

Ubåde og slagskibe ved Vestkysten november 1916

Af Jens Peter Østergaard

Den Første Verdenskrig gik uden om Danmark med de grænser, der var blevet trukket efter krigen i 1864. Med undtagelse af Sønderjylland har den derfor ikke afsat nær så dybe spor i den historiske bevidsthed som den anden verdenskrig, der medførte Danmarks besættelse af en krigsførende magt. Under den Første Verdenskrig lykkedes det Danmark at fastholde sin neutralitet, hvilket i virkeligheden skyldtes, at begge de krigsførende parter så deres fordel i Danmarks neutralitet. Det var det der for Danmarks vedkommende, adskilte den Første Verdenskrig fra den anden. Krigsbegivenhederne under den første verdenskrig kom derfor kun til at berøre Danmark periferisk. Dette stykke handler om en sådan periferisk krigsbegivenhed ved den jyske vestkyst lige uden for Ribe Amt.

Den 4. november 1916 kl. 19.20 strandede to tyske undervandsbåde ved Vrist nær Harboøre. Det var U-30 og U-20. U-30 havde 3. november ud for Bergen fået problemer med sine to store dieselmotorer og bad radiotelegrafisk om hjælp. Det blev hørt af U-20, som var på vej hjem fra et togt på tre uger vest for de britiske øer. U-20 fandt frem til U-30, og det lykkedes

med hjælp fra U-20 at få U-30 til at sejle med begrænset fart. Sammen sejlede de to ubåde mod Tyskland, men om aftenen den 4. november strandede begge ubåde i tæt tåge på den jyske vestkyst ved Vrist.¹

Når de sejlede så tæt på land, var det fordi, de ville sejle hjem gennem dansk territorialfarvand for at undgå angreb fra engelske krigsskibe. Tyskerne havde nemlig på fornemmelsen, at de engelske krigsskibe havde en slags sjette sans for, hvor de tyske ubåde befandt sig. Tyskerne vidste ikke, at englænderne under næsten hele krigen kunne aflytte og afkode de tyske trådløse radiotelegrafisignaler. Dertil kom, at englænderne kunne pejle en ubåds placering og dermed fastslå den position, hvorfra ubåden sendte en radiotelegrafisk melding. Tyskerne kunne også pejle engelske skibes positioner, når disse sendte en radiotelegrafisk melding. Men det lykkedes dem kun sjældent at bryde de engelske koder.

Den engelske kodebrydning af tyske radiosignaler skete i den engelske flådes efterretningscenter i London kaldet Room 40. Da de tyske undervandsbåde regelmæssigt opgav deres positioner til den tyske flådekommando, kunne det engelske efterretningsvæsen i grove træk næsten altid finde ud af, hvor de tyske ubåde be-

fandt sig.²

De to ubådes strandning blev meldt til den tyske flådekommando, som straks sendte de fem torpedobåde til hjælp. De ankom til uheldsstedet den 5. november kl. 07.20. Der var stærke dønninger fra sydvest. Det lykkedes U-30 at komme fri ved at kaste 30 tons udstyr over bord, men U-20 sad fast ganske tæt på kysten. Tre gange forsøgte den tyske torpedobåd B 109 at trække U-20 fri, men det mislykkedes. Under forsøgene på at komme fri havde U-20 fået begge dieselmotorer ødelagt, fordi dieselmotorernes kølesystem var blevet fyldt med sand. Til sidst var de elektriske batterier løbet tør for strøm. Ubåden kunne ikke reddes, og derfor blev U-20, efter den tyske flådechefs ordre pr. radio, ødelagt ved at sprænge de forreste torpedoer. Det skete kl. 12.40. Forinden var alt hemmeligt materiale og besætningen blevet reddet af de tyske torpedobåde.³

U-20s strandning var blevet bemærket fra land om morgenen den 5. november. U-30 var da kommet fri og bugseret væk af torpedobåden B 111. Ca. kl. otte var der blevet sendt en redningsbåd ud til U-20, som havde afvist al hjælp. Hvordan tilskuerne oplevede strandingen og sprængningen af ubåden er med Holstebro Dagblad som kilde fortalt i Gert Normanns bog "Skibsvrag ved Vestkysten" og skal ikke gentages her.⁴

