

Afsnit 11: Mellemlkrigsperioden (1919-1939)

Forsvarsordningen af 1922

Den første Verdenskrig skulle være afslutningen på alle krige og efter dens afslutning, var der i hele verden, også i de lande som havde haft held til at holde sig udenfor krigshandlingerne, en almindelig tendens til at betragte al militærvæsen med afsky.

Storpolitisk kom dette til udtryk i dannelsen af Folkeforbundet (en organisation som senere var en del af inspirationen i oprettelse af det, vi i dag kender som De Forenede Nationer)

Folkeforbundet fik fra begyndelsen dybtgående indflydelse på mellemkrigs-årenes politik og blev det forum, hvor små og store problemer, herunder nedrustningsplaner under mange former, diskuteredes. Denne indflydelse, som naturligt måtte være, også kraftige spor i dansk forsvarspolitik. Den 31 marts 1919 ophæves flådens sikringsstyrke efter at minerydningen i de danske farvande betragtedes som tilendebragt.

Nu satte politikerne deres lid til Folkenes Forbund, og i fremtiden ville Danmark blot have behov for et beskedent neutralitetsværn og på havet måske blot et sø-politi, som det blev foreslået af politikerne og Søværnet blev, ligesom Hæren, kraftigt beskåret i mellemkrigsårene. Nye forsvarsordninger bød på den ene nedskæring efter den anden og efterlod en flåde uden faste rammer og uden formålsparagraf. Politikerne var ikke modtagelige for saglige argumenter fra flådens ledelse.

Der blev skåret drastisk i flådens bevillinger og disse sparekampagner var stærkt hæmmende på uddannelses- og øvelsesvirksomheden i flåden, samtidig gjorde utilstrækkelig vedligeholdelse og manglende fornyelse det nærmest ubegribeligt, hvordan der kunne opretholdes en så høj standard, som det faktisk lykkedes.

Første kongelige besøg på Grønland

Den 17 juni 1921 hejser kommandør Cold, chefen på krydseren Valkyrien, kongeflaget på kongens togt til Færøerne og Island. Kong Christian X fortsætter som første danske konge til Grønland men da Valkyrien ikke er bygget til at sejle i is-fyldte farvande er kongen nødt til at skifte til De Forenede Dampskibs Selskabers skib Island med eskorte af inspektionsskibet Fylla.

Kronprinsen Udnævnes til Søofficer



*Kronprins Frederik som
nyudnævnt søofficer 1921
(Jens-Ole B. Nielsen)*

Senere samme år den 20 september 1921 udnævnes Kronprins Frederik, (den senere Kong Frederik IX) til søofficer. Kronprins Frederik havde til sin fars (Kong Chr. X) store ærgrelse valgt at uddanne sig i søværnet frem for i Hæren (Chr. X gjorde karriere som officer ved Livgarden, hvor han blev øverste chef i 1905)

Kronprinsen havde som første danske kronprins gennemgået Søværnets Kadetskole på lige vilkår med de øvrige kadetter og gjorde derefter karriere som officer.

I 1927 fik han sin første chefkommando på en torpedobåd og han avancerede ad flere omgange frem til sin udnævnelse til kontreadmiral i 1945.

Flere af søofficerskammeraterne blev venner for livet, og erfaringerne fra søen kom i høj grad til at præge Frederik 9.s regeringsstil.

En dansk flåde på et eksistensminimum

For at fastsætte et moderniseret grundlag for forsvarets sammensætning, i forhold til "*Ordnningen af 1909*", og tilpasse dette til det nye grundlag for dansk forsvar, nedsattes en forsvars-kommission der bl.a. meget indgående beskæftigede sig med forholdene under neutralitetsbevogtningen 1914-18 og med de dansk-tyske forhandlinger, der var gået forud for forsvarsordningen af 1909.

Det lovforslag, der blev resultatet af dette kommissions-arbejde, *forsvarsordningen af 1922*, kom til at indeholde mange nyskabelser på det organisatoriske og personelle område, men samtidigt opstod der allerede fra begyndelsen store udfordringer, idet flådens budget blev beskåret med 25%, Da man imidlertid ønskede at bevare så meget som muligt af det hidtidige materiel, opstod der et skærende misforhold imellem det materiel, der indgik i Flådens tal og det pengebeløb, der var til rådighed til dets vedligeholdelse og til nybygning.

Samtidig var både udrustningskontoen og lønningskontoen utilstrækkelig, således at der på ingen måde kunne uddannes og opretholdes et personel, der svarede til materiellet

Admiralitetet og flåden kom med gentagne advarsler om det uforsvarlige og farlige ved den kurs, man på materielområdet var slået ind på, men flertallet blandt politikerne var ikke modtagelige for saglige argumenter. Tværtimod arbejdede man fra socialdemokratisk og radikal side videre mod den fuldstændige afrustning.

Et forslag om at erstatte Flåden med et sø-politi nåede endda frem på Rigsdagens bord, og selv de mere forsvarsvenlige borgerlige partier bidrog til at svække forsvarets stilling ved deres indbyrdes strid om nogle få millioner mere eller mindre til forsvaret.

En strid der medførte venstre-regeringen Madsen-Mygdals fald i 1929 og dermed dannelsen af den anden regering Stauning.

Flådens struktur 1922

I Henhold til loven af 1922 skulle flåden bestå af *Linien* og *Reserven*

Linien, omfattende:

- 6 orlogsskibe (kystpanserskibe) med samlet tonnage ca. 18.000 t
- 24 torpedo- og undervandsbåde på tilsammen ca. 7.000 t
- 2 mineskibe på tilsammen. 1.000 t
- øvrige skibe og fartøjsmateriel til minesprængninger.
- Flyvemateriel.

Reserven omfattende:

- 1 krydser til oversøisk fart,
- Fiskeri-inspektionsskibe
- opmålingsskibe.

Ved lovens ikrafttræden kan man nok sige, at det anførte materiel i nogen grad var til stede.

Linien omfattede:

- 4 orlogsskibe tonnage på ialt ca. 14.000 t, hvoraf det ældste (Herluf Trolle) var ca. 23 år gammelt
- 9 torpedobåde og 12 ubåde, ialt ca. 4.000 t
- 1 mineskib
- og en hel del bevogtningsfartøjer og minespærringsmateriel.

Reserven bestod af:

- Orlogsskibet Skjold og 2 små ældre krydsere, ialt ca. 5.000 t
- 3 torpedobåde og 2 undervandsbåde
- samt en del minespærringsmateriel.
- Som skibe til særlige formål opførtes 1 krydser Valkyrien,
- 4 inspektionsskibe,
- 3 opmålingsskibe og tendere.
- Skoleskibet (skonnerten) Ingolf,
- transportskibe og -fartøjer
- samt kongeskibet Dannebrog (1879-1932), der også indgik i Flådens tal.

Flåden og søofficerskorpet bliver omorganiseret

Ved ordningen af 1922 afskaffedes Flådens hidtidige underofficerskorps, idet de pågældende overførtes til dækofficersstillinger svarende til Hærens samtidig indførte officianter, ligestillede med øvrige officerer.

07 august 1921 med Søværnslovens vedtagelse inddeles flådens enheder i divisioner:

- Skibsdivisionen med chef Kommandør Frederik Cold
- Torpedobådsdivisionen med chef Kaptajn Christiern A. Broberg (underlagt skibsdivisionen men udskilles fra denne 8 oktober 1924)
- Undervandsbådsdivisionen med Chef Kaptajn Henry C. Gad

I Søofficerskorpset indførtes betegnelserne kaptajnløjtnant og orlogskaptajn samt søløjtnant af 2. og 1. grad i stedet for sekondløjtnant og premierløjtnant, men antallet af normerede officersstillinger fastsattes så lavt, at det forhåndenværende materiel knap nok kunne bemandedes.

Ubådsdivisionen oprettes

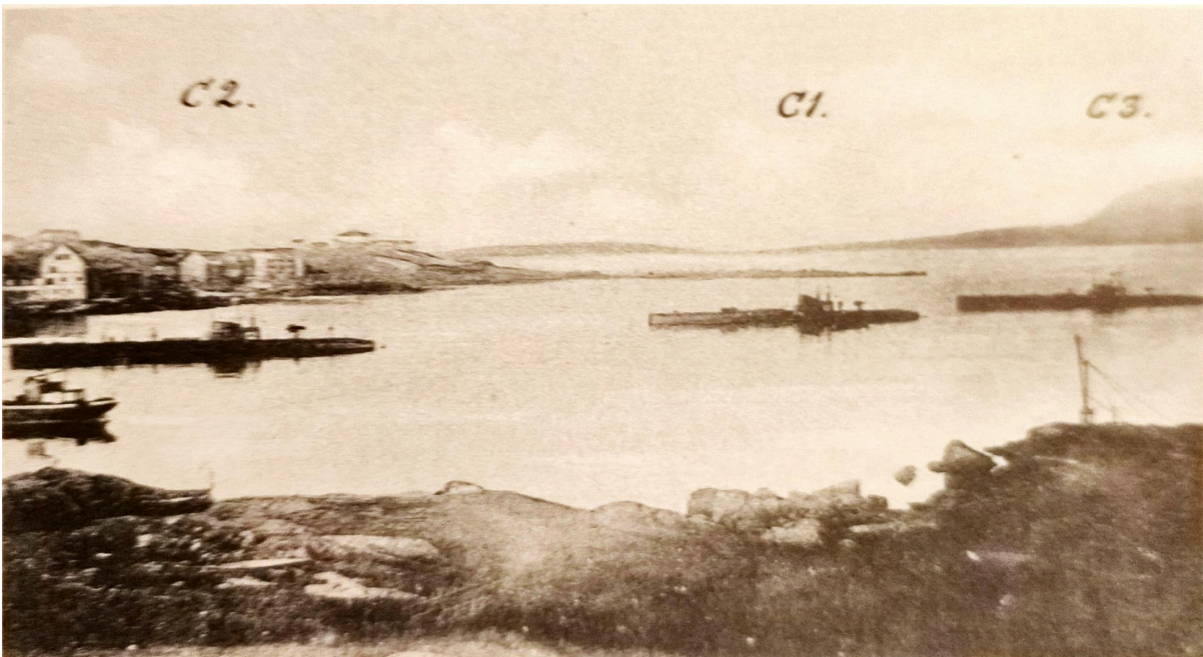


*Danske ubåde til søs i mellemkrigsårene. Forrest i billedet ses de to D-klasse både, med DRYADEN foran DAPHNE Bagved ses 2 ubåde af C-klassen med BELLONA forrest, og bagest i billedet kan lige skimtes 2 ubåde af B- klassen.
(Foto fra Orlogsmuseets arkiv)*

Ubådsvåbenet havde bevist sin værdi ved neutralitetsbevogtningen under 1. verdenskrig og blev en af de få dele af Søværnet, der ikke blev ramt af de massive nedskæringer, der fulgte i mellemkrigsårene og 1920 deltog 3 ubåde i fejringen af at Sønderjylland igen blev Dansk,

I 1922 blev ubådene samlet i Ubådsdivisionen, og denne våbenart var faktisk den mest aktive del af det danske søforsvar og sikkert også det mest effektive i hele mellemkrigsperioden. Samme år deltog to af C-klassens ubåde i et togt der bl.a. gik til Stockholm og 1923 dykkede ubåde af B-klassen i Nordsøen som de første danske ubåde.

Dette blev overgået allerede i sommeren året efter hvor de 3 nye ubåde af C-klassen drog på et langt togt rundt om England og Skotland til Færøerne - vel at mærke uden ledsageskib



Bellona, Rota og Flora på Thorshavns red. Under opholdet i Thorshavn fik Rota en ny og uprøvet opgave. En gravid kvinde skulle hentes på Svinø og sejles til hospitalet ved Thorshavn. Som følge af turen med ubåden blev barnet (en dreng) efterfølgende døbt Rotaldur (Marinens Bibliotek)

Efter Dykkerens forlis rådede flåden over 6 ubåde af A-klasen (Havmanden, Thetis, Havfruen, 2den April, Najaden og Nymfen) og 5 ubåde af B-klassen (Ægir, Ran, Triton, Neptun og Galathea) men fra 1920 tilgik yderligere 3 både (Rota, Bellona og Flora) af den nye C-klasse og fra 1926 tilgik yderligere 2 nye både (Daphne og Dryaden) af D-klassen, samtidigt udgik nogle af de ældre A-klasse og B-klasse ubåde, men i perioder rådede Søværnet over mere end 10 operative undervandsbåde.

