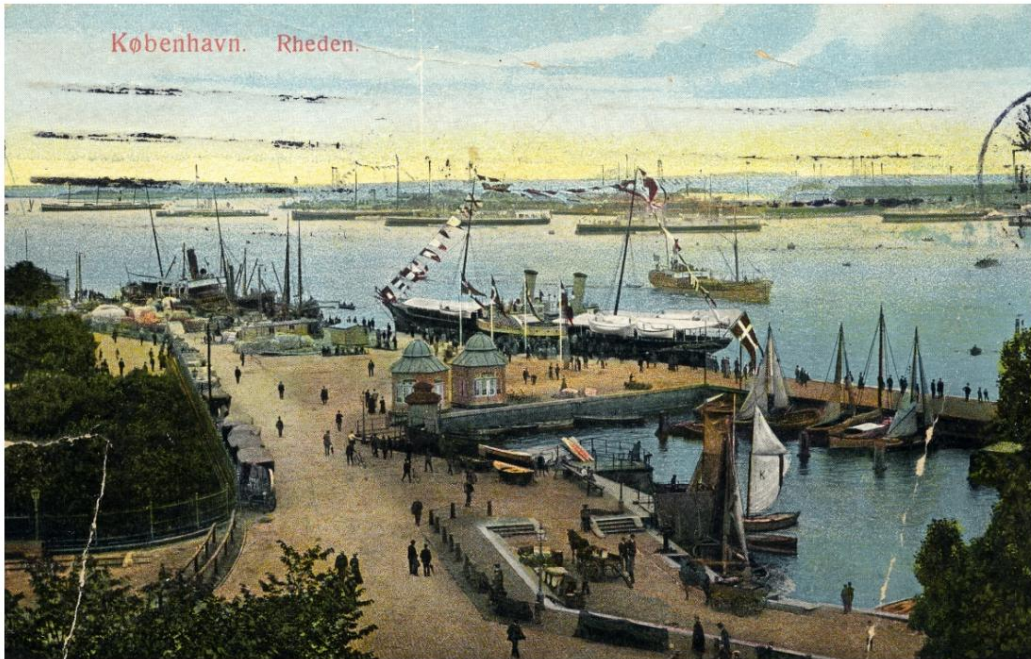


Folge 10: Die Marine im Ersten Weltkrieg (1914-1918)



Postkarte. Kopenhagen. Der Rhede. Mit dem königlichen Schiff Dannebrog und nicht verankerten Kriegsschiffen.
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Ein bewaffneter Konflikt zwischen den Großmächten war geplant, aber niemand konnte ahnen, wann er kommen würde. Der Verteidigungsplan von 1909 hatte es ermöglicht, eine Reihe von U-Booten zu erwerben und die Anzahl der Torpedoboote zu erhöhen, und ab 1912 wurden Flugzeuge erworben.

Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Jahr 1914 war die dänische Marine nicht nur zahlenmäßig stark, sondern auch eine den dänischen Verhältnissen angepasste recht moderne Marine. Auch die Ausbildung des Personals war nach mehreren Jahren intensiver Geschwaderübungen erstklassig. Es war also eine gut ausgerüstete Flotte, die bereit war, die Neutralität Dänemarks zu schützen.



Wenn man heute die Situation Dänemarks bei Kriegsausbruch 1914 beurteilt, ist es wichtig, sich vor Augen zu führen, dass es ein ganz anderes und kleineres Land war als das, das wir heute kennen.

Südjütland, d.h. das Herzogtum Schleswig sowie die Herzogtümer Holstein und Lauenborg waren nach dem Krieg 1864 Teil des Deutschen Reiches gewesen. Dänemark hatte somit ein territoriales Wassergrenze zu Deutschland im Kleinen Belt.



Tausende junger dänischer Männer, die südlich von Kongeågrünen lebten, wurden ebenfalls gezwungen, auf deutscher Seite am Ersten Weltkrieg teilzunehmen.

Die Sicherheitskräfte werden aufgestellt

Nach der Kriegserklärung Österreich-Ungarns an Serbien am 28. Juli 1914 entwickelten sich die Dinge auf der großen politischen Bühne sehr schnell.

In Dänemark war das Trainingsgeschwader, wie in den letzten Jahren, für den größten Teil des Sommers ausgerüstet.

Die meisten Kampfeinheiten der dänischen Marine waren daher bereits bei Kriegsausbruch ausgerüstet.

Die Vorbereitung der Sicherheitskräfte Am

Abend des 31. Juli war die internationale Krise so ernst geworden, dass die dänische Regierung beschloss, die Sicherheitskräfte der Marine und der Küstenartillerie hinzuzuziehen und damit eine Putschverteidigung des Kopenhagener Hafens zu errichten. Um 21.30 Uhr an diesem Abend erteilte die Regierung der Marine eine schriftliche Anweisung zur Einrichtung einer Sicherheitstruppe.



Vizeadmiral ABl
Köfoed Hansen
(Foto aus dem Archiv des
Orlogsmuseet)

Gemäß der Anweisung übernahm der kommandierende Admiral, Vizeadmiral OJ Kofoed-Hansen das Oberkommando der ausgerüsteten Marineausrüstung, d.h. die Staffeln und Stationsschiffe.

Dies bedeutete, dass Kofoed-Hansen Leiter des "Flådens Overkommando" wurde, wo der Stab vom Flottenstab gebildet wurde. Damit übernahm der Vizeadmiral wie geplant das Kommando über die operativen Bemühungen der Flotte.

Kofoed-Hansen war verantwortlich für die Planung der operativen Neutralität und der Kriegsvorbereitungen, für die Ausbildung der ausgerüsteten Einheiten und für die Durchführung der Vorbereitungen nach Verstärkung der Sicherheitskräfte oder Vollmobilisierung. Er sollte dann die Seeverteidigung bei einem Angriff an Land anführen.

Das Management der operativen Bemühungen der Flotte erfolgte traditionell von einem der größten Schiffe aus, aber Kofoed Hansen bereitete sich darauf vor, das Gesamtkommando von einem Operationszentrum an Land aus führen zu können. Ein oder mehrere Staffelformandanten führten die Kampfeinheiten der Flotte, die Minensuchboote sowie Flottillen, die aus den neuen Torpedobooten bestanden. Der Vizeadmiral behielt jedoch das direkte Kommando über Kapitän Hjalmar Rechnitzers schnell wachsende Flottille kleiner U-Boote und Wasserflugzeuge, und er behielt auch die direkte Kontrolle über die Wasserüberwachung und die Stationsschiffe an Schlüsselpositionen wie in Esbjerg und im Kleinen Belt.

Der sehr kleine Stab der Flotte unter Kommandant Thomas Vilhelm Garde war in Friedenszeiten dem Ministerium unterstellt, während es den Vizeadmiral bei seiner Einsatzplanung unterstützte, aber als die Sicherheitskräfte verstärkt oder mobilisiert wurden, bildeten die Leute von Garde den Kern des Operationszentrums des Admirals.

Kofoed-Hansen war nur für die Führung der ausgerüsteten Einheiten der Flotte verantwortlich, nicht für deren Vorbereitung. Die gesamte Verantwortung für die Vorbereitung, Ausrüstung und Besetzung der Einheiten und die anschließende Unterstützung der großen Schiffe und der kleineren Schiffe lag beim Chef der Marinewerft, dem alten Konteradmiral George Zachariae. Die Werft, damals Kopenhagens größtes und technologisch führendes Unternehmen, war direkt dem Marineministerium unterstellt



*Konteradmiral
AF Mazanti Evers
(Foto aus dem Archiv des
Orlogsmuseet*

Die Verantwortung für die Verteidigung von Kopenhagen von der Seeseite wurde dem Kommandeur der schwimmenden Verteidigung, Konteradmiral AF Mazanti Evers, übertragen, der dem Kommandeur des 1^{er} General Command (Armee) unterstellt war.

Konteradmiral Evers übernahm das Kommando über die Gesamtverteidigung von Kopenhagen auf der Seeseite und richtete seine Kommandostation auf der Lynette für seine Schiffe und die Arbeiten des Küstenartillerie-Regiments ein.

Am Abend des 31. Juli wurde allen Schiffen und Schiffen der Flotte mit Ausnahme der Inspektionsschiffe in Island und Esbjerg befohlen, zum Orlogsværftet zu segeln, um für den Krieg ausgerüstet zu werden, und am nächsten Tag betonte der Vizeadmiral in seinem Einsatzbefehl, dass die Die gefährlichste Bedrohung wäre ein deutscher Angriff mit Landung an der Ostküste Seelands.

Das Marinepersonal, einschließlich der repatriierten Wehrpflichtigen, traf schnell ein, und die gut vorbereitete Vorbereitungsmaschine von Konteradmiral Zachariae im Orlogsværftet nahm Fahrt auf. Am nächsten Morgen, nachdem sie in Holmen Vorräte erhalten hatten, waren die meisten Schiffe bereit, sich dem neu gegründeten Seegeschwader anzuschließen. 23 Stunden nach Veröffentlichung des Regierungsbeschlusses über die Einrichtung der Sicherheitskräfte waren sowohl das Geschwader als auch die Unterwasserflottille bereit, und das Geschwader verließ Holmen, um als Neutralitätswache zu seinem Bereitschaftsankerplatz zu segeln.

Das Marinegeschwader versammelte sich am Abend des 1. August in Sundet südlich von Drogden, während die Schiffe, die auf Holmen lagen, am 2. August mit einer Frist von 24 Stunden zur Abfahrt bereit waren. Das offensichtliche Material aus der Linie der Flotte wurde innerhalb der nächsten Tage fertig, danach begannen sie mit dem alten Material der Verteidigung, von dem das meiste schnell in Lynettehavnen eintraf und wie geplant eingesetzt wurde.

Das gesamte Seegeschwader war dann am 5. August 1914 im Sund stationiert.



Lynette war die Kommandostation und der Basishafen für die Floating Defense auf Copenhagen Red, d.h. die Verteidigung der Hauptstadt zur Seeseite. Das Bild zeigt die Schiffe der Division, alte Torpedoboote und Patrouillenboote sowie kleine Minensuchboote. Sie können auch Ausrüstung aus der Einrichtung des Küstenartillerie-Regiments im Hafen sehen (Forsvarets digitale Fotosammlung)

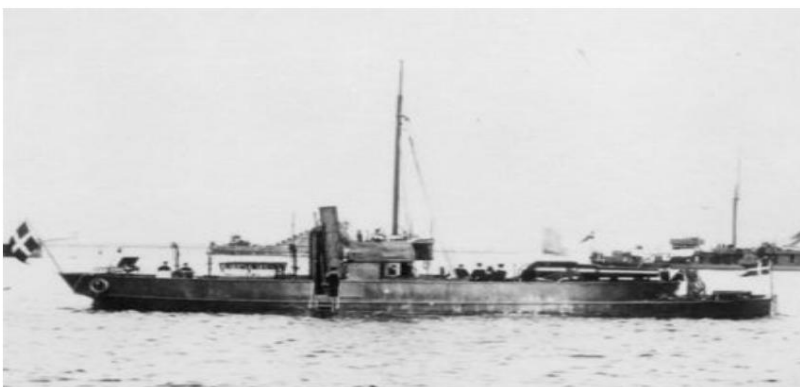
Vizeadmiral Koefoed-Hansen behauptete gegen den ausdrücklich geäußerten Wunsch der Regierung, die Marine müsse einem solchen Angriff „mit allen Mitteln“ entgegentreten. Am selben Tag wurde eine Torpedobootdivision mit drei neuen Booten plus zwei U-Booten mit einem funktfähigen Staatsschiff (ein Schiff wie Leuchtturm, Eisbrecher usw., das dem Staat gehörte, aber kein war) nach Masnedø geschickt (Marineschiff) als Kommandoschiff zur Sicherung der Neutralität in småländischen Gewässern.