Den tyske undervandsbåd U-20 er for-

mentligt den mest kendte af de tyske ubåde under den første verdenskrig. Det skyldes, at det var den, der uden varsel den 7. maj 1915 ud for Irlands sydkyst sænkede det store engelske passagerskib Lusitania med knap 2000 passagerer og besætningsmedlemmer, efter at Tyskland den 4. februar 1915 havde erklæret uindskrænket ubådskrig i farvandene omkring Storbritannien.⁵

Der knytter sig flere myter til sænkningen af Lusitania. U-20s chef kaptajnløjtnant Walther Schwieger skrev i sin rapport om sænkningen, at han kun havde affyret en enkelt torpedo men havde hørt to eksplosioner, hvoraf nummer to var meget kraftig.⁶ Affyrede kaptajnløjtnant Schwieger i virkeligheden to torpedoer, fordi han anså dette for nødvendigt for at sænke det store skib, eller var eksplosion nr. to en kulstøvsekspllosion i de efter rejsen over Atlanterhavet næsten tomme kulmagasiner, eller medbragte Lusitania ammunition til Storbritannien i sin last? Det sidste er rigtigt. Lusitania medbragte granater uden påsatte tændsatser men i samme ladningsrum flere tusind kasser med granattændsatser til det engelske militær. Tændsatserne var forsynet med det meget eksplosive knaldkviksølv.⁷

Eksplosionen rev et så stort hul i skibssiden, at skibet sank efter kun 18 minutter. Der blev reddet 658 passagerer og besætningsmedlemmer herunder skibets kap-

tajn, mens der omkom 1198, hvoraf 128 var amerikanere fra det dengang neutrale USA.

En anden myte går ud på, at Lusitania var bevæbnet med kanoner og altså skulle regnes for et krigsskib, hvilket kunne bru-

ges til at frikende tyskerne for at have overtrådt international søret, da U-20 sænkede Lusitania. Efter international søret skulle U-20 nemlig have givet passagererne på et ubevæbnet skib lejlighed til at gå i redningsbådene før en sænkning kunne komme på tale. Men Lusitania var ikke bevæbnet.

CUNARD



EUROPE VIA LIVERPOOL
LUSITANIA

Fastest and Largest Steamer
now in Atlantic Service Sails

SATURDAY, MAY 1, 10 A.M.
Transylvania, . . . Fri., May 7, 5 P.M.
Orduna, . . . Tues., May 16, 10 A.M.
Tuscana, . . . Fri., May 21, 5 P.M.
LUSITANIA, Sat., May 29, 10 A.M.
Transylvania, . . . Fri., June 4, 5 P.M.

Gibraltar - Genoa - Naples - Piræus
S.S. Carpathia, Thur., May 13, NOON

ROUND THE WORLD TOURS
Through bookings to all principal Ports
of the World.
COMPANY OFFICE 21-24 STATE ST. N.Y.

NOTICE!

TRAVELLERS intending to embark on the Atlantic voyage are reminded that a state of war exists between Germany and her allies and Great Britain and her allies; that the zone of war includes the waters adjacent to the British Isles; that, in accordance with formal notice given by the Imperial German Government, vessels flying the flag of Great Britain, or of any of her allies, are liable to destruction in those waters and that travellers sailing in the war zone on ships of Great Britain or her allies do so at their own risk.

IMPERIAL GERMAN EMBASSY.
WASHINGTON, D. C., APRIL 21, 1915.

Rederiets Cunards annonce i amerikanske aviser med den tyske ambassades advarsel. Bemærk Lusitanias annoncerede returrejse fra Liverpool lørdag den 29. maj 1915.

Lusitania sejlede efter en fast ruteplan, som var offentligt annonceret. Under rederiet Cunards annonce for Lusitanias sejlplan i amerikanske aviser havde den tyske ambassade i Washington indrykket en advarsel om, at passagerer, der sejlede ind i krigszonen, gjorde det på eget ansvar.⁸ Tyskerne var altså særdeles opmærksomme på Lusitanias rejse til Liverpool. Lagde tyskerne derfor en fælde for det store skib ved at placere U-20 på Lusitanias sejlroute? Det er aldrig opklaret. Men var det måske englænderne, der lagde en fælde for Tyskland ved ikke at advare Lusitania eller ved ikke at lade skibet sejle en anden rute end den planlagte? I sin bog om det engelske admiralitets efterretningsvæsen antager Patrick Beesly, at det er sandsynligt, at det engelske admiralitet bevidst lod Lusitania løbe risikoen.⁹