Den nye D-Klasse blev udstyret med hele seks torpedorør, en kraftig armering, der dog blev formindsket da de to agterste torpedorør lå uden på trykskroget, hvilket gjorde det umuligt at genlade disse rør mens ubåden var neddykket. Ydermere blev de udstyret med en 75 mm dækskanon til brug mod overflademål og en 20 mm maskinkanon til brug mod fly. Samtidig slog de specifikke krav, som de danske farvande stillede til ubådene, igennem så D-klassen stak ikke dybere end 2,5 meter da søværnet krævede at bådene skulle kunne sejle gennem Bøgestrømmen øst for Vordingborg

Hovedparten af ubådene var konstant under kommando, hvilket til dels var nødvendigt bl.a. af hensyn til vedligeholdelsen af specielt akkumulator-batterierne. Ubådenes batterier havde bedst af at være i brug ofte, og da det krævede en næsten lige så stor en besætning at vedligeholde en ubåd, som at holde den under kommando, var ubådene igennem hele deres virke et af de mest aktive våben i søværnet.

I starten var ubådenes maskineri og våbensystemer plaget af en række ”børnesygdomme”, der sammen med ubådenes lave overfladefart gjorde, at de ikke havde let ved at indgå i en styrke sammen med overfladeskibe. Et af problemerne var kommunikationen mellem neddykkede enheder. Første år foregik kommunikationen mellem de neddykkede ubåde ved hjælp af en klokke, der udsendte morsesignaler gennemvandet. De fleste af børnesygdommene blev dog løst umiddelbart før eller under første verdenskrig. I 1920erne Benyttedes bl.a. undervandstelegrafering til at kommunikere indbyrdes, og A- og B-klassens kommandohejsning blev startskuddet til en række større øvelser mellem ubådene og overfladeenhederne. Konkurrencen mellem ubådene og overfladefartøjerne var hård. Mens ubådenes officerer ønskede at bevise ubådenes kampværdi ville officererne på overfladefartøjerne bevise det modsatte da Tyskernes sænkning af Lusitania 1915 havde skabt en modvilje blandt mange søofficerer som mente at ubåde var en lusket krigsførsel.

De realistiske øvelser mellem ubådene og overfladeskibene, kombineret med det faktum at de færreste officerer ombord på overfladeskibene kendte meget til, hvordan ubådene manøvrerede resulterede i en del farlige situationer og i flere tilfælde direkte kollisioner mellem de danske enheder. I 1922 kolliderede ubåden Neptun med ubåden Triton, mens begge opererede neddykkede, og senere samme år kolliderede Neptun også med torpedobåden Springeren. I begge tilfælde slap de involverede uden større skader, selv om torpedobåden fik en mindre lækage, og ubåden fik beskadiget sin bro.

I 1923 fik Bellona bøjet sit periskop efter en kollision med krydseren Gejser, og to år efter gik det atter galt for ubåden, der igen fik beskadiget sine periskoper da den blev ramt af torpedobåden Hvalrossen. Samme år fik Ægir revet sin dækskanon af under kollision med en torpedobåd. I 1926 blev Rota påsejlet af krydseren Hejmdal, og året efter fik Galathea bøjet sit periskop under en lignende øvelse.

Sidst men ikke mindst blev Daphne i 1928 påsejlet af Rota mens begge opererede uddykket. Heldigvis kom hverken ubåde eller personer alvorligt til skade ved de nævnte kollisioner.



Luftfotografi visende kollisionen mellem krydseren Hejmdal og ubåden Rota i 1926.
Det ses tydeligt, hvordan de to fartøjer bakker kraftigt for at undgå kollisionen. Hvilket dog ikke lykkedes helt
(Marinens bibliotek)

Ubådenes Livline - Depot- og værkstedsskibe

For at ubådene kunne operere langt fra hovedbasen på Holmen, blev det nødvendigt at udruste et værksteds- og depotskib, der kunne følge ubådene på deres togter. Søværnet valgte derfor i 1917, at ombygge den gamle kanonbåd Grønsund til ubådseskadrens første følgeskib.



Værkstedsskibet Grønsund med en ubåd på bagbords side og en af søværnets HM II flyvemaskiner agter.
Efter at Henrik Gerner havde hejst kommando (1928), blev Grønsund oplagt på holmen som flydende værksted for ubådene.
Her lå det helt frem til 1950, hvor det 67 år gamle skib blev solgt til ophugning (Marinens bibliotek)

Fra 1916 og frem til 1928 fungerede skibet som moderskib for ubådene, men i midten af 1920'erne var det gamle skib ved at være udtjent, og det blev nødvendigt at finde et nyt skib til ubådene. For første - og eneste - gang fik man bygget et skib der var skræddersyet til opgaven og 4 januar løb Henrik Gerner af stablen på Orlogsværftets nye skibsbyggeri på dokøen.



Depot- og værkstedsskibet Henrik Gerner (Marinens bibliotek)

H-Klassen

I 1934 begyndte orlogsværftet at projektere en ny klasse ubåde, der skulle erstatte de efterhånden forældede enheder af B-Klassen (Den sidste båd i A-klassen var blevet udfaset i 1932).

For at holde rækkefølgen, var det oprindeligt ideen at de nye ubåde skulle have været benævnt E-klassen men her fik man problemer med at finde navne, et problem som blev yderligere forstærket af at Søværnet med D-klassen var begyndt at lade ubådenes navne have samme for bogstav som klassen.

Man besluttede derfor at navnene på enhederne i stedet skulle begynde med hav-. Ubådene kom til at hedde Havmanden, Havfruen og Havkalen og blev fælles benævnt som H-klassen. Havmanden blev søsat juni 1937 og højeste kommando første gang oktober 1938 og syv måneder senere indgik Havfruen i flådens tal efter fulgt af Havkalen 2 måneder senere.

Ubådene var teknisk helt på højde med andre landes kyst ubåde og var udstyret med både ekkolod samt seks hydrofoner langs skroget, hvilket var noget af det mest moderne inden for undervandslytteudstyr.

Som noget nyt var H-klassen ikke udstyret med en dækskanon til sænkning af mindre overfladefartøjer. I stedet fik de en kraftig antiluftskyts bevæbning bestående af 2 to 40 mm kanoner, der blev placeret med en for og en agten for tårnet samt to 8 mm rekylgeværer i tårnet. Den kraftige antiluftskyts-armering viser sammen med nedbringelsen af dykketiden (35 sekunder for H-klassen) at søværnet havde indset, at en af de største farer kom fra luften.

Det var fortsat meningen at ubåden skulle dykke, hvis den fik øje på en fjendtlig flyvemaskine, men skulle der ikke være tid til dette, skulle den også være i stand til at forsvare sig mens den var uddykket,

I hele mellemkrigsperioden var ubådene det mest aktive led i dansk søforsvar og sikkert også det mest effektive. Effektiviteten blev mangedoblet ved tilkomsten af de nye både, men baggrunden for den var traditionen og den gode ånd og uddannelse, der gennem hele perioden havde præget dette våben,

Katastrofen indtræffer

Den sparekampagne der gennemførtes i 1920-erne, kunne ikke undgå at virke yderst generende og hæmmende på uddannelses- og øvelsesvirksomheden hvilket sammen med den utilstrækkelige vedligeholdelse og fornyelse af materiellet var en medvirkende årsag til ulykken på Krydseren Gejser



Krydseren Gejser (Marinens bibliotek)

Krydseren, og den danske øvelsesdeling, som den var kommandoskib for, befandt sig på det tidspunkt på eskadreøvelse i Masnedsund i Smålandsfarvandet.



Øvelsesdelingen befandt sig ved Masnedsund i Smålandsfarvandet

Katastrofen indtraf medens officerer og mandskab fra flere af øvelses-delings skibe var samlet om bord på Gejser for at overvære en demonstration af et nyt fosfor tåge-udviklingsapparat.

Planen var derfor, at øvelsesdelingens officer og befalingsmænd om morgen, 25. maj, skulle instrueres i brugen af tågeudviklingsapparatet om bord på Gejser.

Oprindelig var det hensigten, at det var næstkommanderende i torpedobådene, der skulle have overværet demonstrationen. Det blev i stedet besluttet, at cheferne selv skulle deltage i demonstrationen.

Ved skæbnens lunefulde spil, kom ulykken derfor til at ramme mange af de tilstedeværende chefer, mens de næstkommanderende, heriblandt kronprins Frederik slap fri. Kronprins Frederik, den senere Frederik IX, var nogle få dage forinden tiltrådt som næstkommanderende i torpedobåden Delfinen.

Ekspllosionen i tågeudviklings-apparatet skete umiddelbart efter at demonstrationen var startet. Agterdækket på krydseren blev på et øjeblik forvandlet til et brændende inferno. Brændende fosfor blev spredt ud over de tilstedeværende.

I alt blev 55 såret ved eksplosionen, heraf 21 søofficerer, 14 dæksofficerer og dæksassistenter, 2 midlertidige befalingsmænd, 12 faste menige og 6 værnepligtige. Flere af de sårede pådrog sig alvorlige kvæstelser.

Ekspllosion i stedet for tåge

Premierløjtnant Kai Hammerich, der var chef for torpedobåden Sælen, senere kommandør og chef for Jutlandia-ekspeditionen, der selv blev hårdt såret ved eksplosionen, beretter selv senere om katastrofen:

"Vi samledes nu et halvt hundrede befalingsmænd på agterdækket, og maskinmester E. Borg blev udset til at demonstrere et af apparaterne for os. Selv sad jeg på rælingen halvanden til to meter fra apparatet.

Borg gjorde nu klar til at antænde fosforet, idet det var meningen, at der da skulle udvikles en tyk og uigennemsigtig røg, som af vinden skulle føres videre.



Udlægning af kunstig tåge (Marinens bibliotek)

Jeg havde i fjor i Peder Skram været med til en lignende øvelse med nogle ældre og langt større apparater, og kom pludselig i tanker om, at jeg dengang fik et stænk på hånden af glødende fosfor, og at det tog lang tid at få denne bagatel lægt.

Det stod mig derfor klart, at jeg burde være forsigtig, hvorfor jeg sprang ned fra gelænderet og derved kom til at dreje ansigtet et øjeblik bort fra apparatet.

I samme nu lød et øredøvende brag, og det var, som om jeg fik et voldsomt slag i hovedet, så jeg hverken kunne se eller sanse, men styrtede om på dækket. Så fulgte et øjeblik fuldkommen tavshed, som gik der et suk igennem skibet.

Derefter kunne jeg høre stønnen og råb omkring mig, som jeg ikke fattede meningen af, samt kommandoråb om at møde efter brandrullen. Jeg kunne intet se, men da jeg trak vejret, kunne jeg mærke, at jeg fik fosforrøg i halsen, hvorfor jeg rejste mig op for at få en mundfuld frisk luft. Men atter styrtede jeg om på dækket.

Pludseligt stod det klart for mig, hvad der var sket: De 10 kg fosfor måtte være eksploderet i stedet for som normalt at udvikle røg. Jeg var også klar over, at trak jeg vejret én gang til, var det ude med mig.

Hvad der derefter skete, står kun dunkelt for mig. Men, o, rædsel: Jeg vågnede op lidt senere, og alting gjorde sviende ondt og lugtede af brændt kød.

Menneskefødder trampede henover mig, og kommandør Wenck råbte langt borte fra: Se at få slukket løjtnant Hammerichs tøj."

Kaptajnløjtnant Rützou døde af sine kvæstelser

Den 30-årige kaptajnløjtnant Paul C. Rützou, chef for torpedobåden Delfinen var blandt de hårdt sårede ved eksplosionen. Nogle dage senere afgik han ved døden på Garnisonssygehuset i Vordingborg, den 11. juni 1923, som følge af de kvæstelser, han havde pådraget sig ved eksplosionen.

