

# JASON OG METEOR

Af Gorm Præst Jørgensen

*Besætningen på bramsejlsskonnerten JASON gennemlevede i et par augustdage i 1915 deres livs eventyr. Heldigvis overlevede alle, så de kunne fortælle historien. Letmatros Marius Jørgensen skrev sent i livet sin beretning om oplevelsen.*

JASON af Svendborg stævnede en sommerdag i 1915 ud fra Falkenberg i Sverige med kurs mod skotske Granton. Den seks mand store besætning var lidt nervøse, men de havde naturligvis ingen anelse om det, der ventede dem 5 dage senere.<sup>1</sup>

Verdenskrigen havde raset i et års tid, men den neutrale skibsfart led endnu ikke så voldsomt under krigens rædsler. Rundt regnet 20 danske skibe var sænket det første år, men det var krigens sidste to, det var værst – da krigsforliste langt over 200 af kongerigets handelsskibe og fiskerbåde.<sup>2</sup>

JASON var en 3-mastet bramsejlsskonnert bygget i 1907. Hun målte 159 nt og var forsikret for 42.300 kr. hos *Krigsforsikringen for danske Skibe*.<sup>3</sup>



*JASON i smult vande / billede udlånt af Svendborg arkiv og museum*

Bestyrende reder var Rasmus Sofus Hansen, Thurø. Fører og ejer var Hans Peter Hansen med Niels Christian Clausen som enestyrmand. Styrmanden var født i 1886 og fik 200 kr. i hyre om måneden. Dæksbesætningen udgjordes af letmatros Marius Jørgensen på 18 år, jungmændene Søren Petersen og Einer Magnussen, henholdsvis 15 og 16 år samt kokken Hans Hansen, der var 17. Letmatros Marius fik 60 kr., de to jungmænd hver 45 kr. og kokken 30 kr. om måneden.<sup>4</sup>

I Falkenberg havde man lastet sveller og andet træ bestemt for Love & Stewart Ltd. i Granton, Skotland.<sup>5</sup> Lastrummene var fyldt op, og lugerne var skalket, men derudover var dækket proppet med træ, da JASON satte sejlene og stod ud i Kattegat den 3. august 1915. Det var meningen, at JASON efter denne tur skulle til New Foundland og dernæst sejle på Nord- og Sydamerika – vel nok mest for at søge dækning fra krigshandlingerne.<sup>6</sup>



*Marius Jørgensen som ældre*

### **Den fremmede damper**

Efter 5 døgn i søen om eftermiddagen den 8. august var stadig et stykke fra udmundingen af Firth-of-Forth og deres bestemmelsessted. Vejret var godt. Letmatros Marius Jørgensen stod ved rattet og var eneste mand på dækket. Ham, der skulle have været på vagt sammen med Marius, lå syg i køjen, og skipper befandt sig nede om læ i sin kahyt. De sidste 3 sov, det var deres frivagt. Marius var agtpågivende, fordi kursen lå tæt på bidevind, og alle sejl var oppe. Pludseligt så han langt ude i horisonten røgen fra en damper. "Røghale ret forude i synsranden," varskoede han skipper HP Hansen, som kom på dækket. Den ukendte kom nærmere efterhånden som eftermiddag blev til aften. Skipper mente, det var en russer; Marius Jørgensen gættede på, at det var et dansk skib. Skipper gik under dæk igen.

Damperen kom nærmere, den så ikke mistænkelig ud, lignede et almindeligt handelsskib. Den passerede JASON, men drejede så pludseligt hårdt bagbord over, fortsatte rundt agten om bramsejlskonnerten og gik op på danskerens styrborgs side. I en råber blev der kaldt, at de

skulle brase bak. I samme åndedræt så Marius Jørgensen det tyske krigsflag vaje agter, og nogle solsejl blev strøget til side. Der var kanoner bag, og de pegede mod JASON.