Under alle omstændigheder gjorde sænkningen af Lusitania et kolossalt indtryk på opinionen både i de krigsførende lande og i de neutrale lande. Her var især opinionen i det neutrale USA af stor betydning, fordi USA var den eneste virkeligt store neutra-

le magt i 1915. Den amerikanske regering krævede i flere noter, at Tyskland lovede at afholde sig fra sænkning af passagerskibe. Stemningen i USA nåede krigeriske højder. Det fik den pacifistiske udenrigsminister Bryan til at gå af.¹⁰ I stedet blev den mindre pacifistiske Robert Lansing udenrigsminister.

Sænkningen af Lusitania kom til at spille en afgørende rolle for opfattelsen af Tyskland som en nation, der ikke veg tilbage for at dræbe uskyldige civile passagerer herunder kvinder og børn.

Sænkningen af Lusitania gjorde dog også indtryk på den tyske regering, men den ville ikke opgive ubådskrigen. I august blev det engelske passagerskib Arabic torpederet, igen med amerikanere som ofre, og USA protesterede endnu en gang meget skarpt. Så kom den 5. maj 1916 torpederingen af den franske passagerfærge

Sussex i Den Engelske Kanal. Sussex sank ikke, men amerikanere var igen ofre. Efter længere tids noteudveksling gik Tyskland ind på at ophøre med at sænke skibe uden varsel og at betale skadeserstatning til de amerikanske ofres pårørende. Den amerikanske protestnote til Tyskland efterlod ingen tvivl om et brud mellem USA og Tyskland, hvis det gentog sig.¹¹

U-20's chef var kaptajnløjtnant Walther Schwieger. Han blev meget berømt og hyldet i Tyskland efter sænkningen af Lusitania. Der blev lavet en medalje til minde om sænkningen. Den engelske flådes efterretningsvæsen fik fat på et eksemplar af medaljen, som efterretningsvæsenet kopierede i 300.000 eksemplarer. De blev diskret fordelt rundt om i de neutrale lande, hvor man antog dem for at være originale tyske medaljer. Det var dog ikke den tyske regering, men en privat tysker, der havde

lavet medaljen, men det kunne man jo ikke vide i de neutrale lande. Medaljen blev opfattet som endnu et udslag af tysk barbari.¹²

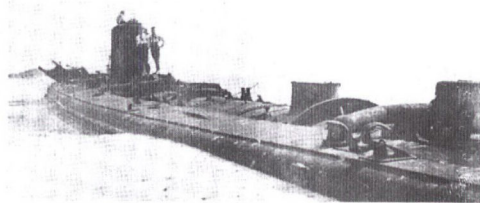
Kaptajnløjtnant Schwieger fik en ny ubåd U-88. I den omkom han i 1917, da U-88 ramte en mine i Nordsøen.

U-20 lå i flere år som vrag ved den jyske vestkyst. I begyndelsen kunne man gå



Den tyske medalje til erindring om sænkningen af Lusitania i maj 1915.

tørskoet ud til ubåden, men efterhånden lå den så langt ude i vandet, at den var til fare for sejladserne langs kysten. Den blev derfor sprængt i 1924 af Claus Sørensen fra Esbjerg. Esbjergavisen Vestkysten berettede via sin udsendte reporter om den dramatiske sprængning, som også er gengivet i Gert Normanns bog "Skibsvrag



U-20 lå oprindeligt helt oppe på stranden, men kysten er rykket hurtigt tilbage, så U-20s rester i dag ligger 300 m. ude i havet.

ved Vestkysten".¹³

Senere er U-20s tårn blevet fisket op af havet og kan i dag ses uden for strandingsmuseet i Thorsminde, hvor også U-20s kanon og en af skruerne er anbragt. Lemvig museum har en hel væg med billeder og udklip som minde om U-20.

Man kunne så sige, at der ikke er meget mere at sige om strandingen af de to ubåde. U-30 blev bugseret hjem til Tyskland af torpedobåden B 111 gennem det smalle Nordmandsdyb mellem Blåvands Huk og Horns Rev, hvorefter den blev repareret, så den kunne fortsætte sine togter.