Drei der ersten voll funktionsfähigen U-Boote der Flotte. 2. April, die aus gesammelten Mitteln, Nymfen und Thesis bezahlt worden war. Hier in Bereitschaft im Hafen von Helsingør im Jahr 1915, bereit, gegen eine britische Bombardierflotte zu kämpfen. Die Bemalung und Flagge auf dem Periskop ist das Ergebnis des Risikos, von den kriegführenden Flotten als feindlich angesehen zu werden. (Digitale Fotosammlung der Verteidigung)

Konteradmiral Anton Evers war im Frühjahr 1914 Leiter von "The Floating Defense on Copenhagen's Red" geworden. Evers befehligte die Verteidigung der Hauptstadt und ihres Hafens gegen Bedrohungen von der Seeseite.

Um diese Aufgabe zu lösen, erhielt er durch Vervielfachung der Sicherheitskräfte oder Mobilisierung das Kommando über die Küstenfestungen der Armee sowie kleine Minensuchboote sowie alte Kanonenboote, Torpedoboote und Patrouillenboote der Marine.



Das Kanonenboot Lillebælt war eines der älteren Kanonenboote, die von der Floating Defense bei Copenhagen Red als Distriktschiffe eingesetzt wurden.

Allerdings wurde die schwere Kanone auf dem Vordeck kurz nach der Jahrhundertwende entfernt und durch ein paar leichte Kanonen ersetzt (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Er sollte die Minenfelder anlegen lassen und Beinaheunfälle außerhalb des Hafens errichten, die ihn gegen Staatsstreiche sicherten, und dann die Verteidigung des Hafens leiten.

Er hatte zwei Wächter-Chefs. Als Chef der „Seefront“ der Kopenhagener Festungsanlage war er dem Chef der Festung unterstellt, d.h. normalerweise der kommandierende General des seeländischen Archipels, der nach der Erweiterung der Sicherheitskräfte der Oberbefehlshaber der Armee war.

Aber Evers deckte auch den einzigen Stützpunkt der Flotte ab, und sowohl seine alten Einheiten als auch seine Küstenfestungen mussten in der Lage sein, zur Seeverteidigung im Sund beizutragen. In dieser Rolle war Evers dem herrschsüchtigen und willensstarken Kofoed-Hansen untergeordnet. Am 19. August war die gesamte Flotte bereit. Die Minenräumung nördlich von Middelgrundsfort wurde am 6. August abgeschlossen, während die "Bombardierungsblockade" in der Køge-Bucht erst am 12. August abgeschlossen wurde.

Nur das Recht auf Selbstverteidigung

Aus der Weisung geht hervor, dass der einzelne Kapitän befugt war, notfalls Waffengewalt zur Selbstverteidigung einzusetzen, d.h. durch eigene oder eigene Schiffe verteidigt.

Unter keinen Umständen wurden Angriffe auf andere Schiffe ohne direkten Befehl der Regierung erlaubt.

Die Weisung an die Sicherheitskräfte ist nachstehend vollständig wiedergegeben:

MINISTERIUM DER MARINE
Kopenhagen, 31. Juli 1914.
Geheim.

Zu
Der kommandierende Admiral
Der Kopf der schwimmenden Verteidigung.

Richtlinie für die Sicherheitskräfte.

Aufgrund der bedrohlichen Lage hat die Regierung DD an 9½ EM erließ den Befehl zur Verstärkung der Sicherheitskräfte für die Marine.

Der kommandierende Admiral übernimmt als Oberbefehlshaber der Flotte den Oberbefehl über die so ausgerüstete Marineausrüstung. Er übergibt das der schwimmenden Verteidigung zugeteilte Material dem Chef der Verteidigung. Darüber hinaus übernimmt er die Verwaltung der maritimen Maßnahmen auf dem Seegebiet, in Häfen und auf offener See, deren Durchführung je nach Art der Entscheidung der Regierung vorbehalten ist oder jederzeit dem Minister für Seeschifffahrt obliegt Marine.

Hinsichtlich der Zusammenarbeit mit dem Heer übermittelt er dem Chef des Oberkommandos des Heeres (dem Chef des 1. Generalkommandos) eine Nachricht über die getroffenen Vorkehrungen und die Lage auf See, so wie er mit entsprechenden Nachrichten rechnen kann der Chef des Oberkommandos des Heeres, wenn es die Umstände erfordern (der Leiter des 1. Generalkommandos).

Der Chef der schwimmenden Verteidigung übernimmt die Leitung der Gesamtverteidigung von Kopenhagen gegen die Søsiden und wird hiermit dem Oberbefehlshaber in Kopenhagen (dem Chef des 1. Generalkommandos) gemäß den in § 54 der Resolution festgelegten Regeln unterstellt vom 15.4.1886 auf höchster Ebene Instruktionen für den Dienst auf Schiffen der Marine bestätigt. Er untersteht dem Oberkommando der Marine in allem, was die Zusammenarbeit zwischen dem Geschwader und dem Verteidigungsmaterial betrifft, sowie im Übrigen in Bezug auf maritime Maßnahmen in den Gewässern um Kopenhagen und den zugehörigen Häfen, deren Durchführung ihrer Art nach vorbehalten ist die Entscheidung der Regierung oder jederzeit dem Marineminister obliegt. Er hält den Oberbefehlshaber in Kopenhagen (den Chef des 1. Generalkommandos) über so erhaltene Befehle auf dem Laufenden.

In Übereinstimmung mit den von der Regierung getroffenen politischen Entscheidungen wird der Zweck der Sicherheitskräfte darin bestehen, die Neutralität des Staates zu wahren Einhaltung der Konventionen und der Kgl. Vereinbarung vom 20.12.1912 bestimmte Rückstellungen.

Bei möglichen Neutralitätsverletzungen - sowohl wenn diese als vorsätzlich angesehen werden als auch wenn sie als zufällig erscheinen - muss in jedem Fall unverzüglich die Verhaltensanordnung der Regierung eingeholt werden, und auf keinen Fall darf ein Angriff ohne ausgeführt werden die Anordnung der Regierung, es sei denn, sie dient der Verteidigung (vgl. Anweisungen für den Dienst auf den Schiffen der Flotte).

Als dänisches Seegebiet gelten die Gewässer vor der dänischen Küste bis zu einer Entfernung von 3 Seemeilen vom Land, außer dort, wo dänische und fremde Seegebiete berühren einander, wobei die territoriale Grenze durch die Mittelwasserlinie angezeigt wird.

Unterschrift P.
Münch. /Zeichen. Heidemann.

Marineangestellte und Wehrpflichtige

Das Gesetz für den Marineorden von 1909 legte die Besetzung der Marine für jede einzelne Personalkategorie bis ins kleinste Detail fest. So wurde die Zahl der ständigen Marineoffiziere vom Vizeadmiral bis zum Leutnant auf 144 festgelegt.

Dementsprechend wurde für jede andere Kategorie fest angestellter Mitarbeiter, von Ingenieuren über Unteroffiziere und festangestellte Gefreite bis hin zu Handwerkern im Orlogsværftet, eine Obergrenze festgelegt.

Zusätzlich zu den neueren Einheiten der Flotte - der "Linie" - sollten die Offiziere die alten Schiffe der "Reserve" bemannen und Kommandanten auf die größten Staatsschiffe setzen, die die Marine bewaffnen und als Hilfsschiffe einsetzen wollte.

Niemand scheint vorausgesagt zu haben, dass die Streitkräfte sehr lange einsatzbereit sein würden. Es war auch nicht daran gedacht, dass man für neue Elemente wie den nach der Verabschiedung des Gesetzes eingerichteten Fliegerdienst und dessen Lage- und Einsatzraum Offizierspersonal aufbringen musste, neue Möglichkeiten, die der Funk in der Meldung und Führung bot Unternehmen.

Die Zahl der Marineoffiziere war gering, aber bei der Arbeit mit den Dokumenten der Zeit gewinnt man den Eindruck eines auf allen Gebieten fähigen Korps, das nicht zuletzt in allen technischen Bereichen gut ausgebildet war und innovativ an der Verbesserung von Ausrüstung und Ausstattung arbeitete als Bewerbungsverfahren.



Gruppenfoto der Kadetten 1911-15 (Digitale Fotosammlung der Verteidigung)

Neben dem Marineoffizierskorps beschrieb der Gesetzestext Kategorie für Kategorie detailliert, wie das „Maschinenkorps“ mit Ingenieuren, Maschinisten und Feuerwehrleuten unterschiedlicher Besoldungsstufen besetzt war. Das gleiche geschah mit der Besetzung des "Artillery Corps" aus Unteroffizieren, Polizisten und Hornbläsern sowie mit der Zusammensetzung des "Sailor and Naval Mine Corps" aus Unteroffizieren, Matrosen und "Minenmatrosen".

Da die Schulen der Marine keinen eigenen Besatzungsstandard hatten, war der letzte größere Teil der Organisation der Marine die Zachariaes Orlogsværft. Mit Ingenieuren, Handwerkern, eigener Polizei und Feuerwehr, Büroangestellten, Konstrukteuren und vielen weiteren Fachrichtungen erreichte die Belegschaft der Werft etwas über 800 Personen.

Neben dem ständigen Personal hing die Leistungsfähigkeit der Marine vom bestmöglichen Einsatz der relativ begrenzten Zahl von Wehrpflichtigen ab, die jedes Jahr für die weniger komplizierten Funktionen ausgebildet wurden. Dazu gehörten die Offiziere der Staatsschiffe und der großen Handelsflotte, die in der Marine den Rang eines Reserveoffiziers erhielten. Die Tatsache, dass Dänemark 1914 noch immer eine Seefahrtsnation war, machte es nicht schwierig, junge Männer mit dem richtigen Hintergrund zu entlassen.