Skipper kom på dækket igen, Marius havde kaldt. Derefter stak han hovedet ned i lukafet fortil og råbte "alle mand på dæk, vi skal torpederes" for at pure kammeraterne. Men ingen troede på han, han lavede sikkert sjov. Han måtte alarmere flere gange, inden Alvoren gik op for de andre.

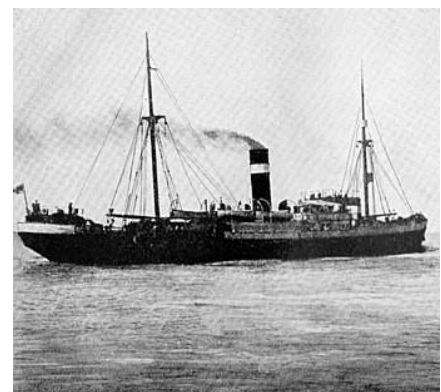
Nogle uniformerede mænd kom over i en barkasse. De præsenterede sig som tyskere og ville se skibets papirer. Efter en kort inspektion sagde lederen af bordingmandskabet til skipper HP Hansen, at der var krigskontrabande ombord - og det havde den tyske officer jo ret i. Tyskeren beslaglagde skibet. Den 6 mand store besætning fik fem minutter til at forlade fartøjet, og de skulle bruge deres egen redningsbåd.

En af tyskerne talte dansk med ravsønderjysk dialekt. Han sagde, at de bare skulle tage det gelinde, saml jeres personlige ting, "intet sker så længe, vi er ombord." Selv om de fleste danske sønderjyder, som var værnepligtige i det tyske militær, blev tvunget ind i deres hæere og sendt til Vestfronten, var der dog også en del, som kom i marinen - vel oftest nogle, som havde sejlererfaring i forvejen. Det var sådan en, der var kommet ombord på JASON, måske stammede han fra Åbenrå, Haderslev efter Sønderborg?

Det gik dog alligevel lidt stærkt med at samle de personlige ejendele. Marius Jørgensen havde et glas marmelade og nogle småkager, som han ikke vidste, hvad han skulle gøre med, så han åd det hele. Det sidste, mandskabet lagde mærke til, inden de hoppede ned i robåden, var, at de uniformerede tyskere rendte rundt på JASON med petroleumsdunke.<sup>7</sup>

### **Overført til det tyske krigsskib**

Ombord på den fremmede damper blev danskerne beordret ned om læ og genet ind i et halvmørkt lastrum. Her fik de et hip igen. Lastrummet var ikke tomt. Et par snese briter var derinde. Briterne fortalte, at de var fanger, og at de befandt sig på den tyske hjælpekrudser METEOR, som var under kommando af korvettenkapitän Wolfram von Knorr.<sup>8</sup> Han var



*SM Hilfskreuzer METEOR*

en professionel søofficer, der, fordi han ved krigens udbrud havde befundet sig i Asien, var kommet sidst i køen, da han endeligt nåede hjem. Han havde derfor måttet tage til takke med at blive chef for en hjælpekydser.<sup>9</sup>

Briterne forklarede de nytilkomne danskere, at skibet var et handelsskib, som på grund af krigen var ombygget til at kunne udføre mere uhyggelige gerninger. Tyskerne havde været på togt i et par dage for at udlægge miner i skotsk farvand, undervejs havde de sænket briternes eget skib RAMSEY, som også var en hjælpekydser, og fisket de overlevende op.

Da det blev langt over skaffetid, bad JASON's styrmand de tyske vagter om noget at spise. Det fik de, rugbrød med pølse og et krus kaffe. Marius betegnede "maden som noget mager, især da han ikke havde inviteret sig selv over på hjælpekydseren." Også madrasser og tæpper til danskerne blev fundet frem.<sup>10</sup>

Senere på aftenen fik skipper HP Hansen lov til at komme op på dækket, hvor han i det fjerne kunne se et lysskær. Det var JASON, der brændte, fortalte tyskerne.<sup>11</sup> Bagefter kom de fem andre danskere anført af letmatros Marius også ud i det fri.<sup>12</sup>

### **Krigens brutalitet viser sig**

Næste dag var det den 9. august. Der blev pebet fra fløjterne om morgenen, Marius og de andre skulle til vask før morgenskafningen. Her fik de koldt vand i hovedet, dog ikke Marius, han nåede det ikke, før der blev kommanderet "raskt under dæk." Marius vidste ikke hvorfor, de så hurtigt skulle tilbage.