Paul C. Rützou efterlod sin amerikansk fødte hustru; og han blev senere begravet på Garnisons kirkegården i København.



*Kaptajnløjtnant
Paul C. Rützou
døde af sine kvæstelser
(Marinens bibliotek)*

Skibschefen selv blandt de hårdt sårede

Chefen for Gejser, orlogskaptajn Godfred Hansen, var selv blandt de hårdt sårede og måtte samme dag fratræde sin kommando, da han sammen med de øvrige sårede blev overført til Garnisonssygehuset i Vordingborg.



*Chefen for krydseren Gejser,
orlogskaptajn
Godfred Hansen
(Marinens bibliotek)*

De fleste af cheferne for øvelsesdelingens 9 torpedobåde og 3 minefartøjer var også blandt de sårede.

Efter at have modtaget umiddelbar førstehjælp om bord på Gejser, blev de sårede overført til Vordingborg ved hurtig assistance fra øvelsesdelingens torpedobåde.

Mærket for livstid

Kun 2 af de sårede kunne samme dag genoptage deres tjeneste om bord.

21 af de sårede blev 26. maj overført til Marinehospitalet i København, mens de 32 hårdest medtagne forblev på Garnisonssygehuset i Vordingborg. Efterhånden som den enkeltes helbredstilstand tillod det, blev de overført til Marinehospitalet i København. Ved årets udgang var de fleste udskrevet som helt eller delvis helbredte. Flere af de sårede var dog blevet mærket for livstid.

Maskinmester E. Borg, der havde forestået demonstrationen, blev blind, og adskillige fik store, smertende og vansirende sår i ansigtet, på halsen, armene og kroppen. Det tog år og mange smertefulde operationer, inden sårene var helet nogenlunde.

Flere af de involverede blev mærket for livet af vansiringer og ar, som selv de dygtigste kirurger i Danmark og England kun til en vis grad kunne hjælpe ved hjælp af plastiske operationer. Premierløjtnant Kai Hammerich, der var blandt de hårdt sårede, som nævnt ovenfor, gennemgik mere end 3 års behandlinger og 14 plastiske operationer i både Danmark og England.



Premierløjtnant Kai Hammerich, her som kommandør, var også en af de hårdt sårede (Marinens bibliotek)

I øvelsesdeling

Krydseren Gejser, bygget tilbage i 1892, var siden starten af foråret 1923 indgået som kommandoskib i øvelsesdelingen.

Øvelsesdelingen bestod af Gejser, 9 torpedobåde, 3 minefartøjer, 7 undervandsbåde, samt nogle flyvebåde samt hjælpeskibet Grønsund og tenderen Fenris. Chef for øvelsesdelingen var kommandør H. L. E. Wenck.

Efter katastrofen genoptog delingen sine øvelser, der afsluttedes i begyndelsen af juli 1923.

Tæt på ny katastrofe

Lidt senere på sommeren blev krydseren Gejser involveret i en ny ulykke, der nemt kunne have udviklet sig til en endnu større katastrofe.

Under en angrebsøvelse kolliderede Gejser med den neddykkede danske ubåd Bellona. Ved kollisionen fik ubåden bøjet et af sine periskoper, men heldigvis skete der herudover ikke nogen videre skade og øvelserne fortsatte.

Men blot 2 dage senere fik ubåden Bellona atter bøjet sine periskoper. Denne gang skete det, da en af de danske torpedobåde sejlede hen over den.

Marinens Flyvevæsen

Allerede i august 1910 var Marineministeriet begyndt at undersøge mulighederne for at anvende fly i flåden. Det skete knapt fire år efter at Ellehammer, 12. september 1906, havde foretaget sit første 42 meters flyvehop på øen Lindholm.

Fremsynede officerer i flåden havde tilsyneladende en helt klar fornemmelse af, at brug af fly måske kunne styrke flåden i løsning af sine opgaver, og flere af flådens officerer havde fra starten været med i stiftelsen af Danske Aeronautiske Selskab i 1909.

Pionertiden

25. marts 1912 købte den flyverinteresserede generalkonsul Ludvigsen et af flyverpioneren Robert Svendsen anvendt fly af HENRY FARMAN-typen og skænkede det til marinen.



Luffartøjet Glenten, marinens første fly, havde en 50 hk motor og en tophastighed på 80 km/t.
(Foto fra [Orlogsmuseets arkiv](#))

Marinen havde dermed fået sit første fly, og da flåden havde en gammel tradition for at navngive sine fartøjer, fik det navnet Glenten.

I løbet af sommeren 1912 var der blevet iværksat en privat indsamling, der skaffede 43.000 kr. for hvilke, der i Frankrig blev bestilt to flyvebåde af Donnet-Leveque typen.

Ved leveringen i april 1913 fik flyvebådene navnene Maagen og Ternen, senere blev navnene officielt ændret til Maagen 1 og Maagen 2.

Ved bemyndigelse på tillægsbevillingsloven for 1912-1913 fik flyveren Ulrich Birch fra februar 1913 fast ansættelse som marineflyver og instruktør.

Ulrich Birch stillede sit eget personlige fly, der fik navnet Ørnen, til rådighed for marineflyvningen, men det varede kort. Allerede i oktober styrtede flyet ned, og Birch døde senere af sine kvæstelser. Flyvevæsenet blev indledningsvis placeret på det nordøstlige hjørne af Kløvermarken i København i et telt og en lille hangar.

På neutralitetsvagt

Da 1. verdenskrig brød ud i august 1914 rådede flåden over to flyvebåde, MAAGEN 1 og 2, samt fem uddannede flyvere, men allerede inden krigsudbruddet havde man gennemført øvelser af operativ karakter.

Allerede dagen efter krigsudbruddet kunne Marinens Overkommando beordre daglig luftrekognoscering i Sundet, hvor der foregik en del tysk flådeaktivitet, bl.a. i forbindelse med minelægning.

Verdenskrigen betød et stop for indkøb af materiel fra de krigsførende lande, men allerede i august 1914 kunne Orlogsværftet fremlægge et meget lovende projekt for et fly til farvandsovervågning.

Projektet var en forbedring af de tidligere leverede franske Donnet-Leveque flyvebåde.



*MAAGEN 3 (F.B. II), den første flyvebåd bygget på Orlogsværftet.
(Foto fra [Forsvarets Fotogalleri](#))*

22. august 1914 fik Orlogsværftet Marineministeriets bemyndigelse til at starte produktionen af de nye flyvebåde. Frem til 1917 byggede Orlogsværftet i alt otte af de såkaldte OV-Flyvebåde, senere benævnt F.B. II.



*Flyvebådsstation København på Margretheholm, senere Luftmarinestation København, ses her i begyndelsen af 1920'erne, i baggrunden Nyholm.
(Foto fra [Orlogsmuseets arkiv](#))*

Omkring 20. april 1915 var arbejdet med at etablere en flyvebådsstation på et opfyldt område øst for Nyholm, Margretheholm, så langt fremme, at flyvebådene kunne flyttes hertil fra Kløvermarken. Den nye flyvebådsstation, senere benævnt Luftmarinestation København, blev udvidet gentagne gange og fungerede som base for flyvebådene så længe Marinens Flyvevæsen eksisterede, indtil 1950.

Også ved eskadren i Storebælt var der behov for fly til at løse rekognosceringsopgaverne, og for at få størst mulig flyvetid til rådighed blev der i løbet af efteråret 1916 anlagt en flyvebådsstation på Slipshavn ved Nyborg Fjord, hvorfra flyvebådene kunne støtte eskadren.

Orlogsværftet fortsatte med at producere flyvebåde på trods af konstant mangel på materiel, og ved udgangen af 1917 disponerede Flyvevæsenet således over 12 operative flyvebåde.

Samme år afholdtes også de første forsøg med nedslagsobservation for artilleriskibenes skydninger, ligesom der blev foretaget natflyvningsøvelser.



*Orlogsværftets første flyvebådsværksted på Holmen.
(Foto fra [Orlogsmuseets arkiv](#))*

Efterkrigsårene

Allerede inden afslutningen af 1. verdenskrig var der blevet oprettet en selvstændig Undervandsbåds- og Flyvebådsafdeling med en kommandør som chef.

Til gengæld havde Rigsdagen besluttet at stoppe al indenlandsk flykonstruktion, delvis på grund af de mange havarier, der havde været i de forløbne år.

I praksis blev dette forbud dog opvejet af, at der efter afslutningen af 1. verdenskrig var store mængder materiel til rådighed på verdensmarkedet.

Maj 1919 modtog marinen fem Friedrichshafen F.F.49 pontonfly, senere betegnet H.B. II. Anskaffelsen skete i samarbejde med Ministeriet for Offentlige Arbejder, der ønskede at undersøge muligheden for at luftbefordre posten indenlands.

Fra efteråret 1921 blev panserskibene Olfert Fischer og Peder Skram modificeret, så de fremover var i stand til at medføre et H.M. I fly, hvorved der nu indførtes et regulært taktisk samarbejde.

Nu er det jo vigtigt at huske på, at radaren ikke var opfundet, og dermed var disse fly den eneste mulighed for at se "ud over horisonten".

Forsvarsloven af 1922 betød en generel svækkelse af flåden, men indebar dog at Flyvevæsenet nu blev nævnt som en del af flåden. 15. september 1923 oprettedes Marinens Flyvevæsen således som selvstændig enhed direkte under Marineministeriet.

Kaptajn, senere kommandør, Asger E. V. Grandjean, der selv var uddannet som pilot, blev Flyvevæsenets første chef.

Et job han med stor kompetence og autoritet bestred helt frem til 1941.



*Kommandør Asger E. V. Grandjean (1889-1948)
Chef for Flyvevæsenet
1923-1941.)
(Marinens bibliotek)*

Landbaserede fly

Siden starten havde alle fly i flåden været søfly, og al uddannelse af piloter var derfor naturligt foregået på disse fly.

Fra England havde man imidlertid høstet værdifulde erfaringer for at anvende landfly til den elementære træning, og der var allerede i 1921 blevet indkøbt fem brugte Avro 504K (L.B. I) træningsfly med hjulunderstel.

I begyndelsen foregik flyvetræningen nu på Hærens eksercerplads ved Avedøre, senere fra 1923 på Kastrup, og fra 1926 flyttede flyveskolen til den nyetablerede Luftmarinestation Ringsted, som blev etableret på Hærens tidligere øvelsesterræn ved Ringsted.

Fra 1925-1928 blev de indkøbte træningsfly gradvist udskiftet med den mere moderne Avro 504N, der dog stadig bibeholdt den danske betegnelse L.B. I, der havde en større motor og desuden var udstyret således, at der nu kunne øves blindflyvning.

Landbaserede fly var nu blevet en væsentlig del af Marinens Flyvevæsen.

De første jagerfly

Udviklingen under og efter 1. verdenskrig havde klart vist behovet for egentlige kampfly, ikke mindst til beskyttelse af rekognosceringsflyene.

Orlogsværftet havde allerede udarbejdet et projekt til en to-sædet flyvebådsjager, men krigserfaringerne havde allerede vist, at landbaserede jagerfly var søflyene totalt overlegne. Der blev derfor truffet beslutning om at udvide Flyvevæsenet med en afdeling moderne landbaserede jagerfly, og i 1925 indkøbtes 3 fly i England.



*Flådens og Danmarks første jagerfly
var af typen Hawker Dankok (L.B. II).
(Foto fra Forsvarets Fotogalleri)*

Flyvevæsenet havde valgt en modificeret udgave af den engelske dag- og natjager Hawker Woodcock Mk.II, der netop var indgået i tjeneste ved RAF.

Dermed havde Flyvevæsenet fået en topmoderne jager, og i løbet af de næste to år byggede Orlogsværftet yderligere 12 fly af typen på licens. Alle flyene fik den danske betegnelse Hawker Dankok (L.B. II), og blev placeret på luftmarinestationen ved Ringsted.

Hidtil havde piloternes eneste redningsudstyr været en redningsvest, men Dankok jageren var også indrettet til sædefaldskærme, der hermed blev taget i brug i Danmark.