Men der skete noget andet, som ikke er så kendt. Tyskerne var som nævnt meget nervøse for engelsk indblanding i redningsaktionen af U-20 og U-30. For englænderne ville det nemlig have været en stor triumf, hvis de havde kunnet fange kaptajnen på U-20, kaptajnløjtnant Walter Schwieger, og stille ham til ansvar for Lusitanias senkning ved en krigsforbryderdomstol. Tyskerne stillede selv engelske kaptajner for krigsforbryderdomstole, hvis de havde overtrådt internationale love for krigsførelse til søs. Et eksempel er krigsforbryderprocessen mod den civile engelske kaptajn Fryatt, der i 1916 blev dømt til døden af en tysk krigsforbryderdomstol og henrettet, fordi han havde forsøgt at vædre en tysk ubåd med sit civile fragtskib, da det blev antastet af en ubåd.¹⁴



Den tyske bekendtgørelse af henrettelsen af kaptajn Charles Fryatt som krigsforbryder, fordi han forsøgte at vædre en tysk ubåd.



Bekanntmachung

Der englische Handelsschiffskapitän

Charles Fryatt aus Southampton

hat, trotzdem er nicht der künftigen Wehrmacht angehört, am 28. März 1915 versucht, ein deutsches U-Bootgeschloß durch Rammens zu veranlassen. Er ist deshalb durch Urteil des Feldgerichts des Marinekorps vom heutigen Tage

zum Tode verurteilt
und erschossen worden.

Eine ruchlose Tat hat damit späte, aber gerechte Sühne gefunden.

gez. von Schröder

Admiral.

Kommandierender Admiral des Marinekorps.

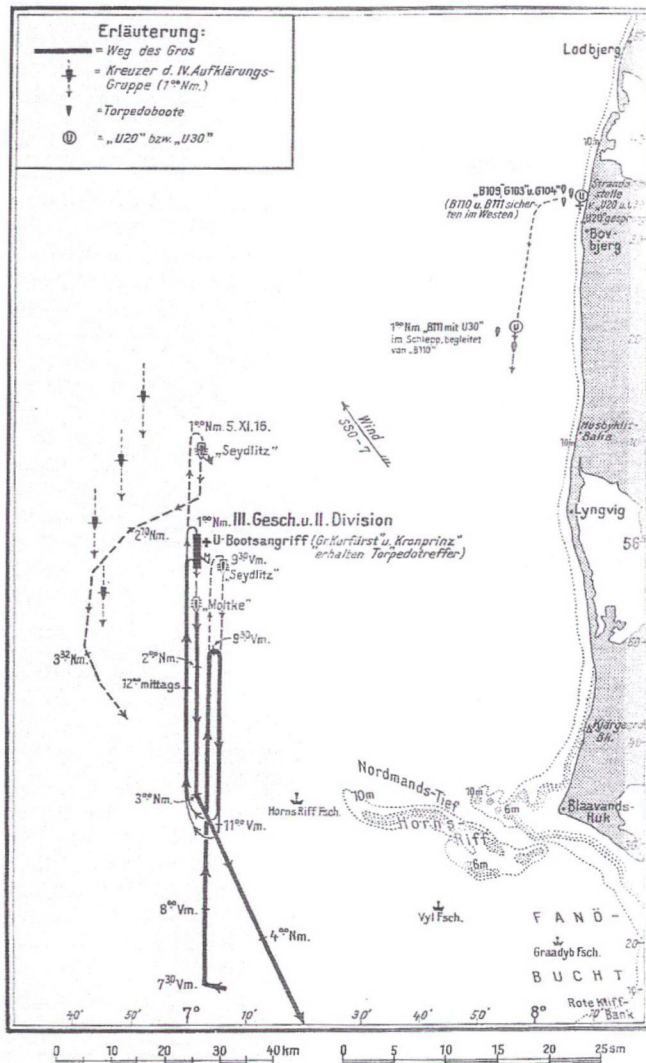
Brügge, den 27. Juli 1916.

Da den tyske flådekommando hørte om U-30s og U-20s vanskeligheder, sendte den fem torpedobåde til hjælp. De var fremme ved strandingsstedet ved Vrist ved dagry og fik som nævnt trukket U-30 fri af revlerne men ikke U-20. Tyskerne var imidlertid bange for, at englænderne måske kunne finde på at optræde på strandingsstedet. Derfor blev der sendt en større tysk flåde af sted mod nord.