Danskerne og briterne var lukket inde i lastrummet, indtil der ved middagstid kom forplejning til dem. En gryderet med ærter.

Skipper HP Hansen havde opholdt sig sammen med de tyske officerer et andet sted på skibet. Pludseligt hørte Marius ham råbe ned gennem et mandehul: "Vi skal torpederes." Hansen har dog nok ment, at skibet skulle mineres og sprænges, ordene torpedo og mine blev brugt lidt i flæng på den tid.

Alle sprang op og ville ud, både danskerne og briterne – sidstnævnte forstod næppe ordene, men måske nok betydningen. Panik opstod, men hurtigt kom folk dog til besindelse, og

mændene begyndte i ro og orden at forlade lastrummet. Marius Jørgensen kom op ad lejderen, igennem mandehullet og ud på dækket som den sidste af danskerne.<sup>13</sup>



*Den lette krydser HMS ARETHUSA*

Commander-in-chief for den britiske Grand Fleet admiral sir John Jellicoe havde sendt store styrker på jagt efter METEOR – faktisk var 3 krydsereskadrer stået til søs i eftersøgningen, og de var ved at omringe tyskeren.<sup>14</sup> Den ene kom fra Harwich og førtes af commodore Reginald Tyrwhitt.<sup>15</sup>

En zeppeliner, som var på opklaringsarbejde i Nordsøen, opdagede dette og fik sendt oplysningerne til METEOR. Der var ikke meget at gøre, de hurtige krydsere nærmede sig fra alle sider, og lige før Commodore Tyrwhitt ombord på HMS ARETHUSA fulgt af HMS CONQUEST, HMS CLEOPATRA, HMS AURORA og HMS UNDAUNTED dukkede op i horisonten, besluttede Wolfram von Knorr sig for at opgive den umulige kamp, før den opstod. Han beordrede hele besætningen, alle krigsfangerne og de 6 danskere i bådene. Omkring 150 mand i alt.<sup>16</sup>

Den båd, Marius hoppede i, var ikke klargjort. Løberne i taljerne var ikke lange nok, men de lod jollen falde det sidste stykke. Store mængder vand skvulpede ind over rælingen ved mødet med havet. Mændene skubbede jollen væk fra skroget. De havde lige frigjort sig, da eksplosioner med drøn rystede både jolle og folkene deri. "Hvor mange er ombord på METEOR?" var det spørgsmål, som kørte gennem Marius' hoved.



*SM Hilfskreuzer METEOR brænder*

Tyskerne havde lagt sprængladninger rundt omkring på hjælpekydseren, og netop da sprang de. Stævnen gik til vejrs, kedlerne eksploderede, og nærmest øjeblikkeligt sank hun. Jollen med Marius undgik lige at blive suget med.<sup>17</sup>

### **CLARA bliver pakket**

Lige i nærheden lå den svenske fiskekutter CLARA af Strömstad, som samlede alle op. Stuvende fuld opstod der et vældigt spektakel om, hvem der var krigsfanger, og hvem der var fangevogtere. Svenskerne, tyskerne og briterne ville alle bestemme kursen, og det var i tre forskellige retninger.<sup>18</sup> <sup>19</sup> Commodore Tyrwhitt kom nærmere med sine krydsere, den højstkommanderende brite ombord på fiskekutteren var løjtnant Atkins RNR, han overtog roret, men tyskerne var dem, som var bevæbnede. Begge parter var lidt skakmat. Atkins tilrådede et kompromis: En norsk trawler var i nærheden, han foreslog, at de omkring 40 briter fik frit lejde til at gå om bord i denne.<sup>20</sup> Måske var det von Knorr, som kom med forslaget? Der er lidt divergerende opfattelse af dette.<sup>21</sup> Til gengæld lovede Atkins, at man ikke ville eftersætte tyskerne, de fik frit lejde til hjemlandet. Parterne blev enige.<sup>22</sup>