Dänemark neutral

Zur gleichen Zeit, als die Flottensicherheitskräfte am 1. August vorbereitet wurden, wurde eine Erklärung an alle Nationen abgegeben, dass Dänemark während des Krieges zwischen Österreich-Ungarn und Serbien völlig neutral bleiben würde. Am 4. August gab Dänemark anlässlich der Kriegserklärungen zwischen Deutschland und Russland sowie Deutschland und Frankreich eine ähnliche Erklärung ab.

Später an diesem Tag antwortete Deutschland auf ein englisches Ultimatum über die Verletzung der belgischen Neutralität, woraufhin England Deutschland den Krieg erklärte. Der Erste Weltkrieg war nun Realität, aber die dänische Regierung war entschlossen, Dänemarks Neutralität durchzusetzen.

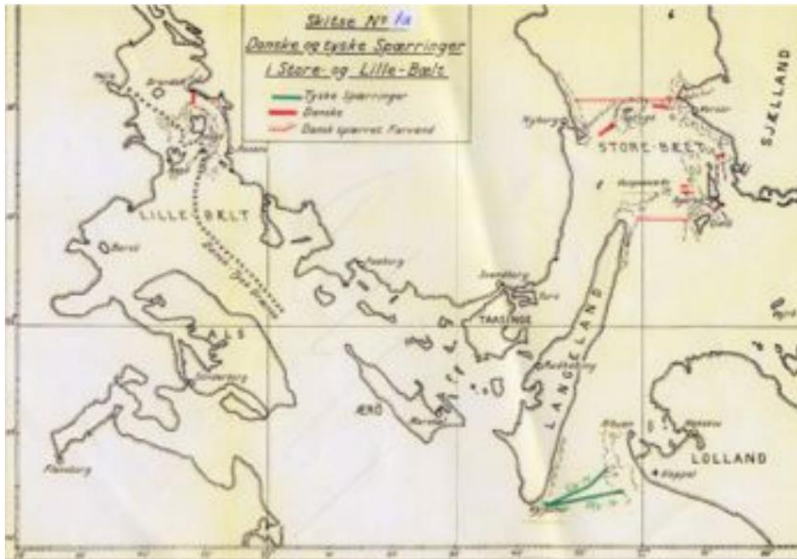
Minenlegen

Am frühen Morgen des 5. August 1914 wurde gemeldet, dass deutsche Schiffe im südlichen Teil des Langelandgürtels und im südlichen Teil des Großen Belts zwischen Lolland und Langeland Minen legten.

Und am selben Morgen wurde von deutscher Seite eine mündliche Forderung erhoben, Dänemark solle eine Blockade des Großen Belts einleiten, d.h. Minenlegen, als der deutsche Gesandte der dänischen Regierung das überreichte, was sie als ultimative Forderung betrachtete, die Navigationsgewässer gegen beide Kriegsparteien zu blockieren, d.h. gegen einen britischen Penetrationsversuch.



*Das Minensuchboot Lossen war eines der Minensuchboote, die im August 1914 an der Verlegung der dänischen Minensperren im Großen Belt beteiligt waren
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

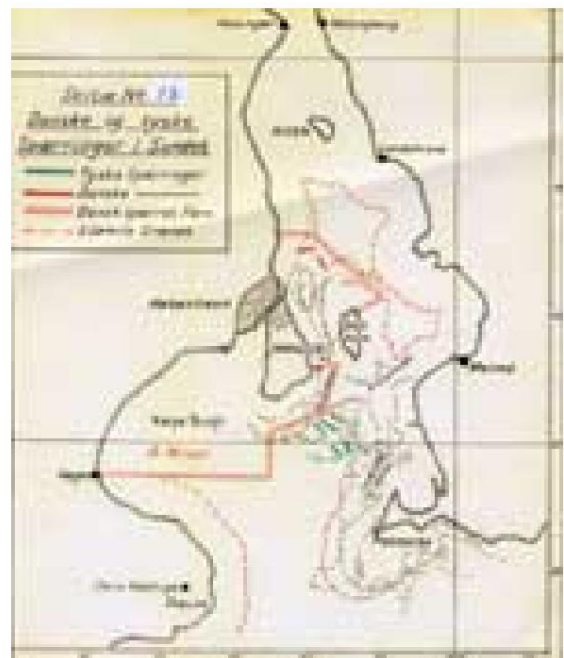


Am frühen Morgen des 5. August 1914 wird berichtet, dass deutsche Schiffe dabei waren, Minen im südlichen Teil des Langeland-Gürtels zu legen (Zeichnungsarchiv des Orlogsmuseet)

Anstatt dem deutschen Wunsch einfach nachzukommen, beschloss ein hastig einberufener Regierungsrat, an dem auch der kommandierende Admiral, Vizeadmiral OJ Kofoed-Hansen teilnahm, noch am selben Tag, Minen sowohl im Öresund, im Großen Belt als auch im Dänischen zu legen Teil des Kleinen Belts.

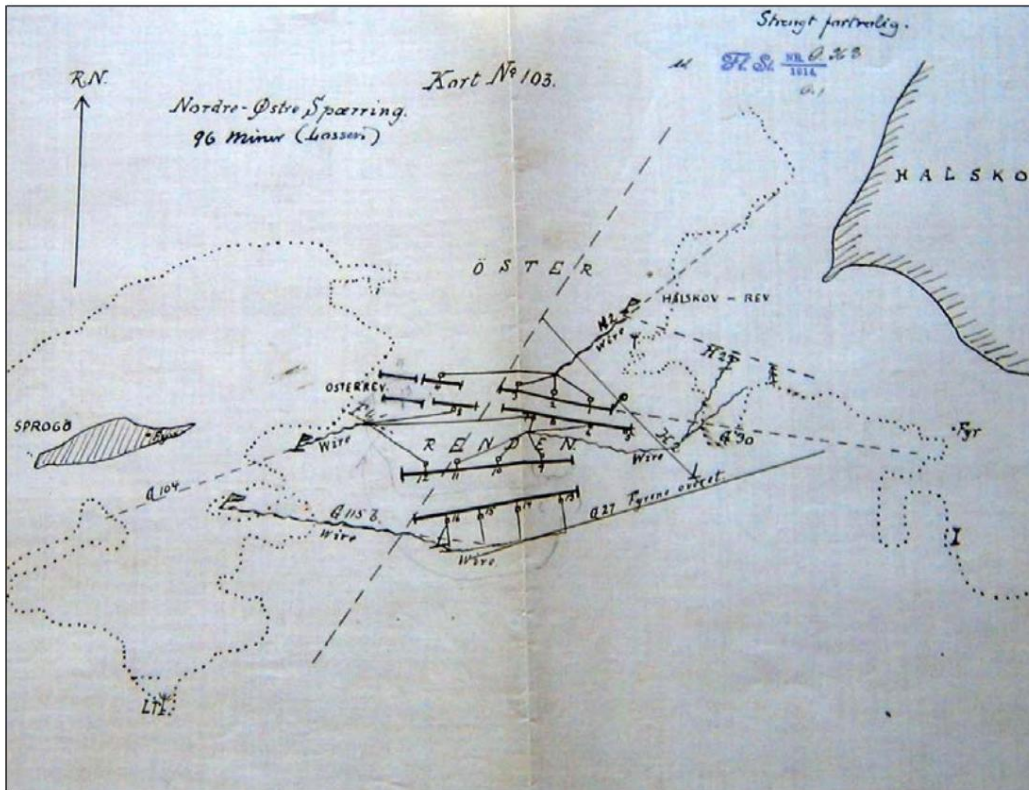
Der Vizeadmiral setzte sich aktiv für die Entscheidung ein, dem deutschen Wunsch nachzukommen, weil er darin einen Weg sah, Dänemark aus dem Krieg herauszuhalten.

Der Verteidigungsminister erteilte daraufhin den Befehl, den Abbau der dänischen Meerenge einzuleiten, und der Außenminister teilte den deutschen und englischen Gesandten persönlich Folgendes mit:



„Um die Neutralität zu behaupten und die militärischen Minensuchboote in den Operationen Öresund und Køge Bay von den dänischen Gewässern und Küsten fernzuhalten und (das Oder verschiedene Verbindungen aufrechtzuerhalten, hat die dänische Regierung beschlossen, Dänisch zu blockieren Hoheitsgewässer im Sund und im Großen und Kleinen Belt mit Minen.“

Als die Regierung seiner Empfehlung folgte, schickte er die Hälfte der Kampfkraft der Flotte zum Großen Belt, wo sie die „2. Geschwader“ unter Commander Garde. Die Torpedoboote bei Masnedø schlossen sich der Truppe an, deren Aufgabe es war, Minenbarrieren zwischen Korsør und Nyborg zu legen und sie dann gegen britische Penetrationsversuche zu verteidigen.



Skizze des Minenlegers Lassen vom Minenfeld, das er am 6. August 1914 in Østre Rende in Storebælt vor Korsør gelegt hat. (Rigsarkivet)

Sowohl König Christian X., Marineminister Munch, Geschwaderführer Garde als auch Kommandant Jøhnke im Marineministerium waren gegen den Befehl des Vizeadmirals, dass man gegen den Passageversuch einer britischen Truppe kämpfen sollte, aber Außenminister Erik Scavenius unterstützte Kofoed-Hansen, weil sein Befehl gemacht wurde Dänische Neutralität in Deutschland glaubwürdig. Der Befehl wurde aufrechterhalten und bildete danach als Befehl zur Bekämpfung eines Landungsversuchs den Hauptrahmen für die Bemühungen um die Neutralität der Marine während des Krieges.

Der Befehl des Oberkommandos an die Schiffe der Flotte



Das Torpedoboot Vindhunden auf Patrouille (Archiv Orlogsmuseet).

Am 19. August 1914 wurde der Befehl des Oberkommandos Nr. 92, die u.a. beabsichtigt war

fassen die vielen Flottenbefehle zusammen, die bisher in Bezug auf Zustandsbefehle für die Schiffe der Flotte unter verschiedenen Bedingungen erteilt wurden.

Als nächstes wird der komplette Inhalt der Bestellung wiedergegeben:

Befehl des Obersten Kommandos Nr. 92:

Punkt 1. Jede Klage gegen Neutralitätsverletzungen muss in der Regel mit einem Protest beginnen. Es darf nur Gewalt angewendet werden stattfinden, wenn es als Verteidigung oder in Übereinstimmung mit der Ordnung der Beziehungen erfolgt (vgl. Befehl Nr. 1 des Obersten Kommandos und die nachstehende Anordnung).

Punkt 2. Protest gegen Neutralitätsverletzung kann - je nach den Umständen - erfolgen: a) durch Schüsse (in Verbindung mit 2 b). b. Durch internationales Signal. c. Mündlich. d. Schriftlich. e) Durch scharfe Schüsse für den Bogen des Täters (in Verbindung mit 2 b).

Soweit möglich, muss Protest beim Schießen von losen Schüssen vor Protest verwendet werden, wenn scharfe Schüsse für den Bogen abgegeben werden (2.e ist gegeben).

