

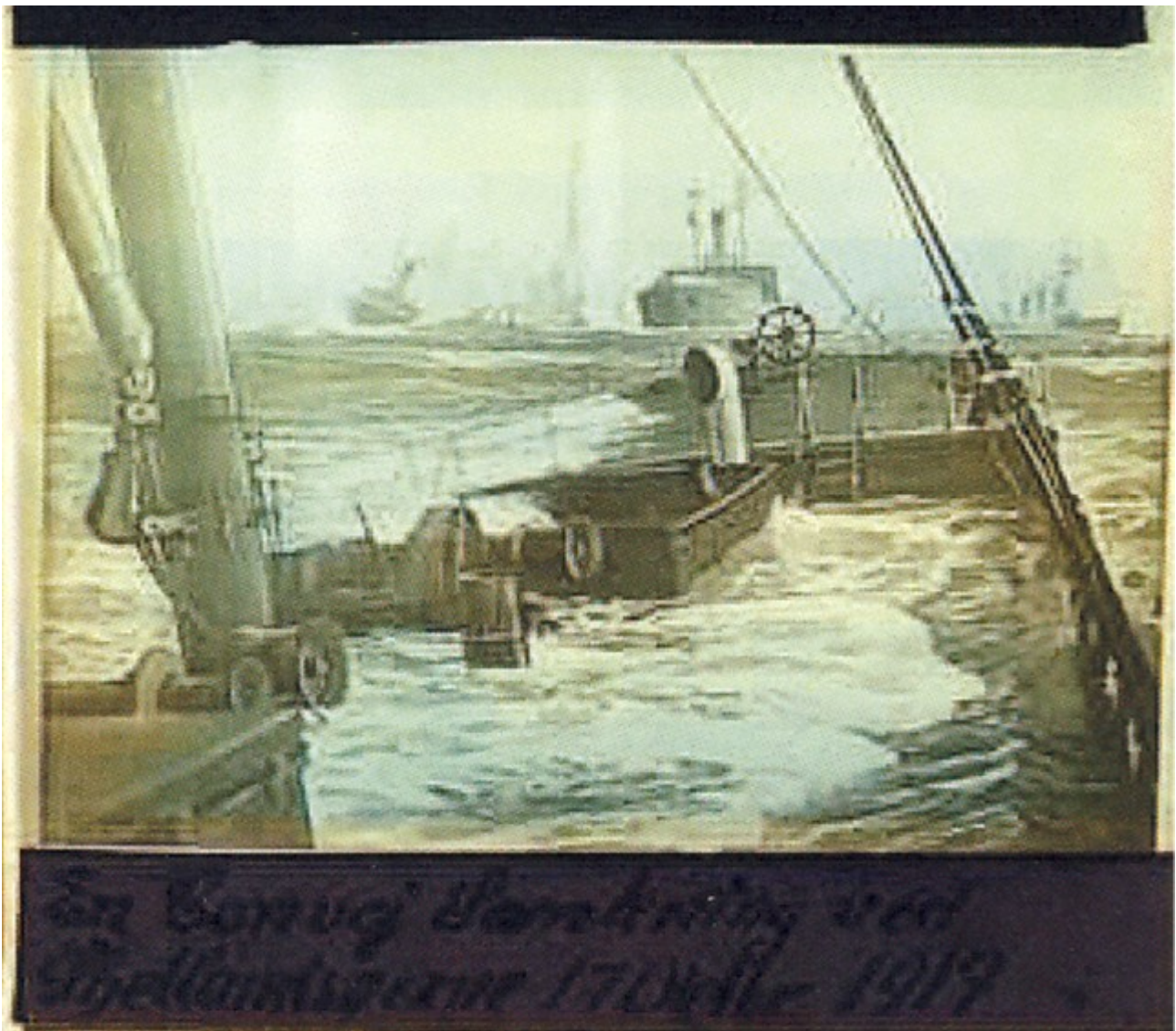
En konvojs undergang

En sort dag for de skandinaviske handelsskibe og de britiske eskortefartøjer under Første Verdenskrig

En papirkopi af et billede fra en gammel glasplade, som ganske vist ikke var i den bedste kvalitet, vakte straks min

nysgerrighed, idet billedet var meget dramatisk.

