middagstid var skibene samlet ved Sprogø og minespærringen af Storebælt kunne påbegyndes, for øvrigt under temmelig ugunstige vejrforhold.

Den danske Flåde udlagde umiddelbart en ret stor del af sin minebeholdning, ca. 1.000 søminer, i en række spærringer rundt om hovedstaden, i Storebælt og i Lillebælt. Hvert sted skulle der afsættes styrker til at bevogte minefelterne. Nogle af spærringerne var såkaldte "kontrollerede spærringer", hvor man via et kabel i land til en søminestation kunne armere eller desarmere det enkelte minefelt. Desuden skulle Smålandsfarvandet syd for Sjælland sikres, så flåden kunne komme fra Sundet til Storebælt eller omvendt ad denne rute.

Kongen beroliger England

Umiddelbart efter at Statsrådet havde truffet beslutning om udlægning af minespærringerne i de danske stræder, sendte Kong Christian X, efter Regeringens anmodning et beroligende telegram til den engelske konge.

Kong Christian X skrev til sin slægtning, den britiske konge, og forklarede ham Danmarks delikate situation

"Kære George.

Under de overordentlige og ulykkelige Forhold har jeg og min Regering for at opretholde Danmarks Neutralitet og saa vidt muligt holde Krigsoperationer borte fra danske Landsdele besluttet at spærre Store Bælt, samt de danske Løb i Sundet og i Lille Bælt.. Dette sker bevæget af Forhold, som Du, der kender min Hengivenhed for Dig, vil kunne forstaa.

Christian."

Der var forståelse i Storbritannien for Danmarks håndhævelse af neutraliteten, men det var også delikat at skulle forklare tyskerne, at neutraliteten ikke indebar støtte til Tyskland.

England svarede meget forstående og accepterede umiddelbart den danske beslutning.

Mineudlægningerne fortsætter

10. august var 2. Eskadre i Storebælt færdig med at udlægge de planlagte minespæringer. Dagen i forvejen, 9. august, var der givet ordre til at påbegynde udlægning af minespæringer i Køge bugt.

Denne operation var planlagt at skulle begynde 11. august, hvorfor 1. Eskadre i Sundet blev sendt til området for bl.a. at maskere mineudlægningen der.

Den efterfølgende dag, 12. august var også minespæringerne i Køge Bugt på plads

De planlagte danske minespæringer af de danske stæder var herefter tilendebragt. - Flådens opgave var nu at tilse og bevogte disse spæringer.

Minesøgningstjenesten

Kort efter verdenskrigens udbrud begyndte minefaren for alvor at gøre sig gældende i vore farvande. Det kan jo ikke undre, når man tænker på hvor mange specielt tyske miner, der lå op ad og i gennemsejlingsfarvandene.



Inspektionsskibet Diana havde fra 1917 fast station ved Skagen, og deltog her bl.a. i eftersøgningen af miner i Skagerrak. (Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

En effektiv afsøgning af de mest trafikerede farvande med vore inspektionsskibe, torpedobåde, patruljebåde og lejet materiel blev derfor hurtigt etableret.

Minerydningshold blev også udstationeret på Jyllands vestkyst, ved Albuen og på Bornholm. Eftersøgningen af miner i Nordsøen blev gennemført som et nordisk samarbejde, der var blevet planlagt på en minekonference i 1915.

Tyske minespæringer giver problemer

Tyskland havde siden udlægningen af de første minespæringer 5. august hårdnakket hævdet, at ingen miner var blevet udlagt på dansk territorium.

Alligevel måtte Flåden uskadeliggøre næsten 6.000 udenlandske miner, der havde forladt tyske og engelske minefelter.



1916 Tyske soldater med Sømine (Foto fra Rigsarkivet)

I november 1914 måtte tyskerne dog nødtvunget indrømme, at flere miner var drevet ind på dansk område ved Langeland, og de lovede omgående at fjerne disse miner.

Under forsøget på at fjerne disse stødte en af de tyske trawlere på en tysk mine og sank.

Efter flere dages østlig storm blev flere miner fundet drivende i Storebælt, heraf blev de 5 fundet af danske skibe og tilintetgjort.

3 miner uskadeliggøres om dagen

Uskadeliggørelsen af drivende miner var en ganske voldsom opgave. Under Sikringsstyrken fra august 1914 - marts 1919 blev der i alt uskadeliggjort 5.803 miner af den danske flåde, eller i gennemsnit omkring 3 miner pr. dag.

Yderligere omkring 4.000 fremmede miner, primært engelske, måtte uskadeliggøres i årene efter afslutningen af krigen.

Dette var ikke noget ufarligt arbejde, og under verdenskrigen kostede det 9 danske marinere livet og sårede 7.

I alt blev der under og efter 1. verdenskrigs afslutning fundet og uskadeliggjort næsten 10.000 miner. Hovedparten af disse miner var engelske, men det var stadig de tyske miner, der udgjorde den største fare.

I følge Haagerkonventionen skulle en mine desarmere sig selv, hvis den løsrev sig fra sin fortøjning. Det skulle vise sig, at 75% af de tyske miner fortsat var armerede, når de blev fundet.

Våbenstilstand

Straks efter indgåelsen af våbenstilstanden 11. november 1918 traf regeringen umiddelbart foranstaltninger til genoprettelse af normale trafikforhold i de danske farvande.

Samme dag, som våbenstilstanden var en kendsgerning, påbegyndtes optagningen af vore minespærringer, ligesom de spærrede farvandsafsnit åbnedes og fyrene tændtes igen. Mineeftersøgningen og afvisningsfartøjerne ved de tyske minespærringer, og optagningen af de tyske miner krævede dog stadig en del materiel.

Oprindeligt var det tyske krav om mineudlægning i Storebælt i august 1914 tænkt som en beskyttelse af de svage tyske styrker, der ved krigsudbruddet befandt sig i Østersøen, mod et overraskende engelsk angreb.

Englænderne kom imidlertid slet ikke, som tyskerne havde frygtet - og det viste sig hurtigt, at minespærringerne i virkeligheden blev til størst gene for den tyske flåde, der både havde mistet en udfaldsport og en retrætelinie.