Punkt 3. Bei Neutralitätsverletzungen ist zwischen „unerheblich“ und „erheblich“ zu unterscheiden.

Zu den „unerheblichen“ Verstößen kann ein Verstoß gegen die Aufenthaltsbestimmungen gezählt werden (vgl. Königliche Verordnung vom 20. Dezember 1912), unfreiwilliges Überschreiten der Grenzen geschlossener oder geschlossener Gewässer usw. - Bei unfreiwilligem Überschreiten der Grenzen geschlossener oder geschlossener Gewässer ist der Betroffene anzuhalten, dieses Gebiet auf demselben Weg zu verlassen, den er bei der Ankunft benutzt hat. Ein Wasserdurchgang darf nicht stattfinden (vgl. Ziffer 3.c.).

Zu den vorstellbaren "erheblichen" Verstößen seitens der kriegführenden Mächte sind zu zählen:

a) Direkte Angriffe auf dänische Kriegsschiffe oder Schiffe und Landung großer Streitkräfte auf dänischem Boden Truppenkräfte.

b) Angriff auf ein Schiff oder Wasserfahrzeug des Gegners, das durch Festhalten, Grundberührung, Beschädigung verursacht wurde oder ein anderer rechtmäßiger Aufenthaltsgrund im dänischen Seegebiet unter dem Schutz der dänischen Flagge wohnt.

c) Versuch, ein Gewässer zu passieren (zu erzwingen), das für die Flotten der kriegführenden Mächte gesperrt ist.

d) Kampf zwischen kriegführenden Kräften, der auf dänischem Territorium andauert.

e) Versuch, ein dänisches oder ausländisches Handelsschiff auf dänischem Seegebiet zu besuchen oder festzunehmen.

ad a) Dem Angriff oder der Landung muss, wenn Protest nicht rechtzeitig erhoben werden kann, ohne weiteren Befehl stattgegeben werden alle verfügbaren Mittel.

ad b. Die dänische Truppe muss nach Möglichkeit so aufgestellt werden, dass sie das betreffende Schiff oder Schiff zeitnah direkt deckt und in jedem Fall ein dänisches Schiff oder Schiffsplatz unter diesen Bedingungen zwischen dem Angreifer liegt und der Angegriffene, ungeachtet des Schadens, sich dabei selbst gefällt. Die Protestform muss den vorliegenden Bedingungen entsprechen.

Wenn der Angriff nach Protest wie unter Pkt. 2 a (2 e), übergeben wird, werden die Waffen eingesetzt.

zu c) Die Protestform muss den vorliegenden Verhältnissen entsprechen. Ist das da ein untergetauchtes U-Boot?

Bei dem Versuch, die Passage zu passieren, führen scharfe Schüsse für den Bug wahrscheinlich entweder zu einem weiteren Untertauchen oder dazu, dass das Boot an die Oberfläche geht. im letzteren Fall muss davon ausgegangen werden, dass das Boot dem Protest nachkommt, und sollte daher nicht beschossen werden, es sei denn, es eröffnet selbst das Feuer; es kann dann ohne großen Gewalteininsatz zum Zurückgehen gezwungen werden. Wenn das Boot seine Reise unter Wasser fortsetzt, müssen die Periskope beschossen werden.

zu d. Wenn die Bedingungen es ermöglichen, den Kampf durch Laufen zwischen den kämpfenden Parteien zu beenden, muss die Intervention erfolgen. Die Protestform muss den vorliegenden Bedingungen entsprechen.

zu e. Der Versuch muss mit einem Protest beantwortet werden, da darauf aufmerksam gemacht wird, dass sich die betreffende Person auf dänischem Seegebiet befindet. Wird dem Protest und einer anschließenden höflichen, aber entschiedenen Abmahnung trotz Hinweis darauf, dass Sie eine Anordnung zur Verhinderung von Besuchs- oder Festnahmen haben, unbestreitbar nicht Folge geleistet, müssen diese mit Gewalt verhindert werden.

Punkt 4. Eine Verfolgung außerhalb des Seegebiets anlässlich einer dort festgestellten Neutralitätsverletzung darf nicht erfolgen, und Repressalien bei einer späteren Rückkehr in das Seegebiet sind ausgeschlossen, es sei denn, es besteht eine besondere Anordnung.

Es wurden auch Sonderregeln für den Durchgang von Flugzeugen, die Landung auf dänischem Hoheitsgebiet im Notfall und vieles mehr erlassen.

Die Aufgabe der Flotte

Nach der Entscheidung, die dänischen Meerengen zu verminen, stand die Marine vor einer schwierigen Aufgabe, teilweise der Wahrung der dänischen Neutralität und der Abwehr von Angriffen auf dänisches Territorium, gleichzeitig aber auch einer möglichen Verteidigung der gelegten Minenbarrieren.



Das einzelne Geschwader bestand in der Regel aus mindestens einem Küstenverteidigungsschiff als Flaggschiff, 1-2 Kreuzern und einer Reihe von Torpedobooten und U-Booten sowie einigen Unterstützungsschiffen, hier ist das Küstenverteidigungsschiff Olfert Fischer mit dem Kreuzer Hejmdal dahinter zu sehen.

(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Strategisch standen die gestellten Aufgaben in direktem Widerspruch zueinander, indem die Wahrung der Neutralität eine Zerstreung der Kräfte erforderte, während die Verteidigung der Minensperren und die Abwehr eines möglichen Angriffs eine Konzentration der Kräfte erforderten.

Die Lösung bestand darin, dass das Seegeschwader in ein 1. Geschwader, das eine Station im Sundet haben sollte, ein 2. Geschwader, das eine Station im Großen Belt haben sollte, aufgeteilt wurde, während eine kleinere Anzahl von Schiffen im Kleinen Belt und im Kleinen Belt stationiert waren Smalandsfarvandet.

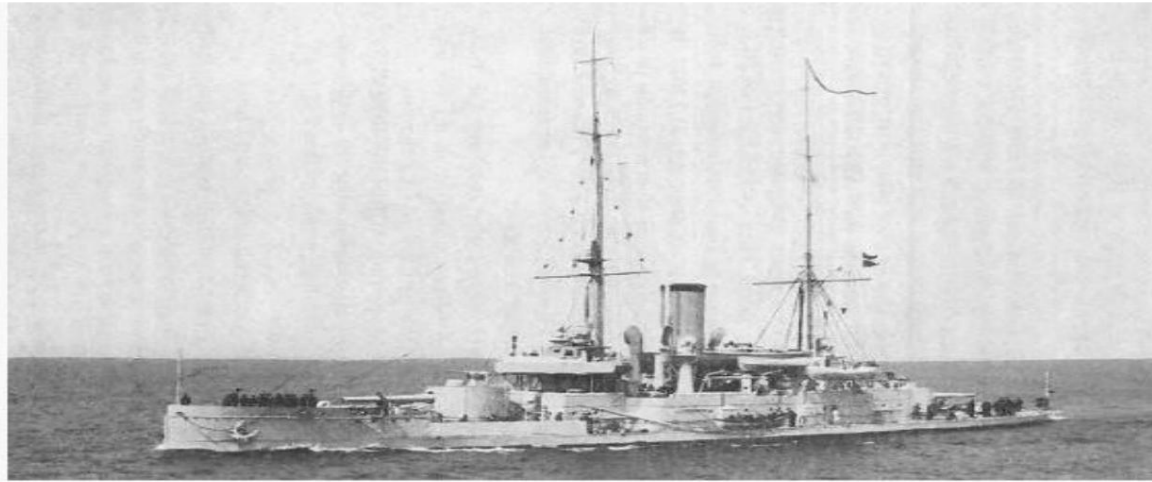
Das einzelne Geschwader bestand in der Regel aus mindestens einem Küstenverteidigungsschiff als Flaggschiff, 1-2 Kreuzern, 6-9 Torpedobooten und 3-4 U-Booten sowie einigen Unterstützungsschiffen, dazu kam noch die Floating Defense on Copenhagen Red, die 4 Kanonenboote oder Inspektionsschiffe und 12-15 ältere Torpedo- und Patrouillenboote und eine Reihe von Unterstützungsschiffen hatte.

Darüber hinaus war während des gesamten Weltkriegs ein Stations-/Inspektionsschiff ständig in Skagen, an der Westküste Jütlands (Esbjerg), auf den Färöern, in Island und in Dänisch-Westindien stationiert.

Unsere langen Küstenabschnitte wurden jedoch über viele Perioden nur sporadisch bewacht.

Schiffe und kleinere Schiffe und andere Ausrüstung

Das Rückgrat der Flottenlinie bestand nach Ansicht der älteren Marineoffiziere aus drei Küstenpanzerschiffen von Herluf Trolleklasse - Herluf Trolle, Peder Skram und Olfert Fischer



*Das Küstenverteidigungsschiff Olfert Fischer war während des größten Teils des Weltkrieges 1914-18 Teil der Sicherheitskräfte
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

sowie die Panzerbatterie Skjold.



*Gepanzertes Batterieschild in der originalen schwarz/
gelben Lackierung.
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

Zusammen mit den beiden kleinen alten Kreuzern Gejser und Hejmdal



Der Kreuzer Gejser - (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)



Der Kreuzer Hejmdal - (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

und die beiden Minenleger Lossen und Hjælperen



Das Minensuchboot Lossen war eines der Minensuchboote, die im August 1914 an der Verlegung der dänischen Minensperren im Großen Belt beteiligt waren (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Die Schlachtschiffe waren die einzigen Kriegsschiffe, die etwas länger dauernde Operationen durchführen und bei schlechtem Wetter operieren konnten

Nicht zuletzt die jungen und jüngeren Marineoffiziere waren im Gegensatz zu den alten der Meinung, dass die Kampfkraft der Flotte auf den neun bis zehn neuen Torpedobooten und nicht zuletzt auf der Stärke der U-Boote beruhte, die mit dem Bau der " B-Klasse" würde innerhalb weniger Jahre zwölf Einheiten erreichen.

Nachdem die U-Boote mit Funkgerät und Kreiselkompass ausgestattet waren, wurden sie zum unverzichtbaren Mittel des Vizeadmirals, um mobil gegen angreifende Landungs- und Bombardierungstruppen zu agieren.

Die kleine, aber wachsende Streitmacht der Wasserflugzeuge wurde der U-Boot-Flottille angegliedert und erhielt Aufklärungs- und Verbindungsaufgaben.

Darüber hinaus bereitete die Marine durch das Anlegen von Minenfeldern vor, ausländische Marineoperationen gegen Kopenhagen zu erschweren.

Die vorbereiteten Barrikaden, die über Kabel scharf und unscharf gemacht werden mussten, konnten mit Minen ergänzt werden, die von den Torpedobooten gelegt wurden, auch in schwedischen Gewässern, um die Bewegungsfreiheit einer Bombardierungsflotte zu behindern.