Fotografen, som har taget billedet, står ombord på en fragtdamper og fotograferer ud over agterskibet, som overskyldes af vand, og man kan se, at skibet er i færd med at synke. I baggrunden ses et krigsskib, som beskytter andre handelsskibe, hvoraf mindst et skib mere på billedet er ved at gå ned. Under billedet står teksten: "En konvojsænkning ved Shetlandsøerne 17. oktober 1917".

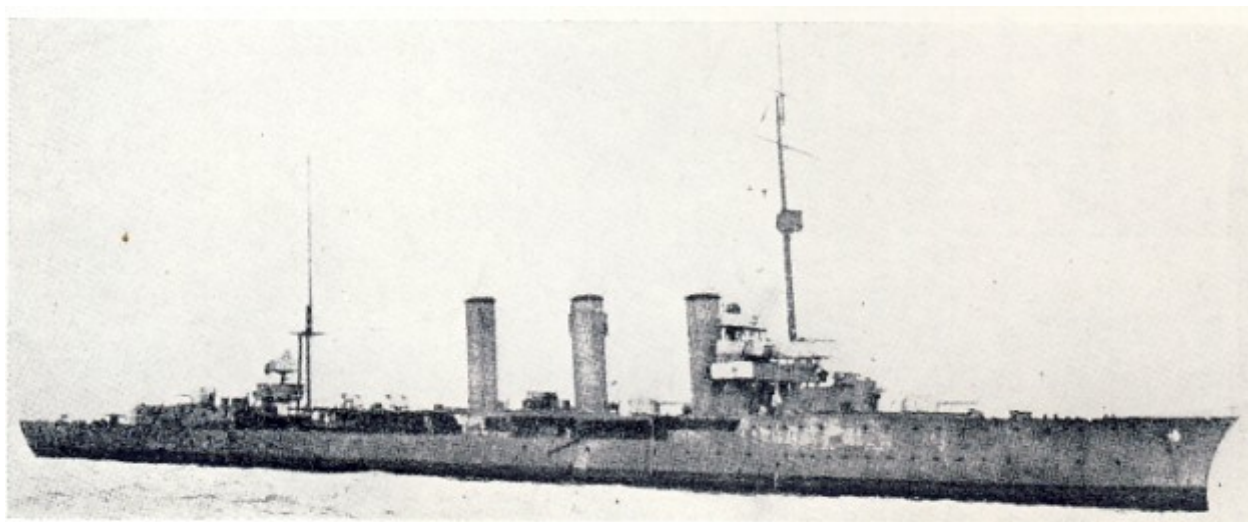


Hvem denne koldblodige fotograf er og hvilket skib, der er tale om, ved jeg ikke, men

måske er billedet taget fra et af de danske skibe. Den originale glasplade blev solgt

sammen med andre glasplader på en dansk auktion, men auktionshuset vil hverken give oplysninger om køber eller sælger. Så med mindre der dukker nogen op, som ved noget om billedet eller fotografen, forbliver det nok et mysterium.

Når jeg ser i mine arkiver over forliste skibe under datoen den 17. oktober 1917, kan



Ovenfor ses den hurtigsejlende krydser SMS "Brummer", som var helt identisk med SMS "Bremse" og med hvem, den altid var i følgeskab med.

Efter "Jyllandsslaget" i maj 1916 beherskede briterne verdenshavene, hvorfor tyskerne mest kæmpede med deres ubåde. I januar 1917 erklærede tyskerne den uindskrænkede ubådskrig, hvorefter de tyske ubåde stort set sænkede alt, hvad de fik øje på i Nordsøen, da der i 1917 ikke sejlede tyske handelsskibe i dette farvand.

Heller ikke mange tyske krigsfartøjer vovede sig på dette tidspunkt langt ud i Nordsøen eller ud på verdenshavene, men de tyske hurtigsejlende krydsere SMS "Bremse" og SMS "Brummer, som var bygget på Vulcan

jeg se, at flere skibe fra den Skandinaviske handelsflåde og de britiske eskorte fartøjer næsten blev fuldstændig udslettet i den nordlige Nordsø.

En konvoj bestående af 12 handelsskibe, som blev eskorteret af to britiske destroyere, HMS "Strongbow" og HMS "Mary Rose", samt to bevæbnede damptrawlere, "P. Fannon" og "Elise", blev alle angrebet af tyske flådestyrker.