Men da minerne først var krævet udlagt, var det vanskeligt senere for tyskerne at motivere et nyt krav om deres fjernelse.

Det tyske krav i 1914 om minespærring af Storebælt var således med til at sikre den danske neutralitet under 1. verdenskrig.

Krigen krævede dog stadig ofre

14. december 1918, mere end en måned efter våbenstilstanden var indledt, blev yderligere 3 danske marinere dræbt og 8 såredes, da torpedobåden Sværdfisken minesprængtes ved Albuen i Storebælt.

Ved eksplosionen, der formentlig er sket ved, at en af bådens skruer har ramt stødhornet på en tysk mine, blev agterskibet knækket og bøjet opefter.

Det lykkedes at få torpedobåden bjærget tilbage til Holmen, og den kunne senere repareres og vende tilbage til aktiv tjeneste.



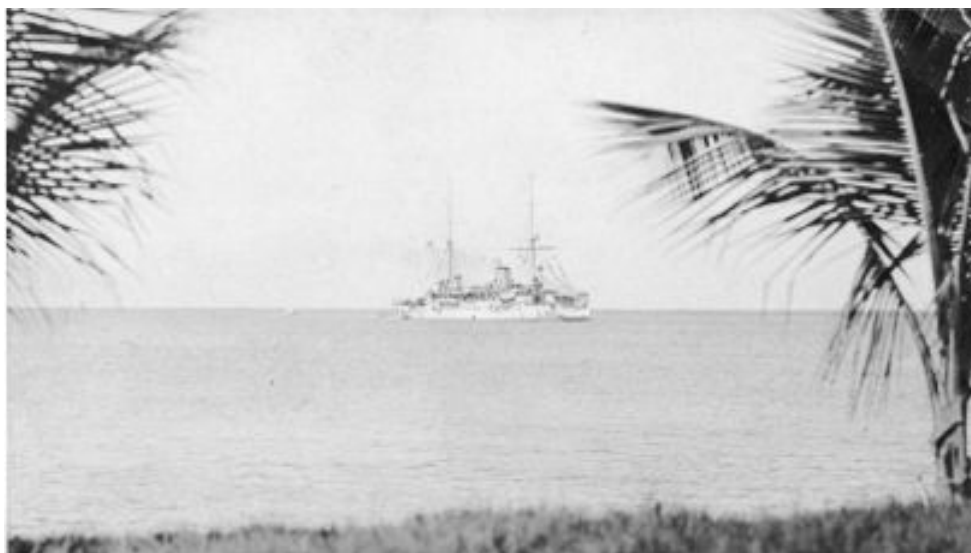
Torpedobåden Sværdfisken ses her efter tilbagekomsten til Holmen med bortsprængt agterskib, til venstre i billedet anses ubåden Nymfen. (Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

De Vestindiske Øer

I efteråret 1915 blev krydseren Valkyrien, under kommando af kommandør Henri Konow, sendt til de Dansk Vestindiske Øer som stationsskib.

Der var flere gange gennem de seneste 50 år blevet ført forhandlinger med USA om salget af øerne. Under verdenskrigen blev amerikanerne stærkt påvirket af muligheden for, at tyskerne ville forsøge at overtage de danske øer, hvor tyske firmaer havde væsentlige økonomiske interesser.

Ved en vejledende folkeafstemning i Danmark havde der været flertal for at sælge øerne til USA, forhandlingerne var nu faldet på plads, og det besluttedes at Valkyrien skulle forblive ved Vestindien indtil overdragelsen, samtidigt blev chefen, kommandør Henri Konow, indsat som midlertidig guvernør.



*Krydseren Valkyrien som stationsskib ved de Vestindiske Øer under 1. verdenskrig
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)*

31. marts 1917 blev Dannebrog officielt strøget på kasernepladsen i Charlotte Amalie på Sankt Thomas og De dansk Vestindiske øer, Sankt Thomas, Sankt Croix og Sankt Jan overdroges til USA, efter at have været i dansk besiddelse siden 1666.

Da krydseren Valkyrien den efterfølgende dag indledte togtet tilbage til København, vajede der et fremmed flag over det samfund, der gennem 245 år havde været den vestlige grænse for den danske flådes tjeneste.

Sønderjyderne hentes hjem

For en del af flåden var krigen dog ikke endeligt afsluttet ved ophævelsen af Sikringsstyrken.

Krydseren Valkyrien, der i sommeren 1919 var udrustet som kadetskib, blev i juli måned sendt til Ægypten og Malta for at hente løsladte krigsfanger, danske sønderjyder, der havde været tvunget til tjeneste i den tyske hær under verdenskrigen.

Det lykkedes for krydseren, der blandt sine unge kadetter bl.a. kunne mønstre kronprins Frederik, at returnere til Danmark i september med i alt 160 danske sønderjyder om bord.

Allerede i oktober 1920 blev Valkyrien igen sendt ud; denne gang til Holland, Belgien og Frankrig for atter at hjemføre løsladte sønderjyske krigsfanger, i alt 135 sønderjyder kom om bord.



Kong Frederik IX var som ung kadet i 1919 med til at hente sønderjyske krigsfanger tilbage til Danmark. (Foto Kongehuset)

Neutralitetskrænkelser

En af flådens vigtigste opgaver var at beskytte den danske neutralitet, det blev en opgave, der krævede mange ressourcer. - I alt blev der imellem 1914 og 1918 rapporteret om 164 overtrædelser af den danske neutralitet. Men både Tyskland og England overtrådte den danske neutralitet under 1. verdenskrig, oftest utilsigtet, - men i flere tilfælde dog også tilsigtet.