Die alten Torpedoboote und Patrouillenboote aus der Reserve der Flotte, von denen viele sehr klein waren, sollten als Wachschiffe Teil der Verteidigung sein. Zu derselben Truppe gehörte auch das kleine Minenfahrzeug, das die Minenbarrieren, die den Hafen von Kopenhagen bedeckten, auslegen und warten konnte.

Inspektionsschiffe und andere Regierungsschiffe, die von der Marine als Hilfsschiffe eingesetzt wurden, konnten teilweise als Kommando- oder Depotschiffe für Kräfte kleinerer Schiffe, die von Provinzhäfen aus eingesetzt wurden, oder als funkausgerüstete Stationsschiffe in bedeutenden Gewässern eingesetzt werden.

Vier kleinere Regierungsschiffe sollten unter der Armee eingesetzt werden.

Vorspiel und Vorbereitungen

Als der Krieg im August 1914 ausbrach, war Dänemark neutral. Diese Neutralität und der Fortbestand des Landes wurden dadurch als unmittelbar bedroht empfunden, dass Deutschland und England, wie Großbritannien damals hieß, Gegner waren. Beide waren jetzt Seemächte, und es bestand die Gefahr, dass die Engländer durch die Meerengen suchen oder vielleicht bei Esbjerg an Land gehen würden, um den Nord-Ostsee-Kanal zu bedrohen, so dass die Deutschen ihre Flotte nicht zwischen Ostsee und Nordsee bewegen könnten. Das Risiko eines Invasionsversuchs wurde dadurch erhöht, dass Russland ein Verbündeter Englands und Frankreichs war. Die Kontrolle der Meerengen würde eine direkte Zusammenarbeit zwischen Deutschlands Feinden ermöglichen.



Die Hauptstreitmacht der Flotte, "1. Squadron" am Notankerplatz vor Klampenborg. (Foto: Holger Damgaard, Königliche Bibliothek)

Die dänische Armeeführung hielt es für wahrscheinlich, dass Deutschland einem Invasionsversuch zuvorkommen würde, indem es sich die Kontrolle über Dänemark sicherte.

Es würde bei einem Putschangriff auf Kopenhagen bei Kriegsausbruch geschehen oder wahrscheinlicher als eine Landung in der Nähe der Hauptstadt, gefolgt von einem Bombardement, wie es die Engländer 1807 getan hatten.

Die Marineführung konnte diese Möglichkeit nicht ausschließen und arbeitete mit der Armee an Gegenmaßnahmen und bereitete gleichzeitig vor, einer englischen Nutzung innerdänischer Gewässer am Großen Belt als Basisgebiet für Operationen in der Ostsee entgegenzutreten zu können.

Der operative dänische Marinekommandant, der Vizeadmiral, hielt es jedoch für wahrscheinlich, dass der englische Penetrationsversuch erst nach einem großen Seegefecht in der Nordsee erfolgen würde, wo die deutsche Schlachtschifflotte eine Niederlage erlitten hatte.

Die radikale Minderheitsregierung und insbesondere ihr Verteidigungsminister P. Munch hatten keine Erwartungen oder Meinungen darüber, was passieren würde. In seinen Augen wäre es sinnlos und irrelevant, es zu versuchen. Aber unabhängig davon, welche Großmacht in Dänemark einmarschierte, sollten die dänischen Streitkräfte nur die Neutralität markieren, nicht das Land verteidigen.

Dies war auch der Fall, wenn beide Parteien beschlossen, auf dänischem Hoheitsgebiet tätig zu werden. Da die Radikalen jedoch als Minderheitsregierung regierten und dem König versprochen hatten, die Verteidigungsgesetze von 1909 loyal zu verwalten, konnte ihre Absicht nicht öffentlich gemacht werden. Aber im Falle eines drohenden Angriffs könnte man es versäumen, die Armee zu mobilisieren, damit das Land einen Verteidigungskrieg führen könnte.



P. Munch (Nationalarchiv)

(Eine Absicht, die P. Munch 26 Jahre später schändlich übertrumpfte, als die sozialdemokratische radikale Regierung, wo P. Munch (B) Außenminister und Verteidigungsminister war, Alsing Andersen (A) wurde, teils durch eine ständige Abrüstungspolitik, teils durch Reverse ignorierte die Meldungen über einen bevorstehenden Angriff auf Dänemark, und die Nachwelt wird wohl niemanden im Zweifel darüber lassen, wer von diesen beiden tatsächlich die dänische Verteidigungspolitik im Jahre 1940 bestimmte.)

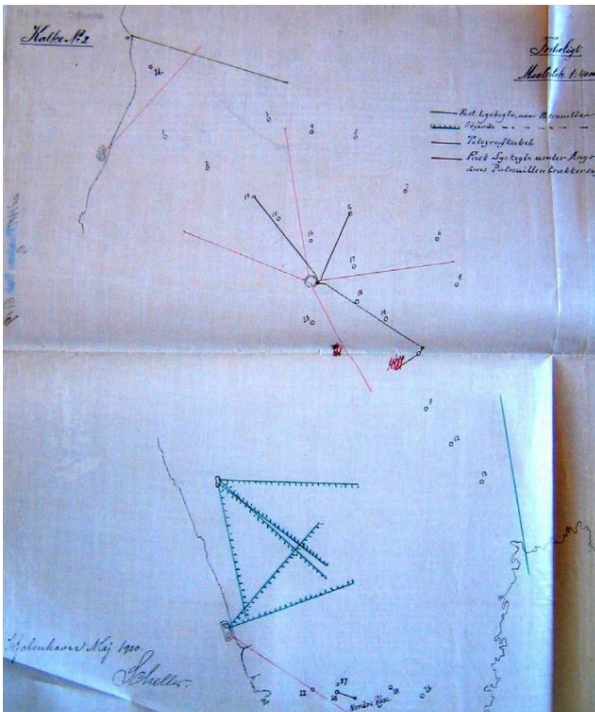
Putschanschlag gegen Kopenhagen

Seit Ende der 1890er-Jahre sah nicht zuletzt die Armeeführung die geringe Bereitschaft der Verteidigung nach dem Bau der Festung als ihre größte Schwäche an.

Die Armee war eine reine Ausbildungstruppe für Rekruten und hatte Einheiten nur bei den großen Übungen zusammengestellt, die normalerweise nach der Wiedereinstellung im Herbst stattfanden. Während der Wintermonate verfügte die Armee nur über eine kleine Truppe, die sich um Pferde und Ausrüstung kümmerte.

Zu diesem Zeitpunkt war die Bereitschaft der Marine nicht viel besser. Erst bei den Geschwaderübungen im Herbst, die die Ausbildungstätigkeiten des Jahres abschlossen, verfügten sie über eine größere und halbwegs gut ausgebildete Truppe.

Der führende junge Intellektuelle der Marine, der damalige Oberleutnant Henri Wenck, hatte in einem Vortrag im Søljtnant selskabet im März 1900 beschrieben, wie die Deutschen die dänische Hauptstadt durch einen Staatsstreich im Hafen erobern könnten, was tatsächlich vor vierzig Jahren geschah Jahre später. Seiner Ansicht nach wäre die einzige unmittelbare Möglichkeit, dieser Bedrohung zu begegnen, die Konzentration der Wintermannschaft der Küstenartillerie des Heeres in Middelgrundsfort, um sie mit einer Besetzung verschiedener Artillerietypen in ständiger Bereitschaft zu halten.



Eine 1910 erstellte und 1912 aktualisierte Skizze der Verteidigung, die die Telefonbojen in der Nähe der Festungen Middelgrund und Charlottenlund im Norden und der Festung Kastrop im Süden zeigt, an denen die alten Torpedo- und Patrouillenboote jede Nacht anlegten. Zeigt auch die festen Lichtkegel der Flutlichter der Forts.

Während der Sicherheitszeit wurden auch Telefonbojen auf der Höhe von Drogden und neben Kalveboderne verwendet
(Nationalarchive)

Die Bedrohungswahrnehmung spiegelte wirklich die deutsche Planung dieser Zeit wider. Zu dieser Zeit sah es die deutsche Marine als entscheidend an, zu Beginn eines Konflikts gegen England die Kontrolle über Dänemark zu haben.

Dies sollte erreicht werden, indem die Kontrolle über Kopenhagen gesichert wurde, bevor die dänische Armee mobilisiert und die Festung besetzt wurde.

Die Möglichkeiten, mobilisierte Wehrpflichtige nach Kopenhagen zu bringen, sollten durch deutsche Seestreitkräfte im Großen Belt, Kattegat und Smålandsfarvandet sowie durch die Landung eines Armeekorps bei Køge behindert werden, das durch einen schnellen Vormarsch nach Roskilde die Eisenbahn unterbrechen könnte nach Kopenhagen.

Gleichzeitig gingen sie direkt gegen die dänischen Entscheidungsträger vor, indem sie mit einem Schiffsbombardement Kopenhagens vom Sund aus drohten und mit der Landung eines anderen Armeekorps bei Dragør, das dies bei einem Luftmarsch nach Slotsholmen ausnutzte. Die Forts der Festung auf Amager waren nie gebaut worden.

Die dänische Armeeführung hatte eine Landung bei Dragør vorgesehen, sah dies jedoch als Vorbereitung für die Errichtung von Bombardierungsbatterien bei Amager, die das Stadtzentrum abdecken könnten. Insgesamt schien sich die Heeresführung – anders als Wenck – nicht von der Vorstellung befreien zu können, dass sich der Prozess von 1807 wiederholen würde.

In den zehn Jahren vor 1914 hatten sich beide Verteidigungsanlagen darauf konzentriert, der Bedrohung Kopenhagens im Falle eines Kriegsausbruchs begegnen zu können. Was die Armee angeht, geschah dies, indem so viele Garnisonen wie möglich auf Seeland zusammengezogen wurden. Dann war es einfacher und schneller, eine Sicherheitstruppe vorzubereiten, die die Schlüsselwerke der Festung sichern und bemannen sowie eine Mobilisierung schützen konnte.

Außerdem baute die Armee einen Geheimdienst auf, der vor Invasionsvorbereitungen in den deutschen Häfen warnen sollte.

Der Teil der Marine war zunächst eine Aufstockung der Stammbesatzung, damit die entscheidenden Teile der Sicherheitskräfte der Verteidigung besetzt werden konnten, darunter vor allem U-Boote und einige der neuen Torpedoboote.

Die sofortige Benachrichtigung sollte auch durch telegrafische Nachrichten des gemeinsamen Küstenaussichtsdienstes von Heer und Marine, durch Nachrichten des Marineoffiziers, der Kapitän des Postdampfers Korsør-Kiel war, und durch Ausrüstung von Feuerschiffen und Staatsschiffen mit Funkgeräten erfolgen, um diese Warnung zu ermöglichen. Nachrichten konnten aus den Gewässern empfangen werden, darunter nicht zuletzt aus dem Sund nördlich und südlich von Kopenhagen.