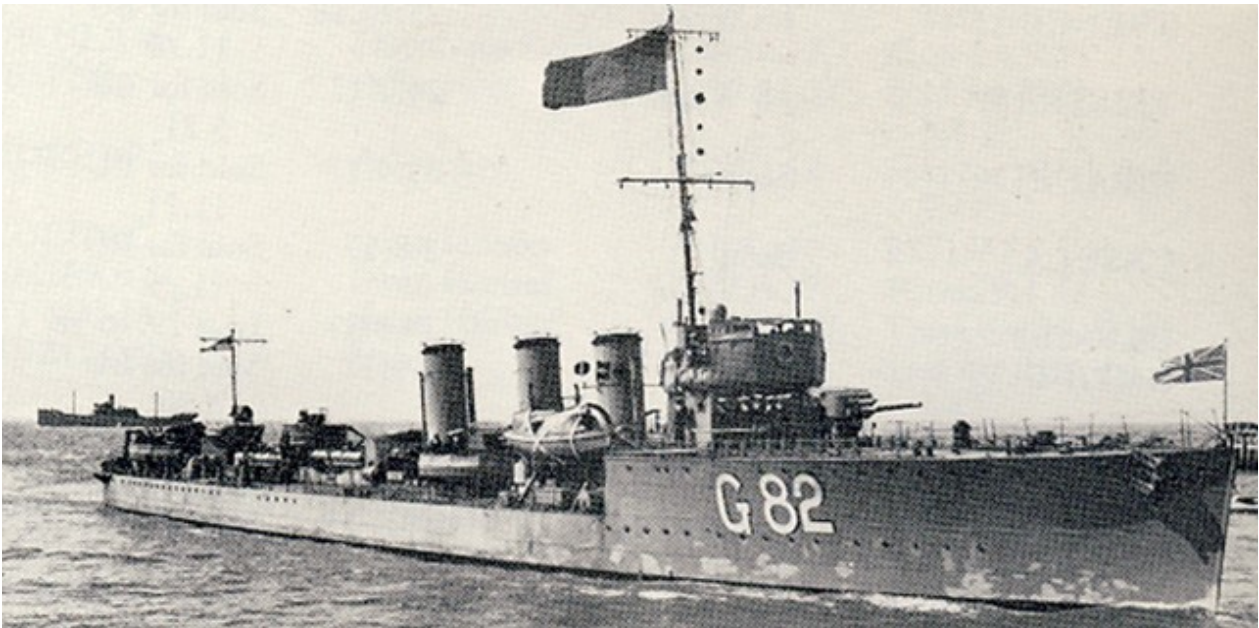
værftet i Stettin efter de samme tegninger i 1916, havde i 1917 og 1918 flere succesfulde mineudlægnings-operationer og aktioner med angreb på fjendtlige handelsskibe ud for Norges kyster. Begge skibe var 135 m lange, kunne medføre 400 miner, og var hver især bevæbnet med 4 stk. 15 cm kanoner og to stk. 8,8 cm kanoner, samt to torpedoafskydningsrør.

Den 16. oktober om formiddagen befandt begge tyske krydsere sig 20 sømil vest for Bovbjerg med kurs mod området mellem Shetlandsøerne og den norske kyst. Her var

deres opgave at lave et overraskelsesangreb på de konvojer og skibe, som var på havet mellem Bergen og Lerwick.

Briterne havde over radioen hørt, at krydserne "Bremse" og "Brummer" var ude

på havet i den sydøstlige Nordsø, men ingen i det britiske admiralitet kunne på dette tidspunkt forestille sig, at de to tyske krigsskibe turde sejle så langt mod nord for at angribe konvojerne mellem Norge og Shetlandsøerne.



HMS "Strongbow"

Admiral Beatty fik ikke selv oplyst, at de to tyske krydsere var på havet, idet han i så fald ville have sendt flere større britiske enheder ud i Nordsøen for at jage dem.

Den 17. oktober om morgenen kunne tyskerne ved radioaflytning forstå, at der var en vestgående konvoj på vej mod Lerwick. Tyskerne gjorde klar til angreb ved dag gry ca. 65 sømil øst for Lerwick. Den britiske destroyer "Mary Rose" var ca. 8 sømil foran konvojen, og "Strongbow" befandt sig i den bageste del af konvojen.