De nye jagerfly indgik formelt fra 12. oktober 1926 i den nu nyoprettede 2. Luftflotille på Luftmarinestation Ringsted, medens søflyene blev organiseret i 1. Luftflotille på Luftmarinestation København.

Luftmarinestationen i Ringsted var ikke særlig stor, og var ikke mindst omgivet af høje træer og telefonpæle, hvorfor den absolut ikke var ideel til f.eks. elementær skoleflyvning.

I 1930 blev der nedlagt flyveforbud for elementær skoleflyvning på flyvepladsen, og i stedet blev der indrettet en ny luftmarinestation på halvøen Avnø, der var blevet lejet for en tiårig periode. Fremtidig skoleflyvning skulle herefter foregå på Avnø.

Antalsmæssigt størst

2. Luftflotille var nu blevet udstyret med moderne jagerfly, og tiden var derfor nu også inde til at modernisere de ældre og efterhånden udslidte H.M. I'ere i 1. Luftflotille.

Fra Tyskland indkøbtes derfor i 1928 seks Heinkel H.E.8 pontonfly, der fik den danske betegnelse H.M. II, samtidigt blev der indgået en licensaftale om bygning af yderligere fly på Orlogsværftet.

Da Tyskland på dette tidspunkt ikke måtte konstruere militærfly, var flyet angiveligt konstrueret som postflyver, men det viste sig ganske uproblematisk at ombygge flyet til et særdeles velegnet militærfly, udrustet med to maskingeværer, radioudstyr og holdere til otte bomber.

I perioden fra 1929-1938 byggede Orlogsværftet yderligere 16 fly af denne type, som dermed antalsmæssigt blev den største flytype, der har indgået i Marinens Flyvevæsen.

H.M. II'eren var et robust fly, der i stor udstrækning kom til at præge udviklingen i Flyvevæsenet og løste mangfoldige opgaver i perioden frem til 2. verdenskrigs udbrud.

Første flyvninger på Grønland

H.M. II'eren skulle således også blive det første fly, der kom til at håndhæve dansk suverænitet.

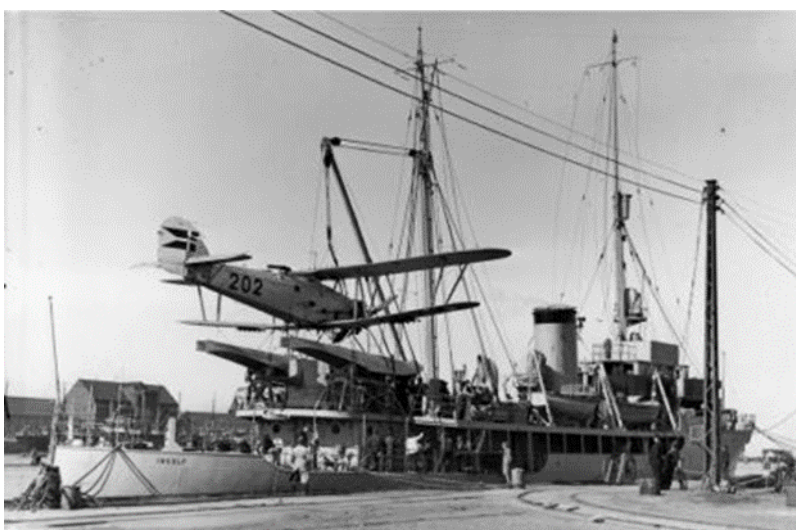
I begyndelsen af 1930'erne opstod der en tvist mellem Norge og Danmark om Grønlands tilhørsforhold, idet Norge hævdede, at Danmark ikke håndhævede suveræniteten over den store ø. Situationen eskalerede, da norske fangere i 1931 besatte flere områder i Nordøstgrønland, og den norske regering samtidigt udstyrede fangerne med politimyndighed i de besatte områder.



*Her ses en Heinkel H.E.8 (H.M. II) under en flyvning i Grønland.
(Foto fra [Orlogsmuseets arkiv](#))*

Da tre udrustede ekspeditionsskibe i 1932 blev sendt til Grønland, Knud Rasmussens 7. Thule-ekspedition og Lauge Kochs ekspedition til Nordøstgrønland, blev alle tre skibe derfor bl.a. udrustet med et af Flyvevæsenets H.M. II fly.

Gennem 1930'erne var inspektionsskibene udstyret med flyvebåde.



*Inspektionsskibet **Ingolf** i færd med at tage søflyveplan ombord.
(Foto fra [Orlogsmuseets arkiv](#))*

Begge ekspeditioner gennemførtes med held, og trods de vanskelige forhold var der efterfølgende hvert år en eller to H.M. II'ere udstationeret på Grønland.

Flyvevæsenets opgaver var primært rekognoscering og artilleriledelse, og i forbindelse med søopmåling ved Grønland blev der også her anvendt flyvebåde.

Konflikten mellem Norge og Danmark blev bilagt ved Den Internationale Domstol i Haag, hvorved overherredømmet over Grønland tilkom Danmark, ikke mindst takket være Flyvevæsenets bidrag til at beskytte dansk territorialret.

Fra 1932-1938 gennemførte H.M. II'erne desuden i samarbejde med Geodætisk Institut en systematisk luftfotografering og opmåling af store områder af Grønland til brug ved korttegning.

Mere slagkraftige og offensive fly

Flåden havde gennem længere tid ønsket sig fly af mere offensiv karakter, bombe- og torpedofly, hvorfor der i 1926 var bestilt et tremotors torpedo-luftfartøj i England. Flyet viste sig imidlertid ikke stabilt, og kontrakten blev annulleret.

Senere lykkedes det imidlertid for Flyvevæsenets chef, kommandørkaptajn A. E. V. Grandjean i stedet at få tilladelse til at indkøbe to engelske mellemdistance bombefly af typen Hawker Horsley i 1932. De indkøbte fly fik i den danske udgave betegnelsen Hawker Dantor, eller H.B. III.

Når der kun blev indkøbt to fly skyldtes det en klar erkendelse af, at torpedokast fra fly var noget ganske nyt, der skulle testes, før et sådan våben kunne bruges operativt. I forbindelse med købet havde flåden også fået licens til at bygge yderligere ti fly på Orlogsværftet. Først i 1936 lykkedes det at opnå tilfredsstillende resultater med at kaste torpedoer fra flyene, men da var der ingen penge til nyanskaffelser.



*Hawker Dantor (H.B. III) har netop sluppet sin torpedo under et øvelseskast ved Bramsnæsvej i 1934.
(Foto fra [Orlogsmuseets](#) arkiv)*

Den nye forsvarslov i 1932 havde ikke medført større ændringer for Flyvevæsenets vedkommende, og dermed heller ingen forbedringer. Marinens Flyvevæsen skulle fortsat bestå af to luftflotiller, en med jagerfly og en med rekognosceringsfly, plus skolefly og fly til særlige opgaver.

På trods af den stramme økonomi lykkedes det for Grandjean i 1933 at få bevilling til indkøb og licensbygning af 12 nye jagerfly til erstatning af de efterhånden forældede Dankok-jagere (L.B. II). To fly af typen Hawker Nimrod Mk. II blev indkøbt i England og yderligere ti fly blev bygget på licens på Orlogsværftet i perioden 1934-1935.

Marinens Flyvevæsen havde nu fået et moderne jagerfly, men i disse år gik udviklingen inden for flyindustrien meget hurtigt.

Luftmarinestationen i Ringsted viste sig hurtigt for lille til de nye jagere, og i 1936 besluttedes det at købe arealet ved Avnø og indrette en permanent luftmarinestation der.

Året efter var indretningen på Avnø færdig, og 2. Luftflotille, nu bestående af 12 Hawker Nimrod (L.B. V), blev i 1937 overført til den nye Luftmarine-station Avnø, og luftmarinestationen ved Ringsted blev nedlagt.

Mørke skyer trækker op

Nazisternes magtovertagelse i Tyskland i 1933 og den deraf følgende militære oprustning medførte ikke kun en destabilisering af den politiske situation i Europa.

Den flytekniske udvikling betød samtidigt en øget betydning af begrebet luftmagt i forhold til de gammelkendte sø- og hærstyrker, men både politisk og militært havde dette svært ved at vinde gehør.

I forbindelse med forhandlingerne i 1936 om en ny forsvarslov blev der stillet forslag om yderligere én eskadrille jagerfly til flåden, ligesom Flyvevæsenet havde skitseret udvidelsen med en bombe-flotille, således at den samlede styrke nåede op på 4 luftflotiller.

Men der manglede den fornødne politiske opbakning, og styrkemålet blev i Forsvarsloven af 1937 fastsat til fortsat blot at være 2 luftflotiller, hvilket set med eftertidens briller måtte anses som komplet utilstrækkeligt.

Politikerne og flådens ledelse måtte dog hurtigt, men for sent, erkende, at der var et stort behov for ikke mindst at få moderniseret flyvevæsenets jagerfly, men også et akut behov for anskaffelse lette bombefly.

Grandjean blev derfor bemyndiget til både at lave aftale om et nyt let bombefly, men også en erstatning for de hastigt aldrende Nimrod-jagerfly.

I 1938 blev der skrevet kontrakt med det engelske Fairey Aviation fabrik om bygning af det tosædede bombefly af typen P. 4./34 på Orlogsværftet, og i 1939 fik værftet ordre på bygning af 12 af disse fly, men ingen af dem var dog færdigbygget 9. april 1940.

Marinestaben havde også set i øjnene, at Nimrod-jagernes tid definitivt var forbi. Biplanets tid var ovre, og nu var monoplan jageren fremtiden, men tiden var ved at være forpasset.

Der blev derfor indledt forhandlinger om indkøb af nye jagerfly til 2. Luftflotille, og valget faldt på den italienske Macchi MC-200, selvom Flyvevæsenet gerne havde set at man havde anskaffet Fokker D. XXI, der nu var standard i Hærens Flyvetropper.



Macchi MC-200, her i italiensk bemaling, blev valgt som afløser for Nimrod-jageren. (Foto fra USAF Museum)

Men tiden var blevet forpasset, og det var nu begrænset hvilke nationer, der kunne handles med, hvis man samtidigt ville sikre sig leverancen.

Kontrakten på levering af de 12 nye Macchi MC-200 jagerfly til erstatning for flådens aldrende Nimrod (L.B. V) lå klar 9. april 1940, men den blev aldrig underskrevet.

I Danmark blev tilvejebringelsen af et troværdigt luftforsvar tilsyneladende betragtet som et uoverkommeligt mål.

På togt med Niels Juel til Sydamerika

Efter krigens afslutning var regeringen ikke indstillet på at bruge midler til et nyt panserskib. Man ønskede afrustning, og undersøgte seriøst mulighederne for at ombygge Niels Juel til færge eller fragtskib, eller bare at sælge det som skrot.

Der var imidlertid allerede indbetalt en rate til Krupp for kanonerne, og efter 1. verdenskrig spurgte firmaet, om leverancen skulle opfyldes. Den radikale regering ville absolut ikke have nogen 30 cm kanoner, det var "angrebsvåben".

Der var trods alt puttet mange penge i byggeprojektet, så enden på historien blev, at der blev udarbejdet et helt nyt design med 10 styk 15 cm kanoner, lagt et ekstra dæk på skibet, og så havde man et søgående skoleskib, en slags langsom krydser, der også var glimrende til repræsentations formål.

Så Niels Juel højste kommando i maj 1923 og blev siden flittigt benyttet, blandt andet som kongeskib på rejser til Finland, Færøerne og Island

Allerede den 23 oktober 1923 stævnede Niels Juel under chef kommandør A. Bojesen ud på sit første længere togt som gik til Sydamerika



Artilleriskibet Niels Juel afsejler fra København den med kurs mod Sydamerika. (Marinens bibliotek)

Formålet med togtet var at vise flaget i fremmede lande, repræsentation af Danmark og derigennem propagandere for dansk handel og industri ved at fremvise Danmarks-filmen, Grønlands-filmen og nogle af vore bedste industrifilm og sidst men ikke mindst at bringe hilsen fra Danmark ud til alle danske, vi kunne komme i berøring med i det fremmede.

Afsejlingen var berammet til søndag den 21. oktober men først skulle skibet udrustes til turen. Ladningen af provianten og granaterne foregik i løbet af ca. 1 uge og mens Niels Juel lå i tørdok.