Während der Krise im Herbst 1912 wurde in der Marinekaserne ein kleiner Lageraum eingerichtet, der die Nachrichten sammeln konnte, die vom Radio des Orlogsværftet sowie telegrafisch von der Küstenwache eintrafen. Der Lageraum kooperierte mit der Offizierswache rund um die Uhr im Generalstab, die im Vorjahr eingerichtet worden war, um im Falle kritischer Auslandsinformationen Schlüsselpersonal alarmieren zu können.

Die frühzeitige Warnung und Verteidigung des Kopenhagener Hafens war die Aufgabe der Verteidigung von Konteradmiral Evers. Der Zugang zu Gartenpools wurde mit Barrieren und Ketten blockiert. Tagsüber lagen die meisten seiner alten Torpedo- und Patrouillenboote in den Lynette-Häfen und anderen bei Dragør, aber nachts ankerten die Boote an Telefonbojen in einem ausgedehnten Halbkreis vor den Einfahrten zum Hafen von Süden und vor allem der Norden.

Hier lagen sie als Horch- und Beobachtungsposten, unterstützt von den Scheinwerfern der Küstenbefestigungen, deren Lichtkegel in eine feste Richtung strahlten, um von den Booten aus die auf die Stadt zulaufenden Schiffe zu beobachten und zu melden.

Im Nebel wurden die Menschen zu Horchposten degradiert.

Deutsche Landung in der Køge Bucht

Wie bereits erwähnt, hatte Deutschland um die Jahrhundertwende Pläne, ein Korps früh genug in Køge zu landen, um zu verhindern, dass sich die mobilisierende dänische Armee in Kopenhagen versammelte.

Später, als die deutsche Armee die Möglichkeit eines Putsches ablehnte, zielte die Hauptlandung des Angriffsplans auf Korsør, den Kiel am nächsten gelegenen seeländischen Hafen.

Es war auch die natürliche Basis für eine direkte Kontrolle der Küsten des Großen Belts und von hier und von Sprogø mit Zugang zur Ostsee.

Aber wie bereits beschrieben, erwarteten sowohl die Marine als auch insbesondere die dänische Armee, dass die Deutschen ihre Operationen auf die Hauptstadt ausrichten würden, wenn sie die Kontrolle über dänisches Territorium als dringend notwendig erachteten. Daher würde ihre Landung in der Nähe der Hauptstadt stattfinden, d.h. auf Ostseeland. Køge Bay war der wahrscheinlichste Landeplatz, Fakse Bay die zweite Option.



Eine Skizze von 1912 von der Marineübung, um einer deutschen Landung in der Køge-Bucht entgegenzuwirken. (Nationalarchive)

Die Abwehr dieser Landungsbedrohung wurde zum zentralen Thema der Zusammenarbeit von Marine und Armee vor dem Krieg. Diese Aufgabe wurde in Kriegsspielen und Übungen geübt und analysiert.

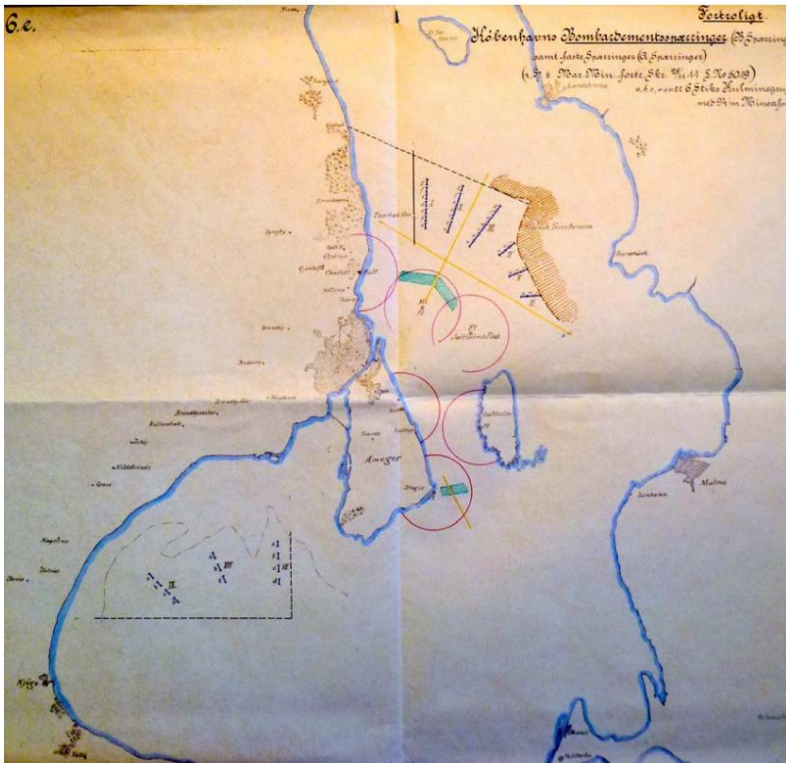
Der Angriff auf die Transportschiffe war die erste und wichtigste Aufgabe der neuen U-Boote.

Eine Landung in der Køge-Bucht würde sehr wahrscheinlich von einer Schiffsbombardierung der Stadt aus der Bucht begleitet, und dies würde durch ein sehr großes Anti-Bombardement-Minenfeld südlich von Amager und durch die neuen Küstenbefestigungen bei Dragør, Kongelunden und Mosede erschwert.

Gleichzeitig musste die Armee Kopenhagen mit auf die Kalveboderne gerichteten Schiffsbooten gegen einen Staatsstreich sichern.

Britische (oder deutsche) Seebombardierung von Kopenhagen aus dem Sund: Die Marineführung war der Meinung, wenn die Briten Dänemark zwingen wollten, das Territorium des Landes für ihre Operationen zur Verfügung zu stellen, würden sie dies wie 1807 durch Bombardierung von Kopenhagen tun Kopenhagen, und der einfachste und effektivste Weg wäre der Einsatz schwerer Schiffsartillerie.

Die neuen Seebefestigungen nördlich der Stadt - Tårnbækfort und Saltholms Flakfort - zusammen mit Mittelgrundfort und dem Minenfeld nördlich dieses Forts sowie hastig gelegte Minenfelder, das Geschwader und die U-Boot-Flottille mussten für ein solches Bombardement gerüstet sein. Daher wurde neben Klampenborg der primäre Notankerplatz der Flotte gewählt.



Die Verteidigungsskizze von 1911 zeigt sowohl die festen Zugangsbarrieren (die südliche bei Dragør wurde nicht angelegt) als auch die geplanten Bombardierungsbarrieren.

Es war auch vorgesehen, schwedische Gewässer notfalls mit Torpedobooten zu verminen.

(Nationalarchive)

Im Herbst 1914 war die U-Boot-Truppe so groß geworden, dass Koføed-Hansen beschloss, sie für diese Aufgabe einzusetzen. Einige der Boote waren daher in Helsingør stationiert. Wenn eine Bombardierungsflotte auf dem Weg gemeldet wurde, setzte die Flottille die U-Boote in einer langen "Perlenkette" von Gilleleje bis unmittelbar nördlich von Mittelgrund ein. Dies bedeutete, dass die Bombardierungsflotte auf ihrem Weg nach Süden immer wieder Torpedoangriffen ausgesetzt war. Während einer Übung dieses geplanten Einsatzes wurde das dänische U-Boot Havmanden Mitte Oktober 1914 als deutsches U-Boot wahrgenommen und versuchte, vom britischen U-Boot E-11 torpediert zu werden.



Das U-Boot Havmanden (Nr. 3) ist hier auf dem Weg aus dem Hafen von Kopenhagen zu sehen. (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

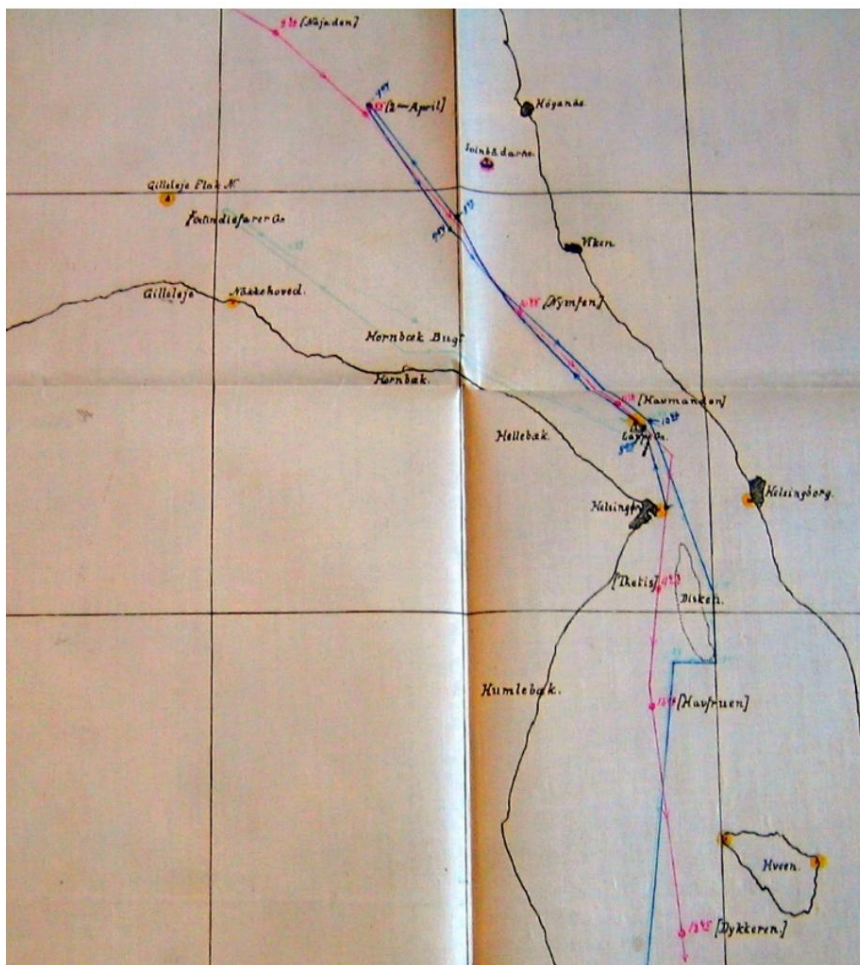
Britische Nutzung der dänischen Binnengewässer als Basis für Operationen gegen Deutschland in der Ostsee

Wenn die britische Marine in der Ostsee operieren sollte, brauchte sie Stützpunkte in geschützten Gewässern, wo die Kriegsschiffe ankern und mit Treibstoff, hauptsächlich Kohle, versorgt werden konnten.