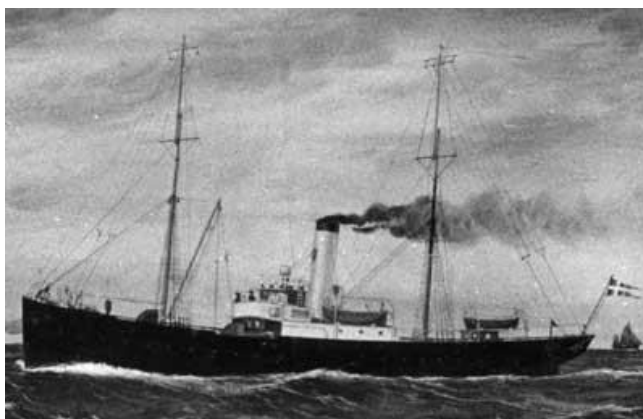
CLARA's skipper ønskede dog ikke at begive sig til sydpå, men en lovning på 10.000 mark ændrede hans indstilling.<sup>23</sup> Først sejlede kutteren dog i retning mod Horns Rev<sup>24</sup> med JASON's skipper som en slags lods. De over 100 mand ombord stod som sild i en tønde, og fortæring fik de ikke meget af – der var kun proviant nok til de få faste besætningsmedlemmer.<sup>25</sup>

Om aftenen passeredes Horns Revs Fyrskib, som blev bedt om at telegrafere efter assistance.<sup>26</sup>

### **Den danske flåde tropper op**

Tidligt næste morgen kom den danske flådes ABSALON det svenske fartøj i møde. Hun var et lille skib, som blev søsat i 1877, men indgik først i flådens tal i 1911 som inspektionsskib.<sup>27</sup>

ABSALON havde ligget i Esbjerg, da besætningen havde fået telegrammet fra



*Inspektionsskibet ABSALON kom til hjælp*

Horns Revs Fyrskib, chefen premierløjtnant Brandt havde været til fest på Hotel Royal i Esbjerg.<sup>28</sup>

De var så hurtigt, det kunne lade sig gøre, og efter at have aftalt med de relevante myndigheder om forberedelser til modtagelse af kvæstede, stævnet ud af Esbjerg Havn og kom nu de skibbrudne til hjælp.<sup>29</sup>

Det danske flådefartøj tog danskerne om bord.<sup>30</sup> Wolfram von Knorr ønskede, at han og hans besætning også kom med, han var pludselig blevet usikker, han anførte, at han ikke anede, hvor der lå miner. Premierløjtnant Brandt gav ham en kurs at følge og fortalte, at hvis de sejlede den retning, ville de hurtigt møde tyske patruljefartøjer, som kunne guide dem resten af vejen. Von Knorr gav sig, og CLARA fortsatte til Tyskland med METEOR's besætning. Havde han og hans folk bordet ABSALON, var de måske blevet interneret, når de kom i land?<sup>31</sup>

ABSALON med de seks danske skibbrudne nåede Esbjerg tidligt om formiddagen den 10. august.<sup>32</sup> De seks dødtrætte sømænd havde på lidt over et døgn været ombord på fire forskellige skibe, hvoraf to var blevet sænket under fødderne på dem.