Der blev lastet ca. 1000 granater, mange hundrede sække mel og ca. 10.000 kasser Tuborg og Carlsberg. Fryserummet blev fyldt med fersk kød og ligeledes blev kølerummet fyldt med margarine og smør og konserves i tonsvis samt flere lastbiler fulde af vin, osv.



Niels Juels besætning fotograferet i de hvide uniformer, som de bar på togtet til Sydamerika 1923-1924. (marinens bibliotek)

Inden afsejlingen aflagde kongen besøg ombord ledsaget af hele sin officersstab under kongesalutten, de 27 skud, fra Niels Juels kanoner og batteriet Sixtus. Mens kongen gik op ad falderebstrappen blev Kong Kristian spillet og kongeflaget gled til tops på Niels Juel under en fornyet salut, der rungede ind over havnen og indhyllede skibet i blå krudtrøg. Efter at have talt en del med officererne holdt kongen en ganske kort men fyndig tale og sagde omtrent sådan:

Når Niels Juel nu bliver sendt ud på dette togt, er det Danmark det repræsenterer og mange danske derude i de fjerne lande vil med længsel imødesee den dag, da et danske orlogsskib stævner ind mod deres havn.

Jeg ønsker Dem alle et godt og fornøjeligt togt. Lykkelig rejse og på godt og glædeligt gensyn.

Lev vel.

Kongen tog så afsked med alle ved at gå langs rækkerne og hilse farvel i flæng. Han gik så fra borde igen og atter smældede de 27 kanonskud med skarpe glimt og en følgende tåge ud i den sagtmødige efterårsdag.

Togtet

Efter at have lettet anker stod Niels Juel Sundet ud, rundede Helsingør og Gilbjergbrinken og videre ud i Kattegat med kurs mod Skagen som blev rundet efter mørkets frembrud. Efter dette gik rejsen over Nordsøen, som just ikke viste sig fra den behagelige side.



Niels Juels togt 1923-24

Efter nogle dages hårdt vejr nåede skibet ind i den engelske Kanal og ved ca. kl. 11-tiden den 26. oktober anløb Niels Juel byen Dartmouth, en lille by på størrelse med Svendborg, der ligger terrasseformet op ad et bjerg.

Efter 2-3 dages besigtigelse afsejlede Niels Juel den 29. oktober med Cadiz som mål, en rejse på 1025 sømil og ca. 5 døgn i søen.

Fra Cadiz gik turen videre til Madeira og efter et par dages besøg på øen videre til St. Vincent. Og den 28. november krydsede Niels Juel ækvator

Og som traditionen er skal alle døbes når de passerer ækvator så Niels Juels besøg af kong Neptun, der ifølge gammel tradition nægter at lade skibet passere linjen, før alle udøbte er døbt



Kong Neptun og Dronning Amfitrite med følge på dækket af Niels Juel. (Forsvarets Bibliotek)



Liniedåbsbevis fra dåben om bord i Niels Juel den 27. november 1923. (Forsvarets Bibliotek)

Rio de Janeiro

Den 5. december kl. 2 nåede Niels Juel togtets mål, Rio de Janeiro, hovedstaden i Brasilien.

Der blev ankret på Reden ved siden af en stor brasiliansk dreadnought ved navn Sao Paulo på ca. 18-20.000 tons med 1000 mands besætning.

Niels Juel blev mødt med salut og svarede høfligt igen, og fra et af forterne hørtes de svage toner af den danske nationalsang ud mod skibet som velkomsthilsen en gestus som besætningen på Niels Juel gengældte med den brasilianske nationalmelodi mens de paraderede langs siden.

Efter 9 dages besøg i Rio de Janeiro gik turen den 15 december gik rejsen videre mod Argentina og

Efter nogle friske dage på Atlanterhavet gled Niels Juel den 21. december ind på La Plata flodens gule dybe vande mod Argentinas hovedstad Buenos Aires, hvor Jul og Nytår blev tilbragt. Den 2. januar afsejledes fra Buenos Aires om eftermiddagen og turen gik atter mod nord med Montevideo hovedstaden i Uruguay som mål.



Niels Juel ved kaj i Montevideo den 4. januar 1924. I havnen lå ud over Niels Juel de tre danske skibe, M/S Louisiana og S/S Christiansborg og S/S Sønderborg. (Forsvarets Bibliotek)

Nordpå men ikke hjemover - endnu

Den 9. januar om formiddagen afgik Niels Juel fra Montevideo og hjemrejsen til Danmark begyndte.

Den 25. januar middag havde Niels Juel det meget sørgelige tilfælde, at hoved nr. 984, T. Sørensen fra Århus, afgik ved døden.

Da temperaturen endnu var 28 gr. C var det umuligt at tage ham med til land, så man måtte straks næste dag sænke ham i havet på ca. 6 gr. nordlig bredde og 32 vestlig længde.

Blomster til krans havde man jo ikke, men kisten blev pænt indsvøbt i et stort orlogsflag med hvide kors på langs af låget.

Mens begravelsen fandt sted, lå Niels Juel stille og duvede i søen med det store orlogsflag sænket på halv stang, og efter chefens tale og påfølgende jordpåkastelse sænkedes kisten i havet efterfulgt af et drønende kanonskud fra broen som en sidste ærbødighed for den døde.

Den 17. februar anløb Niels Juel så Plymouth med 2 dages forsinkelse. Der var kun planlagt et kort 2 dages ophold her for at indtage kul til sidste del af turen over Nordsøen hjem til København i Danmark

5 dage senere den 22. februar kl. 12 nat kastede Niels Juel anker på reden af Frederikshavn og næste dags formiddag ved 10-tiden blev admiral Konow og Prins Knud sat ombord af inspektionsskibet Diana, hvorefter kursen blev sat mod København, som blev anløbet ved ca. 10-tiden.

Kredsløbet var da endt og tilbage var da hjemkomstglæden og de talrige velkomsthilsner, der strømmede besætningen i møde.

Orlogsværftet bliver civilt

Som nævnt tidligere var den økonomiske og materielmæssige baggrund for flådens virksomhed i denne periode meget vanskelig.

På den organisationsmæssige side gennemførtes i 1924 den meget væsentlige forandring at det tidligere militære orlogsværft omdannedes til et civilt statsværft Under marineministeriet.

Denne omlægning fik dog ingen indflydelse på omfanget af flåden idet de med omlægningen forbundne omkostninger, blev dækket ved hjælp af særbevillinger, men de fik dybtgående virkninger i søværnets fremtidige daglige liv og virksomhed og har været medvirkende til at skabe en del problemer i samarbejdet mellem flådens militære og orlogsværftets civile teknikere

Med orlogsværftets overgang til et civilt statsværft omdannedes resten af Holmen ifølge lov den 29 marts 1924 til en militær kommando og benævnes nu flådestation. Første chef blev Kontreadmiral Axel V. Scheel.



Dannebrog Søsættes (marinens bibliotek)

Første Nybygning på Dokøen

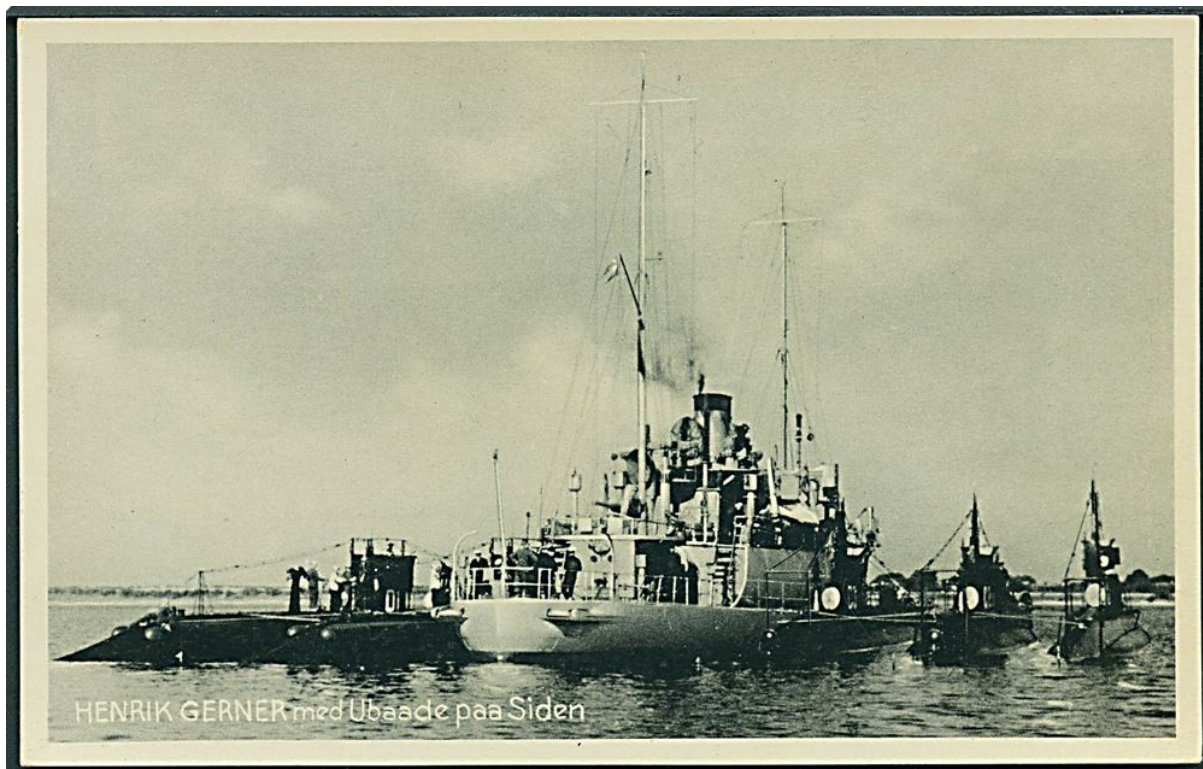
Den 4 november 1927 løb søværnets første større nybygning, siden Artilleriskibet Niels Juel 1918, af stablen på orlogsværftet det nu civile statsværft.



Henrik Gerner (Marinens Bibliotek)

Det var værkstedsskibet Henrik Gerner som var bygget som Værkstedsskib og depotskib for ubådene. Henrik Gerner var bygget i stål med is-forstærkning forude, så det kunne fungere også under isfyldte forhold. På begge sider af skroget var der anbragt en slingrekøl for at mindske skibets rulninger. Skibet var indrettet som kombineret værkstedsskib, opladestation og magasin med torpedoer og reservedele for undervandsbådene.

Henrik Gerner var bevæbnet med 2 stk. 75 mm kanoner placeret henholdsvis for og agter på skibet, derud over var skibet udstyret med mineskinner agter og en beholdning på 80 søminer, så det også kunne fungere som minelægger.



Henrik Gerner med ubåde på siden (Marinens Bibliotek)

Henrik Gerner blev bygget som moderskib for vore undervandsbåde og afløste det tidligere værkstedsskib Grønsund som var en kanonbåd som var ombygget til depotskib.

Henrik Gerner var udstyret med to dieselmotorer af samme type som D-klassens og var indrettet så at man kunne oplade batterierne på 2 ubåde samtidigt, blot de lå langs siden af skibet. Derudover medførte Henrik Gerner både reservetorpedoer og et værksted med reservedele af næsten enhver art, og det lettede derfor arbejdet i tilfælde af havarier langt fra Holmen. Så i tilfælde af krig ville Henrik Gerne kunne øge ubådernes aktionsradius betragteligt.