Type af Neutralitetskrænkelse	1914	1915	1916	1917	1918	Krænkelser i alt
Væsentlige neutralitetskrænkelser	0	1	0	1	0	2
Opbringelse eller visitation af handelsskibe på dansk søterritorium	5	8	1	2	2	18
Overtrædelser i spærret farvand	4	22	23	4	0	53
Passage over spærret farvand af Fly og Luftskibe	1	2	22	7	12	44
Andre mindre eller ufrivillige overtrædelser	2	0	3	1	2	8
Krigsførende magters krigsskibe ophold på dansk territorium under bevogtning af danske krigsskibe	1	2	11	2	6	22
Nødlanding af krigsførende magters fly eller luftskibe på dansk territorium	1	7	0	1	8	17
Samlede antal neutralitetskrænkelser	14	42	60	18	30	164

I det følgende finder du en kort omtale af nogle af disse hændelser:

Engelsk torpedoangreb på ubåden Havmanden

19. oktober 1914 deltog undervandsbåden Havmanden i en øvelse med flyvebåde i Sundets nordlige del. Ubåden sejlede i overfladen.

5 sømil fra Nakkehoved fyr blev ubåden pludseligt angrebet af den neddykkede engelske ubåd E.11, der fejlagtigt havde identificeret den danske ubåd som værende tysk.

Den engelske ubåd var sammen med to søsterbåde, E.1 og E.9, på vej til Østersøen for at hjælpe den russiske flåde.



Danske Undervandsbåde af A-klassen 1912 (Foto Orlogsmuseets arkiv)

Den neddykkede E.11 affyrede to torpedoer mod den danske ubåd. Om bord på Havmanden blev man først opmærksom på det engelske angreb, da der pludseligt observeredes en torpedo, der gik i overfladen agten for ubåden.

Et øjeblik efter hørtes en torpedo skure hen under Havmandens bund, men til alt held eksploderede torpedoen ikke, og Havmanden slap med skrækken.

Den følgende dag drev den ene af torpedoerne imidlertid på land ud for Nakkehoved fyr og eksploderede ved strandingen.

Det lykkedes senere for de engelske ubåde E.1 og E.9 at bryde igennem den tyske bevogtning i Sundets sydlige del og fortsætte ind i Østersøen, mens E.11 vendte om og returnerede til England. Senere indrømmede den engelske regering, at en af deres undervandsbåde ved en fejltagelse havde skudt på Havmanden og udtalte sin beklagelse af det skete.

Tysk angreb på engelsk ubåd

Allerede næste sommer prøvede englænderne igen at få flere ubåde ind i Østersøen, da man i løbet af sommeren 1915 forsøgte at få ubådene E.8, E.13, E.18 og E.19 igennem de danske farvande.

Det lykkedes for E.8, E.18 og E.19 at slippe uset igennem.

Men den fjerde, E.13, løb kort før midnat 18. august 1915 på grund ved sydspidsen af Saltholm i Øresund, inden for dansk territorialfarvand. - En hændelse der vel nok udviklede sig til den blodigste neutralitetskrænkelse i dansk område under verdenskrigen.



*Den forladte og ødelagte engelske ubåd E.13 på grund ved Saltholm efter det tyske angreb 19. august 1915
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)*

Hændelsen om Ubåden E.13 ved Saltholm



Engelsk ubåd af E-klassen (Rigsarkivet)

Natten til 19. august 1915 forsøgte de to engelske undervandsbåde E.8 og E.13 at sejle ned gennem Øresund for at komme videre ind i Østersøen. Ubådene skulle forstærke den engelske ubådsstyrke, der allerede opererede i Østersøen.

Dette var en manøvre, der ikke kun blev vanskeliggjort af de udlagte mine-spærringer i Sundet, men hertil kom de danske og svenske orlogsskibe, der patruljerede i Sundet for at håndhæve henholdsvis den danske og svenske neutralitet under den 1. verdenskrig.

Det lykkedes for den engelske ubåd E.8, under kommando af kaptajnløjtnant Francis Goodhart, at slippe uset igennem. Kaptajnløjtnanten havde valgt en rute, der lå tæt op ad den danske kyst. Ruten førte ubåden vest om Saltholm.

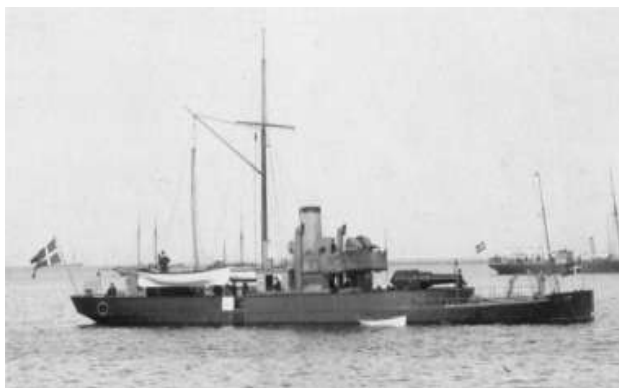
E.13, under kommando af kaptajnløjtnant Geoffrey Layton, valgte en kurs tæt på den svenske kyst, denne kurs ville føre ubåden øst om Saltholm. - E.13 var dog knap så heldig.

Tilsyneladende på grund af en fejl ved kompasset løb ubåden på grund ved Svaneklapperne ved det skete grundstødningen inden for dansk territorialfarvand.



Sydøstligste hjørne af Saltholm.

Grundstødningen observeret fra dansk side



Vagtskibet, kanonbåden Falster (Foto Orlogsmuseet)

Grundstødningen var blevet observeret fra de danske skibe, der lå på vagt i Sundet. Undervandsbådens nationalitet var dog ikke kendt af danskerne på dette tidspunkt.

Det danske vagtskib Falster, en gammel kanonbåd, under kommando af kaptajn N. Chr. Bay Schmith, lå op-ankret på den vestlige side af Saltholm; mellem Drogden og Saltholm.

Der blev derfor fra Flådens Overkommando udstedt følgende forholdsordre til Defensionseskadren:

*"Hvis det er en tysk undervandsbåd og andre tyske fartøjer vil assistere, skal der protesteres, men foreløbig ikke anvendes andre midler.
Hvis det er en engelsk undervandsbåd, skal det forhindres, at tyske fartøjer bemægtiger sig den eller angriber den.
Først anvendes protest, derefter hvis dette ikke respekteres, **anvendes de til rådighed stående midler**".*

Denne ordre blev senere bekræftet af Chefen for Flådens Overkommando, viceadmiral O. Kofoed-Hansen omkring klokken 8, om morgenen 19. august 1915.