### **Retten er sat**

Rædslerne var dog ikke helt overstået. Dengang var man hurtige, for allerede dagen efter blev søretten sat i Esbjerg. Myndighederne ønskede klarhed over, hvad der var op og ned i sagen – og det ønskede forsikringsselskabet også. Forinden kontaktede Sømændenes Forbund Marius og de andre. De havde mistet alle deres ejendele ved METEOR's forlis, ting de ellers havde fået med sig fra JASON. De fik hver et jakkesæt udleveret, lidt præsentable skulle man være, når man mødte op i retten.<sup>33</sup> Selvom de unge mennesker på 15, 16, 17 og 18 år ikke syntes, det var sjovt at stå foran en dommer, var der dog ingen problemer, søretten godtog alle besætningsmedlemmernes forklaring, og det endte med, at JASON blev erklæret krigsforlist.<sup>34</sup>

Skipper og ejer HP Hansen fik forsikringssummen udbetalt, og han bestilte med det samme et nyt skib af nogenlunde samme type og størrelse.<sup>35</sup> Også navnet blev genbrugt. Han endte imidlertid med at sælge det videre til norske interesser, inden det var færdigudrustet. Og skibet, ja det eksisterer stadig. Under navnet SVANEN.<sup>36 37</sup>

## KILDER:

Nedskreven beretning af Marius Jørgensen

Oplysninger fra Svendborg Toldsteds mønstringsrulle leveret af Sussi Marie Ravn

F. Holm-Petersen mfl. Fra sejl til diesel. Skandinavisk Bogforlag

Kristeligt Dagblad 11. August 1915

Diverse dokumenter og søforhør i samling af søforklaringer. Udgivet af Handelsministeriet  
1921

Henrik Christiansen. Orlogsflåden gennem 500 år. Bind 3. 2010

Julian Corbett: Naval Operations volume II

E. Wessel. Orlogsminder. København 1926

Gert Normann: Den fantastiske historie om hjælpekydseren METEOR og dens usædvanlige  
chef. 2010

Navalhistory. Dk

Jmarcussen. dk

marmuseum. no/svanen

Engelsk Wikipedia

---

<sup>1</sup> Marius Jørgensens beretning

<sup>2</sup> Forfatterens optælling

<sup>3</sup> Samling af søforklaringer

<sup>4</sup> Svendborg Toldsteds mønstringsrulle

<sup>5</sup> Samling af søforklaringer

<sup>6</sup> Marius Jørgensens beretning

<sup>7</sup> Marius Jørgensens beretning tilført enkelte oplysninger fra Samling af søforklaringer

<sup>8</sup> Marius Jørgensens beretning

<sup>9</sup> Gert Normann: Den fantastiske historie om hjælpekydseren METEOR og dens usædvanlige chef

<sup>10</sup> Marius Jørgensen beretning

<sup>11</sup> Samling af søforklaringer

<sup>12</sup> Marius Jørgensen beretning

<sup>13</sup> Marius Jørgensens beretning

<sup>14</sup> Julian Corbett: Naval operations volume II

<sup>15</sup> Engelsksproget Wikipedia

<sup>16</sup> Naval Operations volume II

<sup>17</sup> Marius Jørgensens beretning

<sup>18</sup> Kristelig Dagblad 11. august 1915

<sup>19</sup> Gert Normann: Den fantastiske historie om hjælpekydseren METEOR og dens usædvanlige chef

<sup>20</sup> Naval Operations vol II

<sup>21</sup> Gert Normann: Den fantastiske historie om hjælpekydseren METEOR og dens usædvanlige chef

<sup>22</sup> Marius Jørgensens beretning

<sup>23</sup> Marius Jørgensens beretning



- 
- <sup>24</sup> Gert Normann: Den fantastiske historie om hjælpekydseren METEOR og dens usædvanlige chef
- <sup>25</sup> Marius Jørgensens beretning
- <sup>26</sup> Wessel: Orlogsminder
- <sup>27</sup> Orlogsflåden gennem 500 år. Bind 3
- <sup>28</sup> Kristeligt Dagblad 11. august 1915
- <sup>29</sup> Wessel: Orlogsminder
- <sup>30</sup> Marius Jørgensen beretning
- <sup>31</sup> Wessel: Orlogsminder
- <sup>32</sup> Kristeligt Dagblad 11. august 1915
- <sup>33</sup> Marius Jørgensens beretning
- <sup>34</sup> Samling af søforklaringer
- <sup>35</sup> Marius Jørgensens beretning
- <sup>36</sup> Marmuseum. no/svanen
- <sup>37</sup> JMarcussen. dk