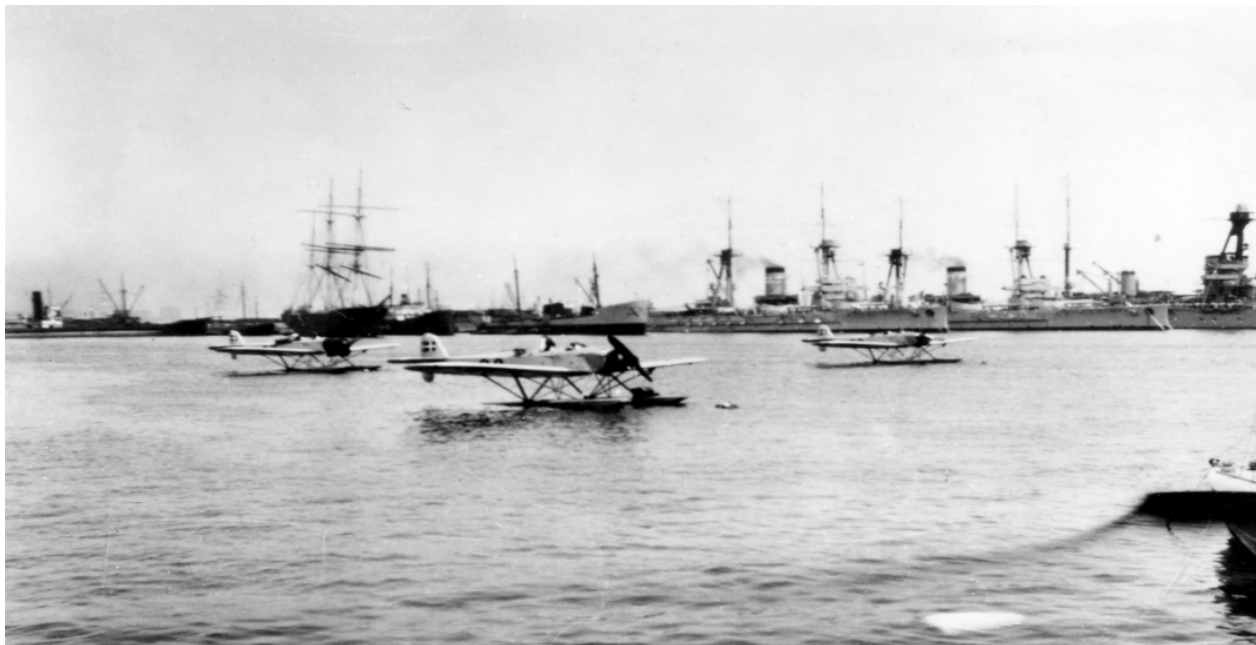
Det var dog ikke planen, at Henrik Gerner skulle forsyne ubådene i rum sø, da det ville være for sårbart der. Så ideen var derfor at skibet skulle ligge skjult i en af de mange danske fjorde eller vige, hvor ubådene så kunne komme hen og få fyldt olie, ammunition og proviant ombord samt få udbedre eventuelle skader.

Samtidig var der plads til, at ubådernes besætninger kunne bo og spise ombord på Henrik Gerner og det afhjalp derfor de spartanske indkvarteringsforhold ombord på ubådene.

Henrik Gerner fulgte ubådene på deres togter i de hjemlige farvande og ved et par lejligheder på udenlandstogt.

Verdensudstillingen 1929 i Barcelona

Den 11. maj 1929 lettede Marinens Flyvevæsens 1. Luftgruppe med tre fly af typen Heinkel H.M.II fra Danmark for via Cherbourg og Hourtin i Frankrig at nå til Barcelona i Spanien, hvor de deltog i Verdensudstillingen. Danmark var det eneste land, der deltog med fly ved denne internationale begivenhed. Flyene var tilbage i Danmark igen den 25. maj.



Her ses Heinkel H.E.8 H.M.II nr. 97, 98 og 99 i havnen ved Barcelona i maj 1929. Ud over de tre danske fly deltog fra dansk side også artilleriskibet Niels Iuel. (Flyvevåbnets Historiske Samling)

Første fiskeriinspektion med fly

Den 16 juli 1929 gennemførte chefen for marinens flyvevæsen Orlogskaptajn A.E.V Grandjean med søløjtnant A.G Topsøe-Jensen som fører for første gang i historien fiskeriinspektion fra luften.

Ruten gik fra København over Anholt og Læsø videre over Hirtshals, Skagen og videre ned langs vestkysten af Jylland til Esbjerg og tilbage til luftmarinestationen i København
På turen noteredes 14 svenske og norske fiskekuttere som fiskede ulovligt på dansk territorium,



Heinkel H.E.8 H.M.II nr. 84 glider på grønlandsk fjord med slukket motor. 1932. (Marinens Bibliotek)

11. juli 1932. Luftopmålingen af Grønland begynder

Søløjtnant Erik Rasmussen startede i et af marinens fly af typen H.M.II fra Arsukfjorden på Grønlands sydvestkyst. Dette var den første danske militærflyvning i Grønland.

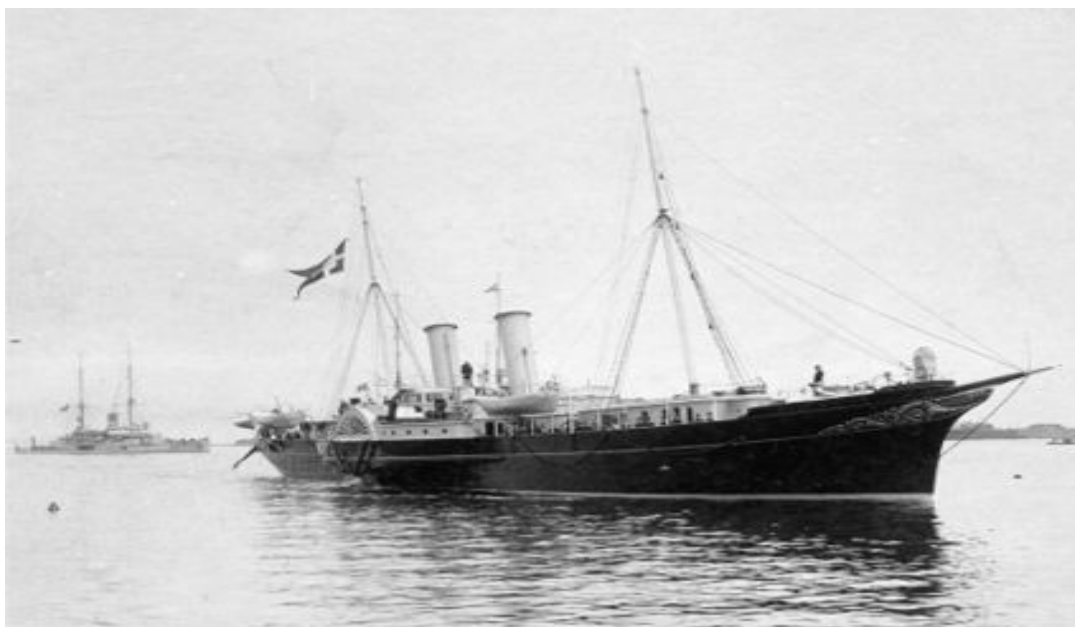
Frem til 1938 foretog marinens flyvevæsen i samarbejde med geodætisk institut en systematisk luftfotografering og opmåling af store dele af Grønland



Luftopmåling Grønland 1936. Gustav Holm og Heinkel HE 8 (H.M.II) nr. 87.
Vestgrønland (sandsynligvis Arsukfjorden). (Forsvarets Bibliotek)

Nyt Kongeskib

Begrebet kongeskib dækker i moderne tid over et repræsentationsskib bygget specielt til kongehusets brug. Af skibe i denne kategori har der kun været to, nemlig hjuldampskibet Dannebrog bygget 1879 og det nuværende kongeskib som ligeledes bærer navnet Dannebrog



Hjuldampskibet Dannebrog bygget 1879 (Marinens Bibliotek)

Men gennem tiderne har kongehuset disponeret over et stort antal meget forskellige fartøjer. Nogle har været kongens personlige ejendom andre har været egentlige orlogsskibe tilhørende flåden, og andre har kongen disponeret over mens flåden har betalt for driften af dem.

En række af skibene er overgået til flåden som orlogsskibe når kongen ikke længere havde brug for dem - eller når skibet ikke mere var passende for en konge.

Kongehuset har også disponeret over en række små fartøjer - de såkaldte kongejagter og svanejagter. Disse jagter har været anvendt til jagtudflugter og selv om de oftest var små og uanvendelige som egentlige orlogsskibe blev de alligevel opført i kongens håndbøger som orlogsfartøjer.

Mange af flådens skibe og fartøjer har ligeledes været anvendt af skiftende konger som rejsefartøjer mellem de forskellige landsdele. Kun få har været egentlig apteret som kongeskibe, men nogle har været specielt udrustet til kongen under bestemte rejser.

Hjuldampskibet Dannebrog blev fra sin søsætning 1879 og frem til 1906 stort set udrustet hvert år. I årene 1906-1908 blev det hovedrepareret og herunder forlænget fra 60 m til 72 m. Herefter blev det atter udrustet og på toget og i 1912 førte det den 17 maj kong Frederik VIII's bære fra Travemünde til København.

Under 1. verdenskrig var skibet oplagt, men fra 1919 var det atter udrustet hver sommer, men efter kommandohejsningen på artilleriskibet Niels Juel i 1923 blev dette skib undertiden udrustet som kongeskib på længere togter.

De teknologiske fremskridt inden for skibsbygning gjorde at tiden efterhånden var løbet fra kongeskibet og der blev lagt planer om et nyt kongeskib som skulle kunne bruges under kongefamiliens sejladser såvel i hjemlige farvande som i Nordatlanten.

Efter en del overvejelser blev det besluttet at bygge et motorskib på orlogsværftet forsynet med dieselmotorer fra B&W



Den 10 oktober 1931 løb nybygning A.540 af stablen ved Orlogsværftet (Marinens Bibliotek)

Efter 267 dage på bedding søsattes et nyt kongeskib, som også fik navnet Dannebrog. Efter søsætningen fulgte syv måneders udrustning ved orlogsværftet før skibet 26. maj 1932 kunne hejse kommando for første gang og det viste sig at være godt til formålet. Det blev et særdeles smukt og repræsentativt skib som eksisterer i bedste velgående, takket være omhyggelig vedligeholdelse og løbende udskiftninger



Kongeskibet Dannebrog (Marinens Bibliotek)

Yderligere nedskæringer - Ministeriet Stauning-Munch

Regeringen Madsen-Mygdals fald 1929 medførte at der skete et skifte i magten og den nye regering blev dannet som en koalition mellem Socialdemokratiet og Det radikale Venstre bedre kendt under navnet Ministeriet Stauning-Munch

Under denne regering gennemførtes i 1932 den ”sanering” af forsvaret, der rensede så meget ud at der nåedes det absolutte minimum i dansk forsvars og dansk søværns historie, samtidig med at man strøg formålsparagraffen og dermed fjernede grundlaget for søværnets virksomhed.

Hensigten var for så vidt god nok, som man ville forsøge at skabe bedre overensstemmelse mellem penge, materiel og personel end 1922-ordningen og den siden dens vedtagelse skete økonomiske udvikling tillod.

Men resultatet blev, at flåden blev formindsket så meget i omfang, at den nyudnævnte flådeinspektør (chef for flåden), viceadmiral H. L. E. Wenck, valgte derfor at efter blot fire måneder på posten træde tilbage som flådeinspektør i protest mod de kraftige nedskæringer som med vedtagelsen af forsvarsloven af 23. marts 1932 ramte søværnet, da han ikke mente, at der var noget rimeligt forhold mellem mål og midler.

Viceadmiral H.L.E Wenck
(Marinen bibliotek)



Loven indeholdt bl.a. en reduktion af søværnets andel af forsvarsbudgettet på hele 34 % i forhold til forsvarsbudgettet for 1930-31 - nedskæringen betød at antallet af ansatte blev næsten halveret fra 1135 til 669 mand og med lovens vedtagelse mistede søværnet reelt evnen til at håndhæve

Danmarks neutralitet. Samtidig medførte loven af 1932 en gennemgribende ændring af søværnets højeste administrative og kommandomæssige organer, idet det bestemtes, at viceadmiralen som chef for søværnskommandoen samtidig skulle varetage stillingen som direktør i Marineministeriet. En ordning som i høj grad mindede om det engelske Admiralty's organisation.

Det var specielt interessant, for Wenck afløstes af den daværende direktør i marineministeriet Hjalmar Rechnitzer og det var ham, der havde udformet lovforslaget i samarbejde med politikerne!