Tyskerne vidste fra pejling af radiotelegrafisignaler at engelske krigsskibe den 3. november, altså dagen før ubådernes strandning, havde befundet sig ved Store og Lille Fiskebanke på højde med Thyborøn. Den tyske flådechef befalede derfor, at den

tredje eskadre af slagskibe, der allerede befandt sig til søs, skulle sejle mod nord for at kunne gribe ind, hvis engelske krigsskibe skulle vise sig.¹⁵

Den tyske viceadmiral Ritter von Hipper befandt sig derfor ved ottetiden ved Horns Rev med en større flåde på vej mod nord. Med sig havde han de to slagkrydsere Seydlitz og Moltke og et antal slagskibe herunder Großer Kurfürst og Kronprinz. Dertil kom fire krydsere, men den for Hippers eskadre bestemte ubåds-sikring, den V. torpedobådsflotille, kunne ikke nå at indhente Hippers skibe. Slagskibene var derfor ikke sikret tilstrækkeligt mod ubåde.¹⁶



Vorstoß der U-Bootflotte am 5. November 1916.

Verlag v. v. Mittler & Sohn Berlin

Det tyske kort over affæren ud for den jyske vestkyst 5. november 1916. Man kan følge slagskibsflådens bevægelser lige nord for Horns Rev for at dække assistancen til U-30 og U-20 og den engelske ubåds angreb.

Der er usikkerhed om antallet af slagskibe. I det tyske værk om søkrigen "Der Krieg in der Nordsee" nævnes ikke mindre end 11 slagskibe i Hippers flåde.¹⁷ Det er måske overdrevet. Det fremgår nemlig, at det var den III eskadre af slagskibe, der deltog, og denne eskadre omfattede fem slagskibe.¹⁸

Englænderne hævder, at der var fire slagskibe i Hippers eskadre, hvilket er sandsynligt, fordi de blev set fra en engelsk ubåd.¹⁹ Under alle omstændigheder var det en meget stærk styrke af slagskibe, der den 5. november 1916 sejlede mod nord ud for den tyske vestkyst.

Da slagskibeseskadren kl. 13.00 fik besked om, at U-20 var sprængt og U-30 på slæb mod Tyskland, vendte den om. Den befandt sig da lidt syd for Lyngvig fyr. Her havde englænderne placeret en af deres ubåde som fast ubådsvagt gennem næsten hele krigen. Dens opgave var at overvåge havet nord for Horns Rev, hvor den mest sandsynlige rute for den tyske flåde var, hvis den vovede sig ud i Nordsøen nord for Horns Rev.

Den 5. november 1916 var det den engelske ubåd J 1 med kaptajn N.F. Laurence som chef, der havde vagten. De tyske skibe havde sænket farten til 10 – 12 knob, for at de øvrige skibe kunne følge med som nødtørftig sikring mod ubåde. Kort før kl. 13.00 fik slagskibene Großer Kurfürst og Kronprinz hver en torpedotræffer, som kom fra den engelske ubåd. På

grund af høj sø var torpedoernes løbebaner først blevet set så sent, at undvigelse var umulig.²⁰

De to trufne slagskibe blev slemt beskadiget, men de sank ikke, fordi de tyske slagskibe havde et dobbelt panser. Skibene kunne holde deres fart, men de havde fået store skader, hvilket var en alvorlig svækkelse af den tyske flåde her så forholdsvis kort efter Jyllandsslaget. Reparation af skibene blev straks igangsat. Kronprinz var færdigrepareret den 6. december 1916, men Großer Kurfürst var først kampklar den 10. februar 1917. De to skibe optog imidlertid værftsplads for to andre skibe Prinzregent Luitpold og Oldenburg, som skulle have haft et planmæssigt eftersyn. Dertil kom, at krydseren Von der Tann efter et turbinehavari også måtte udgå som operativt kampskib.²¹ Den tyske højsøflåde var derfor ikke i besiddelse af sin fulde kampkraft i slutningen af 1916.

Den engelske ubådschef for J 1 N.F. Laurence rapporterede begivenheden til London, som offentliggjorde den. Derfor kunne Esbjerg Avis – forløber for Vestkysten – den 7. november bringe en lille notits om, at en engelsk ubåd havde ramt et tysk slagskib med en torpedo. Laurence havde åbenbart ikke bemærket, at han havde ramt to slagskibe.²²

Episoden fik et efterspil. Kejser Wilhelm II var egentligt den øverste krigsherre i Tyskland, men han havde ikke megen indflydelse på krigsførelsen på landjorden.