"Strongbow" var den første, der fik øje på de tyske krigsskibe, men troede, at det var britiske enheder. På det tidspunkt var den tyske krydser "Brummer" helt inde på en

afstand af kun 3000 yards, hvor den åbnede ild, og hvorved "Strongbow" fik ødelagt såvel telegrafene og hoveddamprøret, så det ikke kunne sejle. Angrebet resulterede også i mange sårede og døde på dækket, ligesom skibet brød i brand.

Da "Strongbow" var ødelagt og synkende, sejlede de tyske krydsere op langs med konvojen af handelsskibe, og sænkede dem en for en. Der blev signaleret til handelsskibene, at besætningerne skulle forlade deres skibe, men i samme øjeblik blev de beskudt. Handelsskibene, som lå længere forude, så hvad der skete bagude, og nåede derfor at forlade deres skibe, inden de blev beskudt.



Der er lavet en diorama model af HMS "Mary Rose", som ses her.

Da HMS "Mary Rose", som lå 8 sømil foran konvojen hørte kanonild bagude og derved opdagede, hvad der skete, vendte den om for at hjælpe handelsskibene, men hun blev meget hurtigt sænket af de to tyske krydsere, som havde større ildkraft.

I alt blev 11 skibe sænket og de eneste skibe, som slap væk, var tre britiske handelsskibe og den armerede trawler "P. Fanon", som alle var uden for synsvidde. Også den armerede trawler "Elise" slap for at blive sænket. Den forsøgte at holde sig uden for skudvidde, og da de tyske krydsere sejlede væk, var det "Elise", som sejlede frem og samlede de overlevende op fra de to britiske krigsskibe, samt nogle af de overlevende fra handelsskibene.

Mange overlevende fra handelsskibene reddede sig selv i deres egne redningsbåde,

hvor de senere dels blev opsamlet af andre skibe fra Lerwick eller selv sejlede med vinden ind til den norske kyst.

Selv om der generelt var store britiske flådestyrker ude på havet, nåede ingen af de angrebne skibe at sende radiosignaler om angrebet, så de to tyske krigsskibe vendte sikkert og uantastet hjem til de tyske Nordsøhavne.

Begge de tyske krigsskibe overlevede krigen, men blev lige efter krigen ført til det britiske flådeområde i Scapa Flow på Orkneyøerne. Her blev de sænket af skibenes egne besætninger sammen med de mange andre tyske krigsskibe, som lå beslaglagt og til ankers i den store lukkede bugt.



Det danske dampskib "Stella" som også var

med i konvojen, og hvor alle 14 ombordværende overlevede sænkningen af skibet.

Følgende skibe blev sænket i konvojen den 17. oktober 1917:

Britisk krydser	HMS "Mary Rose"	83 omkom, og kun 5 blev reddet
Britisk krydser	HMS "Strongbow"	47 omkom, og kun 39 blev reddet
Norsk damper	"Habil"	Alle blev reddet, men 1 blev såret
Norsk damper	"Dagbjörg"	1 omkom, 2 såret og resten reddet
Norsk damper	"Sörhaug"	1 omkom, resten blev reddet
Norsk damper	"Silja"	3 omkom, 1 såret, resten blev reddet
Norsk damper	"Kristine"	11 omkom, 1 blev reddet
Svensk damper	"Wicander"	16 omkom, 3 blev reddet,
Svensk damper	"Visbur"	alle 17 blev reddet
Dansk damper	"Stella" 836 brt.	alle 14 blev reddet
Dansk damper	"Margarethe"	alle 17 blev reddet

På en efterfølgende søforklaring fra besætningen på danske damper "Margrethe" blev følgende oplyst:

Kl. 06,45 medens det endnu var halvmørkt, observeredes to krydsere. Man blev ikke særlig betænkelige af den grund, da man formodede de var britiske. "Margrethes" kaptajn, styrmand og rorgængerer var alle på broen kl. ca. 07,00, da krydserne åbnede ild og begyndte en heftig beskydning af handelsskibene og de ledsagende britiske lette krydsere.