Die neuen Seefestungen, die nach den Gesetzen von 1909 in Hårbølle, Masnedø, Vejvø und Helholm gebaut werden sollten, sollten die Bemühungen der Marine gegen britische Neutralitätsverletzungen unterstützen und gleichzeitig der Marine eine sichere Liegeposition gewährleisten Route durch Storestrømmen und Grønsund zwischen dem Storebælt und dem Sund.

Im Sommer 1914 wurde der Hafen auf Masnedø bereit gemacht, um eine kleine Truppe von Torpedobooten und U-Booten zu unterstützen, die von hier aus die Durchsetzung der Neutralität in småländischen Gewässern unterstützen sollten.

Die Neutralitätsregeln, die Dänemark zusammen mit Schweden und Norwegen im Dezember 1912 veröffentlicht hatte, legten fest, wie das Völkerrecht in den dänischen Binnengewässern und in den internationalen Meerengen durchgesetzt werden sollte.



Skizze vom September 1914

Wo der Einsatz der U-Boot-Flottille gegen eine britische Bombardierungsflotte geprobt wurde.

Später im Krieg ermöglichte die wachsende Stärke der U-Boote auch den Einsatz einiger weniger Storebælt in Slipshavn bei Nyborg (Nationalarchive)

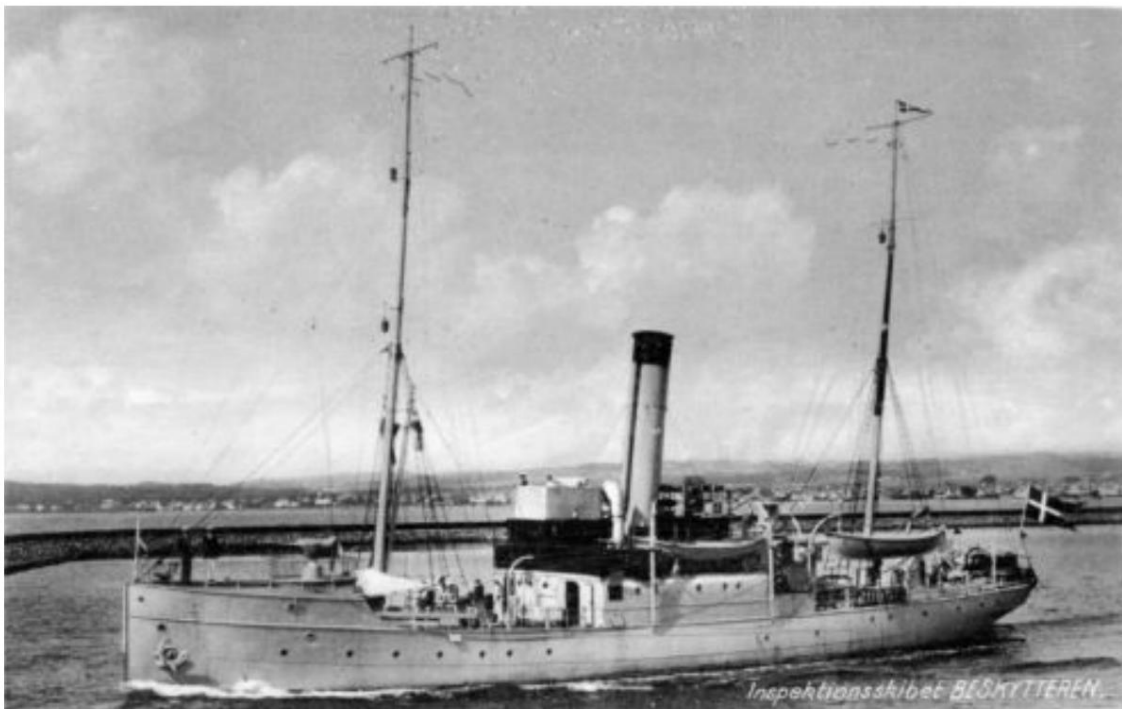
Britische Nutzung von Esbjerg

Aber im Hinblick auf die Bemühungen der Marine außerhalb von Kopenhagen und im Großen Belt hielt Kofoed-Hansen es für entscheidend, dass die dänischen Streitkräfte signalisierten, dass sie eine britische Nutzung von Esbjerg nicht passiv tolerieren würden.

Es war sowohl vorstellbar, dass der Hafen als Zerstörerbasis zur Unterstützung einer engen Blockade durch die deutsche Flotte als auch als Ausgangspunkt für eine Landoperation gegen den Nord-Ostsee-Kanal genutzt werden würde.

Dänemark hatte sowohl halboffizielle deutsche Erklärungen als auch neue Informationen, die das deutsche Interesse betonten, und der Vizeadmiral würde sein Bestes tun, um zu verhindern, dass die Deutschen nach Dänemark zogen, um die Aufgabe selbst zu lösen.

Daher wurde bei Kriegsausbruch ein Inspektionsschiff mit Funk und einem erfahrenen Kommandanten im Hafen von Esbjerg stationiert und Vorbereitungen für einen raschen Abbau von Grädybet getroffen.



Das Inspektionsschiff Protector. (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Kofoed-Hansen hatte zusammen mit dem kommandierenden General in Jütland auch dafür gesorgt, dass Esbjerg von einem Bataillon bewacht wurde, das den Zugang zum Hafen mit etwas Feldartillerie bedeckte.

Deutsche Nutzung des Kleinen Belts

Mit der Grenze bei Kongeå hatte Deutschland die Kontrolle über den südlichen Teil der Westküste des Kleinen Belts, und Kofoed-Hansens Erscheinen bei Kriegsausbruch zeigt, dass er sich bewusst war, dass die freie Nutzung des Gürtels war als notwendig für die deutsche Flotte angesehen.

Die zugegebenermaßen schmale, aber tiefe Meerenge war die Hauptroute der Hochseeflotte von Kiel zum Kattegat.

Die Marine beschränkte sich darauf, mit einem funkausgerüsteten Stationsschiff präsent zu sein und sonst einen kleinen symbolischen Abbau an einem von der deutschen Marine nicht genutzten Ort durchzuführen.

Die Anstrengung im Limfjorden

Die Hauptstreitmacht der Armee wurde mit der Umsetzung des Armeegesetzes von 1909 auf Seeland versammelt, um hier die Neutralitätsverteidigungsaufgaben zu lösen. Die für Jütland verpflichtete begrenzte Armee sollte sich im Falle eines deutschen Vormarsches schnell in den Limfjord zurückziehen und gegebenenfalls auf die Insel Mors zurückkehren, um hier die letzte Schlacht zu führen.

Die Verteidigung der Insel hing davon ab, die Deutschen mit improvisierten Mitteln daran hindern zu können, von Salling oder später von Thy aus zu überqueren. Daher mussten die dänischen Streitkräfte den Limfjord kontrollieren. Es erforderte zwei Dinge. Die Einfahrt von der Nordsee bei Thyborøn und insbesondere vom Kattegat bei Hals oder anderen Orten östlich von Aalborg musste gesperrt werden.

Außerdem sollte der Fjord um die Insel nachts von bewaffneten dänischen Schiffen patrouilliert werden. Die Armee hatte erfolglos versucht, die Marine dazu zu bringen, einige ältere Panzerschiffe bereitzustellen, und die Lösung bestand darin, vier kleinere Staatsschiffe mit leichten Geschützen zu bewaffnen, normale Besatzung und Offiziere zur Marine zu versetzen und mobilisierte Schiffskanoniere als Ergänzung an Bord zu bringen. Gleichzeitig wurde dem kommandierenden General der Region ein pensionierter Marineoffizier als Berater zugeteilt.



Der Rettungsdampfer Vesterhavet war eines der vier kleinen Staatsschiffe, die für den Einsatz im Limfjord zur Unterstützung der Verteidigung von Mors durch die jütländische Armee vorbereitet wurden. Hier sind die Besatzung und eine der beiden 37-mm-Revolverkanonen. Mit denen die Schiffe bewaffnet waren. (Fischerei- und Schifffahrtsmuseum, Esbjerg)

Die Minenverlegung während des Ersten Weltkriegs

Als im Sommer 1914 der Krieg Realität wurde, ging es plötzlich sehr schnell.

Am 5. August 1914 um 5 Uhr morgens wurde gemeldet, dass deutsche Schiffe begonnen hatten, im südlichen Teil des Langelandsbelts Minen zu legen.

Später am Morgen stattete der deutsche Gesandte dem Außenministerium einen Besuch ab, wo er eine mündliche Anfrage zu folgenden Punkten stellte:

"wenn Dänemark den Großen Belt sofort effektiv blockieren würde" - d.h. mit Minen - "gegen beide kriegführenden Mächte".

Gleichzeitig legten sie im Langeland Belt und im Kleinen Belt auch selbst Minen an. Schließlich gehörte Südjütland zu Deutschland. Zu dieser Zeit befand sich die deutsche Hauptflotte in der Nordsee, d.h. an der Elbe und bei Wilhelmshafen, und die Deutschen befürchteten einen englischen Angriff auf die schwächeren deutschen Seestreitkräfte in der Ostsee.

Mehrere Ministertreffen und der Staatsrat wurden dringend einberufen

Die dänische Regierung war in der Frage eines möglichen Minenlegens in dänischen Gewässern stark gespalten, und an einem Punkt während des Vormittags war die Regierung wegen dieser Meinungsverschiedenheiten beinahe in die Luft gesprengt worden.

Der kommandierende Admiral, Vizeadmiral OJ Kofoed-Hansen, sprach sich jedoch mit Unterstützung des ankommenden kommandierenden Generals Gørtz den ganzen Tag über nachdrücklich für das Legen von Minen aus.

Beide waren überzeugt, dass, wenn Dänemark den Großen Belt nicht selbst blockieren würde, die Deutschen diese Blockade zweifellos selbst durchführen und möglicherweise dänisches Land besetzen würden. Dies würde Dänemark definitiv auf Kollisionskurs mit Deutschland bringen.

Im Laufe des Tages fanden mehrere und manchmal hitzige Ministertreffen statt. Und um drei Uhr war eine Sitzung im Staatsrat einberufen worden, wo die Sache entschieden werden sollte.

Um 4 Uhr wurden auch der kommandierende Admiral, Vizeadmiral OJ Kofoed-Hansen und der kommandierende General, General Gørtz, zur laufenden Sitzung des Staatsrates einbestellt.