Det skyldtes den tyske historie. Det var Preussen, der havde været den afgørende magt bag samlingen af Tyskland ved krigen mod Danmark i 1864, mod Østrig og de tyske småstater i 1866 og endelig Frankrig i 1870-71. Her havde Preussen og den preussiske generalstab fejret sine store triumfer, og ingen vovede siden at antaste Preussens eller den preussiske generalstabs magtpositioner i det samlede Tyskland. Derfor havde Tyskland ikke en fælles krigsminister under den Første Verdenskrig. Der var Preussens krigsminister og de andre tyske staters krigsministre med Preussens krigsminister som den ledende, og der var den preussiske generalstab, som ligeledes var den ledende generalstab. Over for disse instanser havde kejseren kun nominel magt.

Helt anderledes var det med flåden. Den var skabt af det samlede Tyskland efter 1871 som et fælles rigsføretagende med kejseren som den øverstbefalende. Her var der ingen af de tyske delstater, der kunne påberåbe sig særlige interesser. Derfor kunne Wilhelm II optræde som den virkelige øverstbefalende over flåden, som han havde interesseret sig for i mange år.

Wilhelm II var imidlertid en forsigtig mand. Efter Jyllandsslaget i maj 1916 var han meget tilbageholdende med at risikere flåden i et nyt stort slag, og derfor havde han befalet den tyske flådekommando, at den ikke måtte risikere, at flådens store krigsskibe kom ud i farlige situationer

uden, at Wilhelm havde været inddraget i beslutningsprocessen. Det havde der ikke været tid til her. Kejseren gav derfor admiral Scheer en alvorlig reprimande, fordi dennes indsats af flådens store krigsskibe ikke stod i forhold til redningen af to ubåde. Et par dage efter fortrød Wilhelm dog reprimanden og tilbagekaldte den.²³

Den sønderjyske politiker H.P. Hanssen, der var valgt til den tyske rigsdag og sad i det på papiret magtfulde finansudvalg, som bevilgede pengene til krigen, hørte i Berlin om episoden ud for Nymindegab. I sin dagbog skrev han: "*De engelske Undervandsbåde er lige så gode som de tyske, Torpederne dog ikke*".²⁴

De engelske ubåde angreb tyske krigsskibe, mens de tyske ubåde især angreb handelsskibe herunder de neutrale landes skibe. For Esbjergs vedkommende kom det i december 1916 til en kritisk situation, da to skibe, der skulle have bragt kul til Esbjerg gasværk, blev sænket i Den Engelske Kanal. Det var damperne "Inger" og "Gerda" fra det esbjergensiske rederi Vesterhavet. Esbjerg gasværk manglede derefter kul, men fik loyalt hjælp fra andre gasværker.²⁵

Episoden fik konsekvenser for den tyske søkrigsstrategi. Begivenheden kunne bruges som støtte til de flådeofficerer, der ønskede at genoptage den uindskrænkede ubådskrig, som var blevet indstillet i 1915. I stedet for at søge et afgørende slag med den engelske Grand Fleet i lighed med Jyl-

landsslaget 31. maj 1916 valgte tyskerne for anden gang at erklære den uindskrænkede ubådskrig den 31. januar 1917, selv om man godt vidste, at det ville medføre en krigserklæring fra USA.

Episoden viser også noget af interesse for forståelsen af Danmarks strategiske stilling under verdenskrigen. Danmark var ikke fuldstændigt underlagt den tyske magtsfære. Den tyske magtsfære til søs strakte sig kun til Horns Rev.

Nord for Horns Rev kunne tyskerne nok af og til sende overfladeskibe på hurtige strejftogter, men de fik ingen betydning for magtforholdene til søs. Det var og blev den engelske flåde, der kontrollerede Nordsøen og Skagerrak under den første verdenskrig. Det var derfor, at tyskerne var henvist til at bruge undervandsbåde. Den kostbare tyske højsøflådes opgaver i resten af første verdenskrig blev derfor kun dette at beskytte den tyske nordkyst og ubådsbaserne mod engelske angreb.