I "Margrethe" blev maskinen straks stoppet, og man gik til redningsbådene for i disse at forlade skibet. Samtidig blev "Margrethe" allerede kraftig beskudt med sprænggranater og brandbomber. Det lykkedes imidlertid begge både med hele besætningen at komme

uskadt fra borde. Da bådene var kommet så langt som en skibslængde fra

skibet, var der for besætningen ikke meget tvivl om, at de også blev beskudt, idet projektilerne ustandseligt fløj hen over dem og flere faldt i vandet kun få alens afstand fra bådene. Denne behandling varede ca. ½ time, og "Margrethe" havde da fået flere træffere. Kommandobroen med bestikhuset stod i lys lue, kedlerne var ramt og eksploderet og en sprænggranat var eksploderet i agterlasten. Efter dette traktement af "Margrethe" vendte krydserne sig for en stund til de andre skibe, men da "Margrethe" ikke viste sig tilbøjelig til at synke, kom krydserne tilbage efter en times forløb. Her gav de skibet endnu flere salver fra begge sider, hvorefter det begyndte at krænge over til bagbord.

Med bådene søgte man at komme så langt bort fra skibene som muligt, men kom som følge af krigsskibenes bevægelser atter i ildlinjen mellem en tysk og britisk krydser, som nu kæmpede heftigt. For en stund var bådene atter i den største fare, projektilerne for hvinende hen over bådene og flere faldt i vandet så tæt ved, at det nærmest må betragtes som et lykestilfælde, at bådene ikke blev ramt.

Kl. 09,30 var alle skibe ødelagte og de fleste allerede sunket. Derefter forsvandt de tyske krydsere i østlig retning. Noget tid efter blev alle fra "Margrethe" optaget af en tililende engelsk trawler, som herefter afsøgte området og samlede mere eller mindre lemlæstede søfolk op fra forskellige skibe. "Margrethe" sås efterhånden at krænge stærk over til bagbord, og kl. 10,45 gik vandet ind over agterskibet, hvorefter "Margrethe" vendte forenden i vejret og sank.

Det var en overgang besætningens indtryk, at tyskerne skød efter redningsbådene, men kaptajnen måtte efterfølgende indrømme, at såfremt det havde været tyskernes hensigt, at sænke bådene kunne det være sket, idet begge krydsere senere sejlede forbi bådene flere gange uden at skyde på disse.

I søforhøret af de enkelte besætningsmedlemmer fremkom et par episoder om evakueringen

Letmatrosen kan tiltræde kaptajnens forklaring, men tilføjer, at han lå til køjs i folkelukafet og vækkedes ved, at matros Jensen råbte på ham. Da han derefter sprang op på dækket, var styrbords redningsbåd, hvortil han hørte, sat i vandet og befandt sig et stykke fra skibet. Han råbte flere gange til båden om, at de skulle vende om og hente ham, men båden kom ikke, og han sprang derfor i vandet – han havde redningsvest på

– og efter ca. 15 minutters svømning blev han taget op i båden.

Kaptajnen tager messedrengens plads

Messedrengen kan også tiltræde kaptajnens forklaring, men tilføjer, at da han var i færd med at gå i styrbords båd, blev han trukket tilbage af skibsføreren, der så selv gik i båden sammen med flere andre, og gav ordre til at kappe taljerne. Men han lod sig imidlertid glide ned af taljerebet og kom på den måde med i båden. Ifølge evakueringsplanen skulle han have været med i bagbords båd.

De to episoder viser med al tydelighed, hvor rystet kaptajnen og besætningen på "Margrethe" har været på grund af skyderiet.

Når nogle af handelsskibene mistede så mange søfolk, skyldtes det, at de tyske skibe skød så hurtigt. De ville i den stressede situation nå at sænke så mange skibe som muligt, inden der kom britisk forstærkning til stede. Derfor skød man på handelsskibene stort set samtidig med de signalerede, at skibene skulle stoppe og forlades af besætningen.

Søgningen og den hurtige skydning gjorde træfningen upræcis. Således røg en af granaterne hen over et handelsskib, og ramte en fyldt redningsbåd fra den norske damper "Kristine". Næsten alle søfolk i båden blev dræbt af denne granat.

Fra engelsk side beskyldte man efterfølgende de tyske skibe for at have skudt på søfolkene med vilje. Dette har nok ikke været tilfældet, da de tyske krigsskibe efterfølgende flere gange sejlede forbi alle redningsbådene, uden at beskyde dem.

Det har således nok nærmere været kombination af søgang og den stressende kampsituation som var skyld i de dræbte søfolk. På den måde vil krig altid være noget af det mest ulykkelige for alle parter.

December 2010

Gert Normann