Første danske torpedobåd kommer til stedet

Chefen for Defensionseskadren, kontreadmiral Evers, beordrede omgående en af sine torpedobåde, Narhvalen, til at undersøge undervandsbådens identitet og håndhæve den danske neutralitet.



Torpedobåden Narhvalen (Foto Orlogsmuseet)

Ved 5-tiden om morgenen blev torpedobåden Narhvalen under kommando af premierløjtnant J. A. Thiele, første danske skib på stedet og kunne endelig identificere den grundstødte undervandsbåd som en engelsk undervandsbåd, af E-klassen.

Den danske torpedobåd gik langs siden af den strandede ubåd og informerede chefen for E.13, kaptajnløjtnant Geoffrey Layton om, at han i henhold til neutralitetsbestemmelserne, havde 24 timer til at forlade dansk territorialfarvand.

Han fik samtidigt oplyst, at der ikke kunne ydes ham nogen assistance til at bringe skibet flot igen, ligesom det heller ikke ville blive tilladt, at E.13 modtog hjælp udefra.

Såfremt den engelske undervandsbåde fortsat befandt sig inden for dansk område ved udløbet af den 24 timers frist, ville både skib og besætning blive interneret

Kaptajnløjtnant Layton anmodede samtidigt om, at en af hans officerer måtte blive transporteret til det danske vagtskib for at orientere om situationen.

Dette ønske meddelte premierløjtnant Thiele ville kunne imødekommes, lige så snart flere danske skibe var fremme på sted.

Flere danske skibe til området

Med henblik på at støtte Defensionseskadren, der primært bestod af ældre skibe, beordrede Marineministeriet, at 1. Eskadre, der lå til ankers ud for Skovshoved, omgående skulle begive sig til området omkring den grundstødte undervandsbåd.

1. Eskadre, under kommando af kommandør T. V. Garde, bestod bl.a. af panserskibet Peder Skram, under kommando af kommandør C. V. Carstensen, og den mindre krydser Gejser, under kommando af kaptajn T. A. Topsøe-Jensen.

Eskadren omfattede også den 1. Torpedobådsflotille, under kommando af kaptajn Eduard Haack.

To af torpedobådene, Søulven, ført af flotille-chefen, og Tumleren, under kommando af kaptajn Godfred Hansen, blev omgående beordret til grundstødningsstedet og blev stillet til rådighed for Chefen for Defensionseskadren.



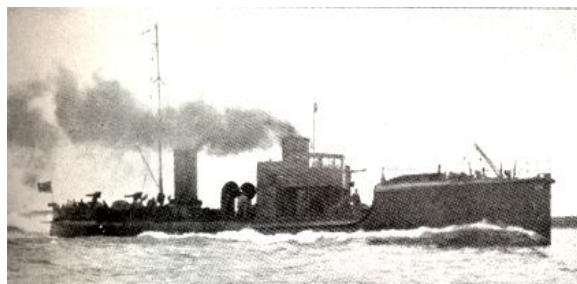
1. eskadres flagskib, Peder Skram (Foto Orlogsmuseet)

Også Defensionseskadrens torpedobåd Støren, under kommando af premierløjtnant Erik Garde, blev beordret til området for at afløse Narhvalen. De tre torpedobåde var fremme i området omkring den grundstødte undervandsbåd omkring klokken 8.45.

Men også tyskerne kiggede med

Umiddelbart efter de øvrige 3 torpedobådes ankomst, løb torpedobåden Narhvalen op på siden af den grundstødte engelske ubåd og efter ønske fra den engelske chef, førte den en af hans officerer, næstkommanderende premierløjtnant Paul Eddis over til det danske vagtskib Falster, der lå lige på den anden side af Saltholm.

De tyske skibe, der lå i den nordlige del af Køge Bugt, og umiddelbart uden for dansk territorialfarvand har sandsynligvis også observeret E.13's fortrædeligheder



Den tyske torpedobåd G132 (Foto Orlogsmuseet)

Torpedobåden Støren rapporterede, at allerede tidligt om morgenen var en tysk torpedobåd passeret tæt forbi den strandede undervandsbåd. Torpedobåden foretog sig intet, lige som kanonerne heller ikke var bemanded. Den har formentlig blot villet orientere sig om situationen. På vejen sydover gennemførte den en livlig radiokommunikation, hvor den formentlig har videregivet sine observationer og anmodet om yderligere instrukser.

Tilsyneladende åndede alting fred og ingen fare.

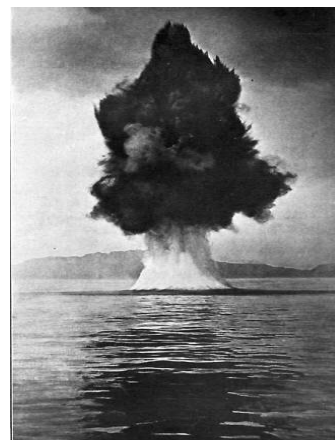
Helvede bryder løs

Klokken 9.28 rapporterede chefen for Søulven, kaptajn Haack, at to tyske torpedobåde nærmede sig med stor fart fra syd. De tyske torpedobåde G132, under kommando af Leutnant zur See, Grev von Montgelas, og G134 nærmede sig hastigt E.13 sydfra.

Ingen tvivl om, et angreb på den engelske ubåd E.13 var umiddelbart forestående. Fra masten af den tyske torpedobåd vajede signalflagene "Forlad skibet".

Umiddelbart efter at være kommet på skudhold affyrede G132 en torpedo mod ubåden E.13. Torpedoen ramte dog ikke E.13, men tog bunden og eksploderede tæt på ubåden.

Torpedobåden G132 fortsatte med at beskyde ubåden med sine maskinkanoner, og ret hurtigt blev den værgeløse ubåd skudt i brand. Samtidigt strømmede giftig gas ud fra ubådens batterier og chefen, kaptajnløjtnant Geoffrey Layton beordrede derfor sine mænd til at forlade skibet. - Der var intet besætningen kunne stille op. Hele angrebet varede mindre end 3 minutter.



*Torpedoen ramte dog ikke E. 13, men eksploderede da den ramte bunden
(Foto Orlogsmuseet)*

Danskerne forholdt sig utroligt passive

De 3 danske torpedobåde, der lå lige ved siden af den engelske ubåd forholdt sig tilsyneladende helt passive og blandede sig ikke i selve kampen.