Han var i 1913 trådt uden form nummer i søværnet og kunne derfor ikke umiddelbart komme i betragtning til posten som flådeinspektør, men loven af 1932 indeholdt en paragraf, der ændrede dette (den såkaldte Lex Rechnitzer) og Rechnitzer kunne derfor 1. april 1932 udnævnes til viceadmiral og ny flådeinspektør



*Viceadmiral H. Rechnitzer
(Marinens bibliotek)*

Efter vedtagelsen af 1932-ordningen bestod søværnets overledelse af søværnskommandoen og Marineministeriet. Søværnskommandoen, der personelt var sammenføjet med marineministeriet, men som optrådte som en selvstændig institution, bestod foruden Chefen for søværnskommandoen af dennes stab.

Marinestaben bestod i 1932 af en kommandosektion og en stabssektion og havde som ledelse Kontreadmiral A.G. Topsøe-Jensen samt dennes souschef Kommandørkaptajn C. Hammerich.



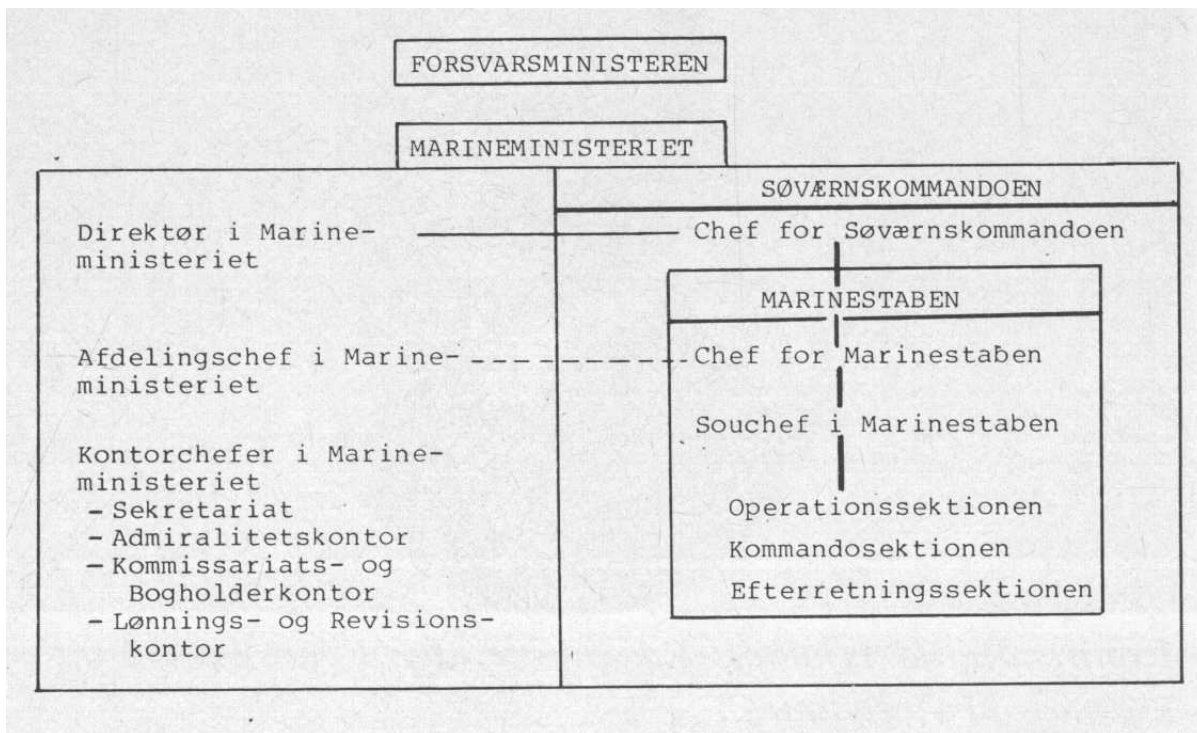
*Kontreadmiral A.G. Topsøe-Jensen
(Marinens bibliotek)*



*Kommandørkaptajn C. Hammerich
(Marinens bibliotek)*

Men allerede året efter blev marinestaben opdelt i en kommando-, en operations- og en efterretningssektion.

Marineministeriets administrative del udgjordes af sekretariatet, admiralitetskontoret, kommissariats- og bogholderkontor samt lønnings- og revisionskontor allesammen ledet af en civil kontorchef



Den nye ordning fik også dybtgående indvirkning på personellet. Dæksofficerordningen afskaffedes og der oprettedes et kvartermesterkorps, fra hvilket der var mulighed for at avancere til materielmesterstillinger, idet materielmestre på lige fod med maskinmestre, intendanten og læger kom til at høre til officersgruppen.

I kvartermestergruppen ansattes dels de yngre dæksofficerer, der ville blive i søværnet, dels de ældste tidligere midlertidige befalingsmænd hvorved gruppen fik en alders- og uddannelsesmæssig uhomogen sammensætning, der først udjævnedes efterhånden som ny tilgang skete gennem den nyoprettede kvartermesterskole.

Efter loven var det meningen at søværnet skulle have et betydeligt antal fast ansat menigt personel (mather), men det gik kun småt med opbygningen af dette, ikke mindst fordi de blev lavere lønnet end det hidtidige faste personel (konstabler).

Desværre valgte et stort antal dygtige befalingsmænd at tage deres afsked med ventepenge og derefter pension fremfor ansættelse i det reducerede søværn, hvorved dette også personelmæssigt bragtes i en vanskelig situation

Flådens struktur 1930

Ved indførelsen af forsvarsloven af 1932 var søværnets kapaciteter allerede blevet stærkt reduceret ved at flere ældre skibe var blevet udfaset fordi der ikke midler til dette materiels opretholdelse og i 1932 var Linien da også reduceret til;

Linien, omfattende:

- 3 orlogsskibe tonnage ca. 10.800 t, hvoraf det ældste (Olfert Fischer) var 27 år gammelt
- 3 torpedo- og 8 undervandsbåde på tilsammen ca. 2.500 t
- 1 mineskib
- 6 minestrygningsfartøjer
- 4 bevogtningsfartøjer.

Reserven var reduceret til:

- 1 orlogsskib
- 1 krydser
- 6 torpedobåde
- 4 undervandsbåde

Et Inspektionsskib Hvidbjørnen, 2 ubåde og ubådsdepotskibet Henrik Gerner var som eneste nybygninger tilgået flåden i denne periode, men 3 nye torpedobåde (dragen-klassen) var dog under bygning.

Det kunne derfor ikke virke overraskende, men nok nedslående, at forsvarsordningen af 1932 havde valgt at fastslå uden at nævne tal, at flåden skulle bestå af:

- 1) De endnu eksisterende artilleriskibe (de tidligere orlogsskibe)
- 2) Torpedo- og undervandsbåde
- 3) Værkstedsskib for undervandsbåde
- 4) Skibs- og fartøjsmateriel til minespæringer m.m..
- 5) Skibe til særlige formål såsom kaserne- og depotskibe samt inspektionsskibe, opmålingsskibe, øvelseskuttere og skib til Kongens Brug (Dannebrog)

Man forudså artilleriskibenes afgang *uden erstatning*

Ligeledes var man helt gået bort fra den tonnagemæssige fastansættelse af flådens rammer og tilføjede for yderligere at gøre ordningen ”smidig” som en ny paragraf, at ”*forandringer i udviklingen af skibstyperne kan medføre ændringer i flådens skibsmateriel*”, hvormed man formentlig ville udtrykke, at den tekniske udvikling kunne medføre en ændring af skibstyperne.

”Flyvevæsenets luftmateriel” blev ved denne lov udskilt fra flådens materiel og for luftmateriellets vedkommende blev det angivet både hvilke arter materiel, der skulle forefindes og dettes antal.

Det er endvidere bemærkelsesværdigt, at begrebet ”Reserven” helt afskaffedes for alt materiellets vedkommende.

I de følgende 5 år byggedes yderligere 3 torpedobåde (Glenten-klassen), 1 inspektionsskib (Ingolf) og 2 opmålingsskibe (Hejmdal og Freja), men fornyelserne kunne stadig ikke holde trit med afgang og det egentlige krigsmateriel fornyedes kun langsomt sammenlignet med skibene til særlige formål. Dog fik artilleriskibet Niels Juel i 1936 fornyet sit ildlederanlæg således at skibets 15 cm kanoner kunne dirigeres med stor sikkerhed.

Presset på flåden øges

Flådens situation forværredes yderligere af, at den betydeligt reducerede kystbefæstning under betegnelsen *Kystdefensionen* nu overgik fra hæren til søværnet, men heller ikke her var der sammenhæng mellem personel og penge eller mål og midler. Personelordningerne blev ændret, og en del af nøglepersonellet valgte at forlade tjenesten.



Kommandør Emmanuel Briand de Crèvecoeur. (Marinens Bibliotek)

Som chef for Kystdefensionen udnævnedes Kommandør Emmanuel Briand de Crèvecoeur.

Valget af netop Crèvecoeur som chef var et ganske fornuftigt valg for han var tidligere næstkommanderende ved artillerikorpset (1918-22), Lærer ved Officersskolen i anvendt artilleri (1920-23), chef for søartilleriets skydeafdeling (1922-26), og havde tillige være skoleforstander for atilleriskolen på henholdsvis Krydseren Gejser og Orlogsskibet Niels Juel samt deltager ved artilleriskoler i Sverige og Frankrig, så det var en ganske erfaren herre inden for artilleri som tog kommandoen over kystdefensionen

Trods Kystdefensionens naturlige tilknytning til søen var uddannelsesforhold og opgaver noget landbetonet så Kystdefensionen fik sit eget budget og forblev derfor fortsat en stat i staten. En stilling der yderligere befæstedes ved at der rekrutteredes og uddannedes et særligt reserveofficerskorps benævnt kystofficerer til dækning af det betydelige mobiliserings- og uddannelsesbehov der stort set var udækket ved overtagelsen.

Skæbnefuld ændring i Europa

Meget kort efter, at dansk søforsvar således var reduceret til et minimum indtraf i Tyskland den begivenhed der varslede om, at den evige fred langt fra var kommet endnu.

Hitler overtog i 1933 magten og påbegyndte Tysklands oprustning uden at møde væsentlig modstand fra de magter der måtte forventes at skulle overvåge Versaillesstraktatens overholdelse. Tværtimod indgik England få år efter en flådetraktat med Tyskland der fuldstændig brød med de begrænsninger af flåderustninger der hidtil havde bundet Tyskland.

Blandt søofficererne skete der i perioden 1932-1940 en ændring i hvorledes man betragtede Danmarks strategiske situation. I det store og hele skete der en omvurdering af Danmarks strategiske situation med baggrund i den tysk-engelske flådetraktat fra juni 1935. Op til 1935 vurderedes en engelsk ekspedition ind i Østersøen generelt som en mulighed, efter 1935 omtalte kun enkelte sådant overhovedet, og kun som en eventualitet. Omvendt forholdt det sig med søofficerernes vurdering af Tysklands militære styrke. I slutningen af 1920'erne var Tyskland stadig afrustet, men fra Hitlers magtovertagelse begyndte man i højere grad blandt danske søofficerer at betragte Danmark som liggende under tysk magtsfære og fra 1935 var kun enkelte af en anden mening. I sammenhæng hermed vurderede man før 1935, at Tyskland i tilfælde af krig ville spærre eller ville kræve Storebælt spærret, mens man efter 1935 stort set mente det modsatte ville blive tilfældet - hvis man vurderede tysk søstrategi som defensivt indstillet, medførte det, at man troede at Tyskland ville kræve lukkede stræder, mens omvendt en vurdering af tysk søstrategi som offensivt indstillet medførte at man troede på Tyskland ville kræve åbne gennemsejlingsfarvande.

Der var ligeledes i søofficerskorpset stor enighed i vurderingen af Danmarks mulighed for at klare sig i en krigssituation. Op til 1935 anså søofficererne det generelt for muligt at føre en henholdende kamp indtil der kom hjælp udefra, men de fleste mistede denne tro på grund af indgåelsen af den tysk-engelskeflådetraktat, og man betragtede derefter Danmark som værende isoleret uden mulighed for hjælp udefra i tilfælde af et tysk angreb, ligesom man heller ikke troede på Danmarks mulighed for med held at kunne forsvare sig over for et isoleret stormagtsangreb; men søofficererne anførte alligevel, at et større søværn ville virke præventivt overfor sådant et angreb, og på denne måde anvendte søofficererne således Danmarks strategiske situation til at begrunde deres krav om en genopbygning af søværnet.