Kildematerialet:

Andriessen, J.H.J.: 1. verdenskrig i billeder. Nederland 2002. Dansk udgave 2003. (Andriessen)

Beesly, Patrick: Room 40. British Naval Intelligence 1914-1918. 2. udg. 1984. (Beesly)

Birnbaum, Karl E.: Peace Moves and U-Boat Warfare. A Study of Imperial Germany's Policy towards the United States April 18, 1916 – January 9, 1917. Stockholm 1958. (Birnbaur)

Bjøl, Erling: USA 1865-1941. Samfund i vækst. Verdens Historie. Bd. 26. Kbh. 1992. (Bjøl)

Esbjerg Gasværk. Regnskab og Beretning for Driftsaaret 1918-19.

Esbjerg Avis 7. november 1916.

Gladisch, Walther: Der Krieg in der Nordsee. Bd. 6. Von Juni 1916 bis Frühjahr 1917. Berlin 1937. (Gladisch)

Hanssen, H.P.: Fra Krigstiden. Dagbogsoptegnelser. Bd. I. Kbh. 1924. (Hanssen)

Lipsky, Florian og Stefan: U-både fra alverdens lande. Guide til mere end 150 udstillede u-både. Kbh. 2006. Dansk udgave efter den tyske original "Faszination U-Boot. Museums-Unterseeboote aus aller Welt" Tyskland 2000. (Lipsky)

Newbolt, Henry: Naval Operations. Bd. IV. London 1928. (Newbolt)

Normann, Gert: Skibsvrag ved Vestkysten. Bd. 1. Fra Thyborøn til Fjaltring. Ringkøbing 1987. (Normann)

Ramsay, David: "Blinker" Hall: Spymaster. The Man who brought America into World War I. UK 2008. (Ramsay)

Rasmussen, A. Hjort: Bjærgningsliv. Claus Sørensens erindringer. Bd. III 1917-1937. Esbjerg 1974. (Rasmussen)

Spindler, A.: Der Handelskrieg mit U-Booten. (Der Krieg zur See 1914-1918) Berlin 1932- 1934. Bd. II. (Spindler)

Stegemann, Bernd: Die Deutsche Marinepolitik 1916-1918. Berlin 1970. (Stegemann)

Taylor, A.J.P.: The First World War an illustrated history. U. K. 1963.

Henvisninger:

- 1 Gladisch bd. 6 s. 149 ff.
- 2 Ramsay s. 90 f.
- 3 Gladisch bd.6. S. 150.
- 4 Normann s. 40 ff.
- 5 Birnbaum s. 24 f.
- 6 Spindler bd. 2. S. 86 ff.
- 7 Beesly s. 113 ff.
- 8 Bjøl s. 142.
- 9 Beesly s. 119 ff og Ramsay s. 101 ff. Beesly har forsket indgående i Lusitanias skæbne. I anden udgave af sin bog fra 1984 Room 40 går Beesly tøvende men klart ind for, at det engelske admiralitet bevidst udsatte Lusitania for at blive sænket af en tysk ubåd. I amerikaneren David Ramsays bog "Blinker" Hall: Spymaster fra 2008 imødegår Ramsay Beeslys konspirations-teori, som han ikke finder bevist.
- 10 Bjøl s. 143.
- 11 Birnbaum s. 91.
- 12 Ramsay s. 103 f.
- 13 Normann s. 47 ff og Rasmussen s. 68 ff.
- 14 Andriessen s. 110.
- 15 Gladisch s. 150 ff.
- 16 Gladisch s. 151.
- 17 Gladisch s. 151.
- 18 Gladisch s. 155.
- 19 Newbolt bd. IV. S 67 ff.
- 20 Gladisch s. 151 f. og Newbolt bd. IV s. 67 f.
- 21 Gladisch s. 153 f.
- 22 Esbjerg Avis 7. november 1916.
- 23 Gladisch s. 153 og Newbolt Bd. IV s. 68. Se også Stegemann s. 107 og Anhang s. 150 med uddrag af et brev fra Trotha til Levetzow.
- 24 Hanssen s. 316.
- 25 Aarsberetning for Esbjerg Gasværk 1918-19.

Jens Peter Østergaard, Granlunden 91, 6705, Esbjerg Ø. e-mail: oestergd@post4.tele.dk. Pens. lektor, født 1942. Cand. mag. i historie og geografi, medforfatter på "Den blå Planet – en grundbog i geografi", artikel om Esbjerg på Kort og Matrikelstyrelsen. Kronikker i Vestkysten 1990 og Jyllands Posten 2002.