1. eskadre, med bl.a. panserskibet Peder Skram og krydseren Gejser, var på det tidspunkt, hvor angrebet blev indledt, nået til en position ca. 5 sømil fra stedet. Kl. 10.35 observerede eskadren en kraftig eksplosion fra området omkring strandingsstedet.

Kanonerne på de danske skibe var bemandede, men forblev tavse. Dette til trods for, at marinens stabschef tidligt om morgenen havde givet direkte ordre til at beskytte den grundstødte engelske ubåd, om nødvendigt med våbenmagt.

Danskerne vågner

Umiddelbart efter at den engelske chef havde beordret besætningen fra borde og flere engelske søfolk havde forsøgt at svømme ind til den faste grund et par hundrede meter længere inde mod Saltholm, greb de danske torpedobåde ind.



*Torpedobåden Søulven
(Foto Orlogsmuseet)*

Torpedobåden Søulven, der lå for anker tæt ved den engelske ubåd, satte omgående fuld damp under kedlerne og kappede samtidigt ankerkæden og lod dermed ankeret gå over bord. Samtidigt satte Søulven en af sine redningsbåde i vandet for at hjælpe de overlevende fra E.13.

Med fuld fart sejlede Søulven frem mod de tyske torpedobåde for at protestere mod denne krænkelse af dansk neutralitet.

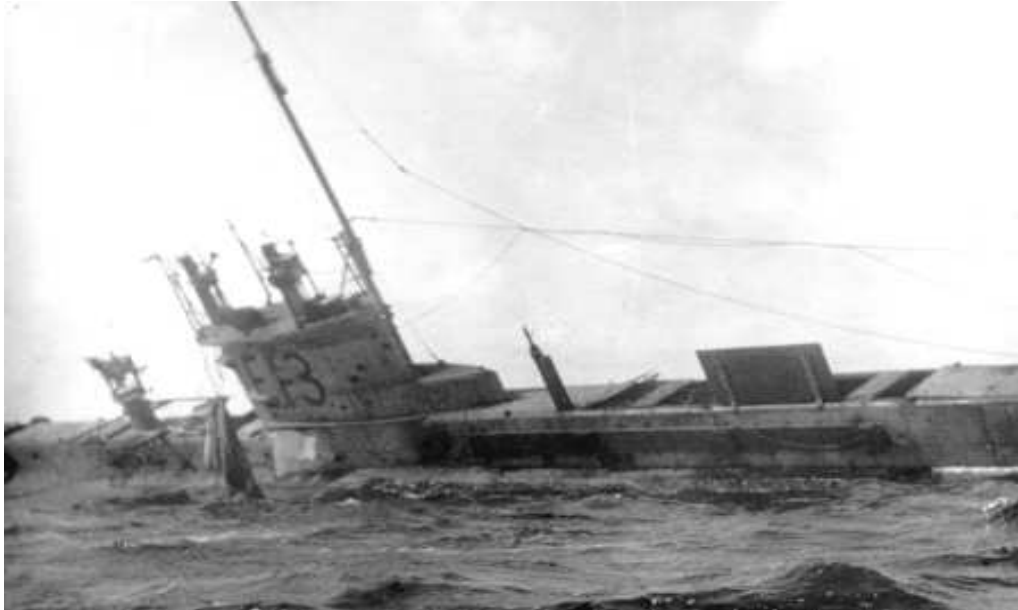
Samtidigt løb også torpedobåden Støren løb ind mellem den engelske undervandsbåd og den angribende tyske torpedobåd og hjalp med til at samle de overlevende engelske søfolk op fra vandet.

Da de danske torpedobåde lagde sig imellem afbrød de tyske Torpedobåde G132 og G134 umiddelbart angrebet, og begyndte at bevæge sig sydover igen for fuld kraft. Resultatet er 15 omkomne engelske ubådsfolk

De overlevende engelske ubådsfolk, heriblandt chefen, kaptajnløjtnant Layton bliver senere bragt til Holmen om bord på torpedobåden Støren.

Samme dag bjærgede flåden 14 omkomne engelske ubådsfolk som alle var druknet. Den 15. og sidste af de omkomne bliver først bjærget et par dage senere. De omkomne blev bragt ind til Holmen.

Det engelske Orlogsflag vajede fra undervandsbådens korte mast under hele angrebet og også efter dette.



Den forladte engelske ubåd E. 13 efter angrebet (Foto Orlogsmuseet)

Krigen er slut

De 14 overlevende engelske ubådsfolk måtte nu indse, at for dem var krigen slut. De blev interneret i Danmark og kunne forvente først at blive frigivet, når den 1. verdenskrig var til ende. For de fleste af dem var det også, hvad der hændte.

Men chefen, kaptajnløjtnant Layton, og hans næstkommanderende, premierløjtnant Paul Eddis ville det anderledes. De flygtede fra interneringen, ganske enkelt.

De 15 kister med de omkomne britiske ubådsfolk blev efter en sørgehøjtidelighed på Holmen bragt tilbage til England ombord på DFDS skibet S/S Vidar. De omkomne blev ledsaget af en dansk officer, kommandør Rørd Hammer; og tre danske torpedobåde eskorterede skibet til Hull. Vraget af E.13 blev senere bjærget af danskerne og bragt til Holmen. Efter krigen blev undervandsbåden, efter aftale med englænderne, solgt til ophugning

Lusitania's banemand strander ved Vestkysten

En af de mere fredelige neutralitetskrænkelser skete i november 1916, da en tysk ubåd på grund af maskinskade strandede ud for Vrist lige syd for Harboøre på den jyske vestkyst.

Et dansk orlogsskib blev beordret til stedet for at bevogte ubåden og håndhæve dansk neutralitet. Det blev dog en let opgave. Da den tyske ubådschef erfarede, at de ikke kunne bringe ubåden flot, valgte de at sprænge skibet.

Senere viste det sig, at den strandede og nu sprængte tyske ubåd var den ubåd, U 20, der i maj 1915 havde sænket det engelske passagerskib Lusitiana. En sænkning der senere var stærkt medvirkende til at bringe USA ind i krigen.