DSOK og SLS

Søværnets kamp for søværnets genopbygning - hermed menes i denne forbindelse søofficerernes kamp for genopbygning af søværnets militære del - foregik på 3 planer:

- Internt: over for søofficererne selv
- Eksternt: over for offentligheden i bredeste forstand
- Og: over for Rigsdagen og ministeriet

Der var især 3 steder, hvorfra søofficererne kæpede for søværnets genopbygning: I Den Sø-militære Oplysings Kreds (DSOK) og i Sølieutenant- Selskabet (SLS) og i Marinestaben/Søværnskommandoen. Derudover var der også enkelte søofficerer, der desuden prøvede på egen hånd, såsom kommandør H. Barfod og kommandørkaptajn C.A.S Westermann



*Kommandørkaptajn
C.A.S. Westermann
(Marinens bibliotek)*

DSOK dannedes i oktober 1932 som en reaktion hos søofficererne mod 1932-ordningen, og i det følgende 1½ år arbejdede man med foredrag, kontakter til pressen, møder med udvalgte personer, afholdelse af studiekredse, optagelse og fremvisning af film om søværnet samt udarbejdelse af et flådeprogram.

Programmet diskuteredes i februar 1934 i Sølieutenant-selskabet, men uden at der opnåedes en enighed om det, og efter et par forgæves forsøg på at etablere en bredere kontakt til offentligheden - forsøgene fejlede af forskellige årsager, blandt andet på grund af ministerielt forbud - visnede DSOK ind i 1935/36.

Sølieutenant-selskabet afholdt gennem hele perioden diskussioner vedr. søværnets størrelse og sammensætning, diskussioner, der blandt andet havde til formål at fremme enighed herom indtil blandt søofficererne.

Marinestaben/søværnskommandoen udarbejdede gennem hele perioden redegørelser til forsvarsministeren og til forsvarsudvalg vedr. flådens mangler, ligesom man efter DSOKs ophør etablerede en egentlig presstjeneste i 1937

En forsvarsminister ude af trit med realiteterne

Det danske socialdemokrati, der på dette tidspunkt havde regeringsmagten, begyndte så småt at revidere sin stilling til forsvarsspørgsmålet og allerede i februar 1936 fornyedes viceadmiral Rechnitzers forhåbninger for søværnets fremtid i anledning af et af det konservative folkeparti fremlagt forslag om anskaffelse af luftforsvarsmateriel, og i de efter følgende måneder søgte marinestaben gennem forskellige forslag til forsvarsminister Alsing Andersen at vinde genklang for en afhjælpning af skibsmateriellets mangler, men uden umiddelbare resultater.



Forsvarsminister
Alsing Andersen
(Nationalbiblioteket)

Regeringens udspil i forsvarsdebatten var augustdirektiverne (1936), der fastlagde efter hvilke rammer de militære ministerier skulle udarbejde deres udkast til ordninger for de enkelte værn. Direktiverne fastslog, at søværnet inden for den foreliggende økonomiske ramme skulle løse opgaverne afvisning og inspektion - afvisning forstået som afvisning af benyttelse af dansk territorium. Flyvemateriellet skulle ikke inkludere bombemaskiner, artilleriskibene skulle afskaffes i takt med deres forældelse, motortorpedobåde skulle delvis erstatte de eksisterende torpedobåde mens kystforterne derimod stort set skulle opretholdes.

Søværnet gik i en redegørelse fra medio september 1936 voldsomt imod regeringens direktiver: Søværnet skulle foruden torpedobåde og ubåde også omfatte fly og beskyttede artilleriskibe, da såvel bombefly som artilleriskibe betragtedes som absolut nødvendige. Motortorpedobåde derimod var man forbeholden over for, og kystdefensionen prioriteredes sidst.

Forsvarsministeren bad i oktober optimistisk om et udkast til en søværnsordning bestående af 1 artilleriskib, 10 torpedobåde, 6 ubåde, 6 minestrygere samt skibe med civile opgaver, men trods søværnskommandoens kamp for denne skitse, med hvilken man inderst inde var godt tilfreds, reducerede forsvarsministeren efterhånden under forhandlingerne skitsen til den i lovforslaget tilstræbte status 1942: Artilleriskibet Niels Juel og 13 bevogtningsfartøjer af linien (torpedobåde, ubåde og minestrygere).

Søværnskommandoens principielle stilling til resultatet var klar. Man gjorde utvetydigt opmærksom på, "at det søværn, som således ifølge lovforslaget påregnes tilvejebragt, er ganske utilstrækkeligt og ifølge sin sammensætning uegnet til at løse de opgaver, som vil påhvile det som led i et asmet dansk forsvar". Men samtidigt var man i søværnskommandoen godt klar over, at forhandlingsresultatet - lovforslaget - var det højest opnåelige.

1937 vedtoges, som en første følge heraf, den socialdemokratiske Forsvarsminister Alsing Andersen forelagte reviderede forsvarsordning, der dog kun bød på små og ubetydelige forbedringer i forhold til 1932-ordningen.

Men pengene flød lidt rigeligere, personelrammerne blev udvidet, den gældende personelordning stabiliseret og materielanskaffelser påbegyndt.

Bygningen af nye skibe blev omgående iværksat, herunder 4 ubåde (H-klassen) 6 minestrygere (Søløven-klassen). Den sidste ubåd og 3 af minestrygerne var dog ikke færdigbygget ved krigsudbruddet 1939.

Der blev desuden iværksat projektering af et mineskib (Lindormen) og 2 minelæggere (Lougen og Lolland) samt 2 store torpedobåde (Najaden og Nymfen), som dog først blev færdigbygget efter 2. verdenskrig og fik navnene (Willemoes og Huitfeldt)

Endvidere stilledes der også midler til rådighed for en ret betydelig bygning af landetablisser, heriblandt en søofficersskole, en kasernebygning til Luftmarinestation København (den senere sergent- og koporalskole på Margretheholm) og et nyt torpedoværksted.

I 1937-loven genopstod reserven, bl.a. for at kunne bevare artilleriskibet Peder Skram, der var 29 år gammelt, men som under udrustningen i 1929 præsterede samme fart som under prøveturen. (Det fremgik også af forhandlingerne i Folketinget, at det var hensigten at bevare Peder Skram) Derudover anføres flyvevæsenets materiel i samme paragraf som flådens øvrige materiel og artilleriskibet Niels Juel nævnes særskilt.



Kystforsvarsskibet Peder Skram (Marinens bibliotek)

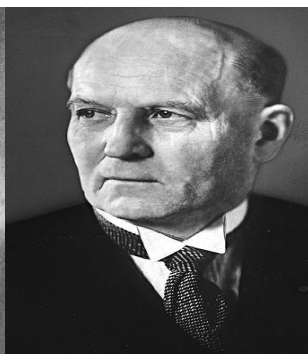
Men nogen formålparagraf fandtes ikke i loven, og noget mindstemål for de enkelte typers repræsentation var heller ikke angivet, men som nævnt blev der stillet flere penge til rådighed for materielanskaffelser og den allerede påbegyndte nybygning af ubåde fortsattes.

Derefter var der i et års tid ro omkring søværnsordningen, men på grund af den mere og mere spændte udenrigspolitiske situation fremkom søværnskommandoen og generalkommandoen i perioden februar-august 1928 med flere redegørelser som optakt til forhandlinger med regeringen vedrørende eventuelle yderligere forsvarsforbedringer

1 august mødtes statsminister Stauning, udenrigsminister P. Munch og forsvarsminister Alsing Andersen



Statsminister T. Stauning
(Nationalbiblioteket)



Udenrigsminister P. Munch
(Nationalbiblioteket)



Forsvarsminister A. Andersen
(Nationalbiblioteket)

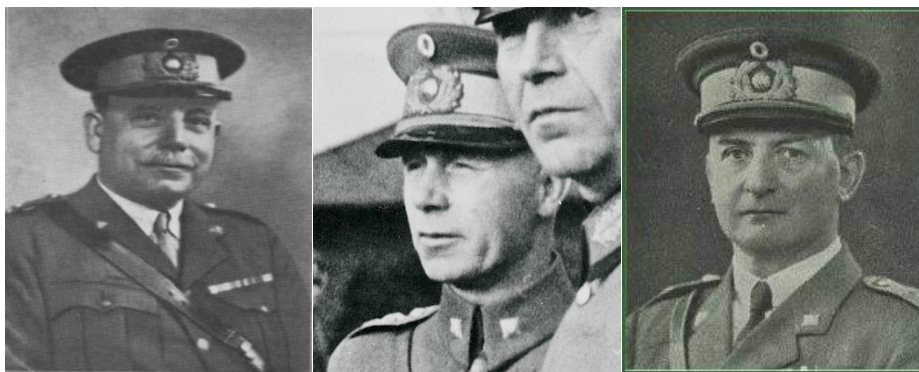
med værnenes ledelser, fra søværnet viceadmiral Rechnitzer, kommandør Hammerich og kommandørkaptajn Nørgaard,



Viceadmiral H Rechnitzer
(Marinens Bibliotek)

Kommandør C. Hammerich
(Marinens Bibliotek)

fra hæren general With, dennes stabschef, Oberst E. Gørtz og oberst D. V. Stemann som var direktør for krigsministeriet.



General E. With
(Forsvarets bibliotek)

Oberst E. Gørtz
(Forsvarets bibliotek)

Oberst J.D. v Stemann
(Forsvarets bibliotek)

Men mødet fik nærmest karakter af et hundeslagsmål mellem Rechnitzer og With, der åbenbart stod hinanden lige så fjern som ved de interne forhandlinger i 1934, og intet af værnene opnåede nogle af de eftertragtede forsvarsforbedringer.

Værnene havde dog allerede i april 1938, gennem vedtagelse af en bemyndigelseslov til optagelse af statslån, fået 20 mill. kr. til styrkelse og fremskyndelse af de planlagte nyanskaffelser, hvilket for søværnets vedkommende, foruden fremskyndelse af det allerede planlagte nybygningsprogram, betød tilladelse til bygning af yderligere 1 ubåd og 12 fly. Desuden havde man foruden pristalsregulering af de ekstraordinære nybygningsbevillinger fået tilladelse til at overføre sparede lønudgifter til nybygningskontoen

Efter krigsudbruddet i september 1939, hvor der indkaldtes en sikringseskadre, fandt Rechnitzer og marinestaben det opportunt at forsøge at fremlægge en nybygningsplan over for forsvarsministeren i oktober samme år, og efter at have været negligeret af forsvarsministeren et par måneder forhandlede forslaget hurtigt færdigt og resulterede i januar 1940 i godkendelse af bygningen af 1 øvelsesskib, 2 store torpedobåde, 1 ubåd, 2 minekraner, 10 minestrygere og 16 fly til et samlet beløb af 32 mill. Kr. over 3 år og dog ikke uden endnu en konfrontation mellem Westermann og søværnskommandoen vedrørende de valgte typers egnethed - Westermann som samtidig var konservativt folketingsmedlem argumenterede, at de valgte enheder var for pacifistiske til egentlig at udgøre nogen form for afskrækkelse og sikkerhed for Danmark.

Men tidspunktet for søværnets genopbygning var forpasset. Man ansøgte forgæves forskellige lande om tilladelse til udførsel af stål: Fra Sverige fik man i marts efter store anstrengelser en smule, men først 5. april 1940 fik man tilsagn om ståltilførsler til det resterende af nybygningsprogrammet - tilladelsen kom fra Tyskland

I september 1940 var flådens således af en så beskeden størrelse, at den var uden reel kampværdi for en stormagt som Tyskland, endsi­ge blot at kunne beskytte en eventuel dansk neutralitet som tilfældet havde være under 1 verdenskrig.

Så under forsvarsloven af 1937 gled Danmark nærmere og nærmere mod den katastrofe for værnene som den 2. verdenskrig skulle blive.