Forholdsordren skærpes

I 22 tilfælde måtte danske orlogsskibe bevogte krigsførende magters orlogsskibe eller handelsskibe inden for dansk territorialfarvand eller i danske havne.



Torpedobåden Søulven var med ved E.13-affæren, der bl.a. var med til at skærpe forholdsordren til flådens skibe.

Fra starten af verdenskrigen var bevogtningen af disse skibe blevet udført på baggrund af den forholdsordre som Flådens Overkommando havde udstedt 19. august 1814, nøjagtigt ét år før episoden med den engelske ubåd E.13.

Direktivet for bevogtningen af skibene blev primært udarbejdet for at sikre, at neutralitetsbestemmelserne blev overholdt, men efter E.13-episoden blev forholdsordren skærpet for at undgå lignende gentagelser.

Da det tyske fragtskib Prinz Friderich Wilhelm således grundstødte 16. december 1916 på vej nord om Sjælland og Fyn i meget dårligt vejr, var ordren til de to bevogtende danske torpedobåde ganske anderledes klar:

"Forhåndsammunition oppe og torpedoerne klare til skud. Dersom angreb finder sted om dagen, bliver det sandsynligvis med undervandsbåd. Ses et periskop, hejses protestflag og umiddelbart efter skydes".

Kampen ved Bjerregaard

1. september 1917 blev 4 armerede tyske trawlere beskudt inden for dansk territorialfarvand og drevet på grund af engelske jagere ud for Bjerregaard ved den jyske vestkyst.

Der befandt sig ingen danske orlogsfartøjer i nærheden, men der blev straks dirigeret skibe til området for en midlertidig bevogtning af vragene af de tyske fartøjer.

De tyske besætninger, der kom i land, blev omgående interneret af de danske myndigheder.

Under den engelske beskydning faldt flere granater inde på land og anrettede en del skade. Senere udtalte den engelske regering sin beklagelse af episoden.

Igotz Mendi's stranding ved Skagen

Det spanske fragtskib Igotz Mendi var blevet opbragt af den tyske hjælpekrydser Wolff i det Indiske Ocean, og var under tyske flag og med tysk prisemandskab om bord på vej til Kiel, da det 24. februar 1918 strandede ud for Skagen.

Om bord på fragtskibet befandt sig stadig den spanske besætning, ligesom der også var en del af tyskerne tagne krigsfanger af forskellig nationalitet.

Danske orlogsskibe, deriblandt inspektionsskibet Diana og krydseren Hejmdal blev omgående beordret til sted for at forhindre angreb, visitation eller anholdelse fra fremmed magts side.



Krydseren Hejmdal, der her ses forlade Københavns Havn, måtte affyre varselsskud, da en tysk ubåd for anden gang forsøgte at nærme sig det grundstødte spanske fragtskib Igotz Mendi. (Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

En forbigående tysk undervandsbåd forsøgte den 26. at komme i forbindelse med det tyske prisemandskab om bord på det spanske skib. De danske skibe tillod signalering mellem skibene, men forhindrede radiotelegrafering.

Ved middagstid samme dag blev den spanske besætning bragt i land i redningsbåden.

I løbet af eftermiddagen besluttede den danske regering, da opholdsfristen var overskredet, at den tyske besætning skulle bringes i land og internes. Skibet skulle overlades til sin oprindelige spanske besætning, og krigsfangerne skulle løslades.

På grund af storm i området var det ikke umiddelbart muligt at orientere den tyske kaptajn om denne beslutning.

Den følgende dag forværredes vejret yderligere, og den tyske marinebesætning måtte efter at have afgivet nødsignal bringes i land i redningsbåden.

Senere samme formiddag forsøgte en tysk undervandsbåd atter at nærme sig grundstødningsstedet, men blev afvist med varselsskud fra den danske krydser Hejmdal.

Et dansk vagthold fra flåden opholdt sig på skibet indtil 29. februar, hvorefter bevogtningen blev overtaget af politiet.

Efterfølgende blev Igotz Mendi bjerget af Svitser, bragt i havn og overgivet til sin spanske besætning.

Ubåden Dykkeren's forlis:

9. oktober 1916 forlod ubåden Dykkeren, under kommando af premierløjtnant Svend Aage Christiansen, Holmen. Lige uden for Københavns havn blev kursen sat mod nord, mod Tårnbæk. Ubåden og dens 9 mands besætning havde ganske ubevidst påbegyndt bådens sidste skæbnesvangre togt.



Ubåden Dykkeren til kajs ved Orlogsværftet . (Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

Søværnets første ubåd

Ubåden Dykkeren var Søværnets første ubåd. Den var blevet bygget for det danske søværn ved Fiat San Giorgio værftet i La Spezia i Italien i 1908/09, og var efter en bugsering fra Italien til Danmark, indgået i den danske flåde 29. september 1909.

I modsætning til flådens senere ubåde, der også blev udstyret med diesel-motorer, var Dykkeren kun udstyret med elektromotorer, hvilket gjorde, at dens rækkevidde var stærkt begrænset, specielt da batterierne fra starten kun kunne oplades på Holmen.

I 1916 blev ubåden derfor primært anvendt som skoleubåd, med stærkt begrænsede krigsopgaver, idet dens primære rolle blev at uddanne nye ubådsfolk.

Rutinemæssig dykning

Ved 13.30-tiden nåede ubåden frem til øvelsesstedet ud for Tårnbæk Rev lige nord for København, og der blev gjort klar til den rutinemæssige dykning. Fra ledsagefartøjet, torpedotransportfartøjet Sleipner, kunne man følge forberedelserne.

I de dage blev ubådene af sikkerhedsmæssige årsager altid ledsaget af et overfladeskib under øvelsesdykninger.

Ombord på Dykkeren blev lugerne beordret lukket, og snart efter skyllede Øresunds bølger henover ubåden, medens den indledte sin dykning.

Efter kort tid var der intet, der røbede den neddykkede ubåd, bortset fra de højeste reglementerede signaler om bord i ledsageskibet.



Ubåden Dykkeren til søs (Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

Kollisionskurs

Ubåden havde kun været neddykket i ganske kort tid, da man fra broen på Sleipner observerede en stor damper, der havde kurs lige mod det sted, hvor ubåden var dykket.



Ledsagefratøjet torpedotransportfartøjet Sleipner
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

Ledsagefartøjet brugte sin dampfløjte for at advisere det fremmede skib, der senere viste sig at være den norske damper S/S Vesla af Bergen, men tilsyneladende fortsatte damperen sin sejlads.

Sleipner begyndte nu at udsendte korte stød med sin dampfløjte, som er det internationale faresignal til søs. Vesla, der nu indså, at den stævnede mod fare, slog omgående bak på maskinerne - men for sent. Kort efter blev dampskibets stævn løftet lidt ud af vandet, da det tilsyneladende ramte noget under vandet!

Ubåden Dykkeren synker

Inde i ubåden lød det som om der væltede en stak jernplader, da det norske dampskib ramte ubåden. Ubåden krængede voldsomt over ved kollisionen og vandet begyndte ret hurtigt at trænge ind i agterskibet.

Dykkeren var blevet ramt lige agten for den agterste nedgangsluge og en større læk sloges ved lugekarmen. Vandet fossede ind i agterskibet og maskinrummet gennem den beskadigede luge agter.

Der måtte handles omgående af den indespærrede besætning for at redde livet!

Chefen, premierløjtnant S. Aa. Christiansen, agerede som en professionel ubådsmand. Han gav umiddelbart ordre til at blæse hovedtankene ud og forsøgte samtidigt at udløse ubådens faldkøl. Formålet var helt klart at få Dykkeren tilbage på overfladen.

Men katastrofen kunne ikke afværges og i en kaskade af luftbobler lagde ubåden sig til hvile på ca. 10 meter vand og med en svag slagside.

Klokken var nu blevet lidt over 2 om eftermiddagen.

Øjeblikkelig alarm og hurtig indsats

Sleipner slog øjeblikkelig alarm ved at sejle over til det opankrede stationsskib ved Tårnbæk Rev, kanonbåden Guldborgsund, der kunne alarmere videre til flådens overkommando.

Ved et rent tilfælde befandt der sig en dykker ombord i Guldborgsund. - Og ikke en helt tilfældig dykker.

Dykkeren var nemlig daværende kaptajn, baron Niels Juel-Brockdorff, der selv var en erfaren ubådsmand, og tidligere havde været chef for Dykkeren.



Kaptajn, baron Niels Juel-Brockdorff
(Foto Orlogsmuseets arkiv)

Juel-Brockdorff var for nærværende chef for flådens nyeste ubåd Triton, der netop i de dage var til eftersyn ved Orlogsværftet.

Han havde derfor valgt netop denne dag at besøge Guldborgsund's chef, kaptajn Hermann Ewald, der i øvrigt var gift med hans kones søster.

3 mand kommer op til overfladen

Da Sleipner kom på siden af kanonbåden gik Juel-Brockdorff om bord, for om muligt at kunne hjælpe til ved redningsarbejdet. Han blev omgående iført den i ledsagefartøjet værende dykkerdragt, mens de sejlede hen mod den bøjle som markerede stedet, hvor Dykkeren var forsvundet.

På vejen derhen observeredes pludseligt, at 3 mand dukkede op til overfladen med underbådsmand Janus Sørensen i spidsen. Det var lykkedes dem at sluse sig ud gennem kommandotårnet. De 3 mand blev hurtigt samlet op af en båd, som Vesla havde sat i vandet. De kunne berette, at chefen for Dykkeren, premierløjtnant Svend Aage Christiansen stadig befandt sig i kommandotårnet.



FHer ses besætningsmedlemmer fra ubåden Bellona iført de vigtige veste omkring 1920.
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

Klokken var nu blevet halv tre.

6 redningsveste til 9 mand

Ubåden var udstyret med i alt 12 iltåndingapparater med indbygget redningsvest. 2 af disse var blevet ødelagt, medens 4 var placeret i det vandfyldte rum.

Nu var der således kun 6 apparater med tilhørende redningsveste til de 9 mand i ubåden.

Ombord i ubåden besluttede man sig derfor for, at de 3 der ikke havde noget iltåndingsapparat omgående skulle forsøge at sluse sig ud gennem kommandotårnet.

Chefen, der var udstyret med iltåndingsapparat skulle assistere dem ved udslusningen. Planen var, at de alle 9 skulle forsøge at sluse sig ud gennem kommandotårnet, med chefen som sidste mand.

Første dykker nede ved ubåden



Chefen for Dykkeren, premierløjtnant S. Aa Christiansen omkom ved ulykken
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)

Fra Sleipner besluttedes det nu at sende dykkeren, Niels Juel-Brockdorff, ned for at prøve at få kontakt med chefen i kommandotårnet.

Juel-Brockdorff udtaler selv om forsøget:

"Jeg landede også godt nok på dækket, men da båden lå med en del slagside, måtte jeg med forsigtighed kravle hen ad dækket og var så uheldig at glide, så inden jeg fik rigtig fat, dumpede jeg ned på bunden. -"

Han fortsætter: *"Med de tre ryk i livlinen fik jeg signaleret, at jeg skulle hales op; et nyt forsøg mislykkedes også, da strømmen tog mig, så jeg måtte give op"*.

Ulykken skete ved 13-tiden, og da der vel er gået det meste af en time, inden jeg kunne komme ned, er det vist tvivlsomt, hvorvidt chefen på det tidspunkt havde været i live."

Klorgas og vand inde i ubåden

Det blev snart umuligt for de 5 besætningsmedlemmer at opholde sig agter. Ikke mindst da det indtrængende saltvand begyndte af udvikle klorgas fra akkumulatorerne.

Mandskabet søgte derfor tilflugt forude i torpedorummet. Gennem køjet til kommandorummet kunne de se hvordan vandet fortsat steg.

Mændenes grundige træning, disciplin og personlige mod blev nu sat på en voldsom prøve.

Der skulle endnu gå mange timer i uvished, før de atter kunne trække vejret frit ved overfladen.

Bjergningsfartøjet ankommer

Søværnet havde allerede for længst forudset, at noget sådan desværre kunne ske, og havde derfor en kontrakt med Svitzer om bjergningsassistance ved evt. ubådsulykker.

Knapt tre timer efter ulykken kunne Svitzers bjergningsfartøj Kattegat ankre op på positionen, og bjergningen kunne påbegyndes.

Det første der blev gjort, var at sende en dykker ned med en luftslange, således at der kunne pumpes frisk luft ned til de indespærrede. Dernæst skulle der fastgøres stålwirer til de hejsebeslag, som var monteret i forstævnen på Dykkeren.

Kontakt til de indespærrede

Mens Svitzers erfarne dykkere således påbegyndte bjergningen af den sunkne ubåd, blev Juel-Brockdorff atter sendt ned for at prøve at få kontakt med resten af besætningen.



Med en hammer i hånden forsøgte han at morse-signalere til de indespærrede. Han siger selv:

"Jeg stod på bunden, og signaleringen foregik som under en skoletime. - Maskinmester Andersen og jeg kunne heldigvis alfabetet udenad, og hans svar kom så tydeligt fra det lille rum derinde bag stålpladerne, at også dette beroligede både ham og mig". -

Det var en oplevelse at kunne komme op ad lejderen igen, få ruden åbnet og meldt den kommanderende på flagskibet Olfert Fischer, *"at de fem mand var ved godt mod."*

*Tungdykker i dragt af cirka samme udseende som den Juel-Brockdorff benyttede i 1916
Dragten vejede ca. 70 kilo.
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)*

Flere gange i aftenens løb blev Juel-Brockdorff sendt ned til ubåden for at holde kontakt til de indespærrede, og samtidig fortælle dem, hvordan arbejdet skred frem.



Bjærgningsoperationen er i fuld sving (Samtidig tegning -Orlogsmuseets arkiv)

5 mand reddes i live

Da stålwirene var blev fastgjort begyndte Kattedag at hæve ubåden ganske langsomt, medens der fortsat blev pumpet frisk luft ind i båden.

Endelig ved 23-tiden brød ubådens forende atter Øresunds overflade, men ikke så højt, at forreste luge kunne åbnes. Der blev derfor placeret sække med savsmuld omkring lugen, inden den blev åbnet.

Efter at være indelukket næsten 9 timer i den gasfyldte ubåd Dykkeren på bunden af Øresund, lykkedes det at redde de sidste 5 mand fra den forulykkede ubåd tilbage til overfladen.

Efter en mundfuld frisk luft, blev de snart bragt om bord, hvor skoldhed kaffe og en cognac ventede.

Chefen omkommet

En båd sejlede hen til ubådens kommandotårn, der også ragede op over vandet. Herfra bjergedes liget af premierløjtnant Christiansen, der var omkommet under udslusningen af de tre første besætningsmedlemmer, og derfor ikke var i stand til at assistere de øvrige i udslusningsforsøget.

Han blev på sin post og gav sit liv for sit mandskab.

En torpedobåd med orlogsflaget på halv stang sejlede liget af chefen og de overlevende tilbage til stationen på Orlogsværftet.



*Dykkeren's besætning fotograferet før Første Verdenskrig.
Yderst til højre står daværende Løjtnant Rechnitzer
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)*

Dykkeren's endeligt

På grund af søen samt at det trak op til dårligt vejr, og tidspunktet, besluttedes det at sænke Dykkeren ned på bunden igen, nu hvor besætningen var reddet ud.

Nogle dage senere lykkedes det at bjerge ubåden og bringe den ind til Holmen. Men det viste sig, at det ikke kunne svare sig at reparere båden, hvorefter den blev kasseret.



*Dykkeren's agterdæk fotograferet på Holmen efter kollisionen.
Den tomme lugekarm ses tydeligt, mens logiskibet Hekla og den britiske ubåd E.13 ses i baggrunden
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)*

Kaptajn Juel-Brockdorff hædres

Dykkeren's tidligere chef, kaptajn Niels Juel-Brockdorff, der som den første dykkede ned til den sunkne ubåd, og gennem det meste af bjærgningsoperationen holdt kontakten til de indespærrede ubådsfolk, blev rost for sin indsats.

Tre dage efter ulykken modtog Juel-Brockdorff en skriftlig anerkendelse fra Chefen for Flådens Overkommando, viceadmiral O. J. Kofoed-Hansen:

Hr. Kaptajn N. Juel-Brockdorff, Chef for Undervandsbaaden Triton:

Efter Afslutningen af Bjærgningen af Besætningen fra den forulykkede Undervandsbaad Dykkeren finder Flaadens Overkommando Anledning til over for Hr. Kaptajnen at udtale sin Anerkendelse af Deres udmærkede Assistance ved dette arbejde, som skønnes væsentligt at have bidraget til det opnaaede Resultat.

sign. O. Kofoed-Hansen

Allerede 18. oktober, blev kaptajn Niels Juel-Brockdorff endvidere udnævnt til Ridder af Dannebrogordenen, som en yderligere officiel anerkendelse af sin indsats.

Bjærgningen gav genlyd verden over



Flere af flådens større skibe blev efter ulykken udstyret med en kran agter til løftning af ubåde.

*Her ses Kystforsvarsskibet Peder skram med kranen monteret agter
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)*

Den udslusning, der blev gennemført fra ubåden Dykkeren, var den første af sin art, der blev foretaget i verden.

Affæren vakte derfor stor international opsigt i maritime kredse, og ubåden Dykkeren's forlis blev efterfølgende omtalt i mange maritime tidsskrifter.

Umiddelbart efter Dykkeren's kollision blev der ændret på en række forhold i de danske ubåde, for at undgå en lignende situation, ligesom flådens større skibe blev forsynet med en svær kran på agterdækket, for om muligt at kunne assistere i fremtidige situationer.

Lykkeligvis kom disse kraner aldrig i anvendelse til dette formål.

Med en relativ stærk flådestyrke bestående af panserskibe, ubåde og torpedobåde, støttet af udlagte miner, var det lykkedes for Danmark at hævde sin neutralitet og klare sig igennem uden at blive inddraget i krigen.