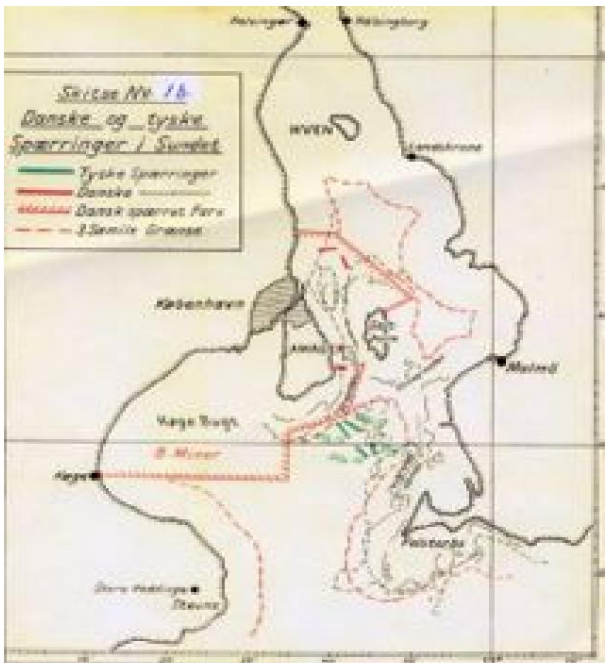
Der kommandierende Admiral könnte nun noch ergänzen, dass mehrere deutsche Minensuchboote bei Kjelsnor verblieben seien, offenbar auch mit Truppen an Bord. Alles deutete darauf hin, dass Deutschland dabei war, weitere Minenlegungen in dänischen Gewässern vorzubereiten.

Anstatt einfach dem deutschen Wunsch (Forderung) nachzukommen, beschloss der hastig einberufene Regierungsrat, sowohl im Öresund als auch im Großen Belt und im Kleinen Belt Minen auszulegen.

Das Minenlegen wird begonnen

Bereits um 5 Uhr an diesem Nachmittag gab der Verteidigungsminister den Befehl, mit dem Abbau der dänischen Meerenge zu beginnen, und der Außenminister teilte den deutschen und englischen Gesandten persönlich Folgendes mit:

„Um die Neutralität zu wahren und militärische Operationen von den dänischen Gewässern und Küsten fernzuhalten und die Verbindung zwischen den verschiedenen Landesteilen zu wahren, hat die dänische Regierung beschlossen, die dänischen Hoheitsgewässer im Sund und im Großen und Kleinen Belt mit Minen zu blockieren. "



Am 19. August wurde der Auftrag zum Legen von Minenbarrieren in der Bucht von Koge erteilt. (Zeichnung aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Vizeadmiral OJ Kofoed-Hansen befahl sofort, das etablierte Seegeschwader in ein 1. und 2. Geschwader aufzuteilen.

Kommandant Thomas V. Garde wurde zum Kommandeur des 2. Geschwaders ernannt und mit den Küstenverteidigungsschiffen Olfert Fischer und Skjold, 2 Divisionen von Torpedobooten und Bergbauausrüstung zum Großen Belt geschickt.

Gleich am nächsten Tag um 12 Uhr wurden die Schiffe in Sprogø zusammengebaut und die Minenräumung des Storebælt konnte beginnen, noch dazu bei ziemlich ungünstigen Wetterbedingungen.

Die dänische Marine legte sofort einen ziemlich großen Teil ihres Mineninventars aus, ca. 1.000 Seeminen in einer Reihe von Blockaden rund um die Hauptstadt, im Großen Belt und im Kleinen Belt. An jedem Ort mussten Kräfte postiert werden, um die Minenfelder zu bewachen. Einige der Barrieren waren sogenannte "gesteuerte Barrieren", bei denen über ein Kabel an Land zu einer Seeminenstation das einzelne Minenfeld scharf oder unscharf geschaltet werden konnte.

Außerdem mussten die Gewässer von Småland südlich von Seeland gesichert werden, damit die Flotte über diese Route vom Sund zum Großen Belt oder umgekehrt kommen konnte.

Der König beruhigt England

Unmittelbar nachdem der Staatsrat eine Entscheidung über die Anlage der Minensperren in der dänischen Meerenge getroffen hatte, sandte König Christian X. auf Bitten der Regierung ein beruhigendes Telegramm an den englischen König.

König Christian X. schrieb an seinen Verwandten, den britischen König, und erklärte ihm die heikle Situation Dänemarks

„Lieber Georg.

Unter den außergewöhnlichen und unglücklichen Umständen haben ich und meine Regierung beschlossen, den Großen Belt sowie die dänischen Rinnen im Sund und in Dänemark zu blockieren, um die Neutralität Dänemarks zu wahren und Kriegshandlungen so weit wie möglich von den dänischen Provinzen fernzuhalten der Kleine Belt.. Dies wird von Umständen bewegt, die Sie, die Sie meine Zuneigung zu Ihnen kennen, nachvollziehen können.
Christian."

In Großbritannien gab es Verständnis für Dänemarks Durchsetzung der Neutralität, aber es war auch heikel, den Deutschen erklären zu müssen, dass Neutralität keine Unterstützung Deutschlands bedeute.

England reagierte sehr verständnisvoll und akzeptierte die dänische Entscheidung sofort.

Das Minenlegen geht weiter

Am 10. August beendete das 2. Geschwader in Storebælt das Auslegen der geplanten Minenbarrieren.

Am Vortag, dem 9. August, war der Auftrag erteilt worden, mit dem Verlegen von Minenbarrieren in der Køge-Bucht zu beginnen.

Diese Operation sollte am 11. August beginnen, weshalb das 1. Geschwader im Sund unter anderem zu folgenden Zwecken in das Gebiet geschickt wurde: um die dort liegende Mine zu maskieren.

Am folgenden Tag, dem 12. August, waren auch die Minensperren in der Køge-Bucht vorhanden

.

Die geplanten dänischen Minenblockaden der dänischen Städte wurden dann abgeschlossen. - Aufgabe der Marine war es nun, diese Barrieren zu überwachen und zu bewachen.

Der Minensuchdienst

Kurz nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs machte sich die Minengefahr in unseren Gewässern ernsthaft bemerkbar.

Kein Wunder, wenn man bedenkt, wie viele deutsche Minen sich entlang und in den schiffbaren Gewässern befanden.



Das Inspektionsschiff Diana hatte ab 1917 eine ständige Station in Skagen und nahm hier unter anderem teil bei der Suche nach Minen im Skagerrak. (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Eine effiziente Suche der meistbefahrenen Gewässer mit unseren Inspektionsschiffen, Torpedobooten, Patrouillenbooten und gemieteten Geräten war daher schnell etabliert.

Minenräumungsteams waren auch an der Westküste Jütlands, in Albuen und auf Bornholm stationiert.

Die Suche nach Minen in der Nordsee wurde als nordische Zusammenarbeit durchgeführt, die 1915 auf einer Bergbaukonferenz geplant worden war.

Deutsche Minenblockaden bereiten Probleme

Seit der Verlegung der ersten Minensperren am 5. August hatte Deutschland hartnäckig behauptet, auf dänischem Gebiet seien keine Minen gelegt worden.

Trotzdem musste die Marine fast 6.000 ausländische Minen entschärfen, die deutsche und englische Minenfelder hinterlassen hatten.



1916 Deutsche Soldaten mit Seeminen (Foto aus dem Nationalarchiv)

Im November 1914 mussten die Deutschen jedoch zugeben, dass bei Langeland mehrere Minen auf dänisches Gebiet gedriftet waren, und sie versprachen, diese Minen sofort zu entfernen.

Beim Versuch, diese zu entfernen, stieß einer der deutschen Trawler auf eine deutsche Mine und sank.

Nach mehreren Tagen östlicher Stürme wurden mehrere Minen im Großen Belt treibend gefunden, von denen 5 von dänischen Schiffen gefunden und zerstört wurden.

Pro Tag werden 3 Minen entschärft

Die Neutralisierung von Treibminen war eine ziemlich gewaltige Aufgabe. Während der Sicherheitskräfte von August 1914 bis März 1919 wurden insgesamt 5.803 Minen von der dänischen Marine neutralisiert, oder durchschnittlich etwa 3 Minen pro Tag.

Weitere rund 4.000 ausländische Minen, hauptsächlich britische, mussten in den Jahren nach Kriegsende entschärft werden.

Dies war keine harmlose Arbeit, und während des Weltkriegs kostete sie 9 dänische Marinesoldaten ihr Leben und verwundete 7.

Insgesamt wurden während und nach dem Ende des Ersten Weltkriegs fast 10.000 Minen gefunden und unschädlich gemacht. Die meisten dieser Minen waren Engländer, aber die größten Gefahren gingen immer noch von den deutschen Minen aus.

Nach dem Haager Übereinkommen muss sich eine Mine selbst entschärfen, wenn sie sich von ihrer Verankerung löst. Es stellte sich heraus, dass 75 % der deutschen Minen noch scharf waren, als sie gefunden wurden.

Waffenstillstand

Unmittelbar nach Abschluss des Waffenstillstands am 11. November 1918 ergriff die Regierung umgehend Maßnahmen zur Wiederherstellung normaler Verkehrsbedingungen in dänischen Gewässern.

Am selben Tag, an dem der Waffenstillstand stattfand, wurde mit der Entfernung unserer Minensperren begonnen, ebenso wie die gesperrten Wasserabschnitte geöffnet und die Leuchttürme wieder angezündet wurden.

Die Suche nach Minen und Rückweisungsschiffen an den deutschen Minensperren und die Räumung der deutschen Minen erforderten jedoch noch viel Ausrüstung.

Ursprünglich war die deutsche Aufforderung zum Minenlegen im Großen Belt im August 1914 als Schutz der schwachen deutschen Streitkräfte, die sich bei Kriegsausbruch in der Ostsee befanden, gegen einen britischen Überraschungsangriff gedacht.

Die Engländer kamen jedoch überhaupt nicht, wie die Deutschen befürchtet hatten - und bald wurde klar, dass die Minenfelder tatsächlich das größte Ärgernis für die deutsche Flotte waren, die sowohl einen Einreihafen als auch eine Rückzugslinie verloren hatte.

Da jedoch zunächst die Anordnung der Minen gefordert worden war, war es für die Deutschen später schwierig, eine neue Forderung nach ihrer Entfernung zu motivieren.

Die deutsche Forderung von 1914 nach Minensperrung des Großen Belts trug somit dazu bei, die dänische Neutralität während des Ersten Weltkriegs zu sichern.

Dennoch forderte der Krieg Opfer

Am 14. Dezember 1918, mehr als einen Monat nach Beginn des Waffenstillstands, wurden weitere 3 dänische Marinesoldaten getötet und 8 verwundet, als das Torpedoboot Sværdfisken bei Albuen im Großen Belt verminnt wurde.

Bei der Explosion, die vermutlich beim Aufprall einer Schiffsschraube auf das Schockhorn einer deutschen Mine stattfand, wurde das Heck gebrochen und nach oben gebogen.

Es war möglich, das geborgene Torpedoboot nach Holmen zurückzubringen, und es konnte später repariert und wieder in den aktiven Dienst versetzt werden.



Das Torpedoboot Sværdfisken ist hier zu sehen, nachdem es mit weggeblasenem Heckschiff nach Holmen zurückgekehrt ist, links im Bild ist das U-Boot Nymfen zu sehen. (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Die westindischen Inseln

Im Herbst 1915 wurde der Kreuzer Valkyrien unter dem Kommando von Kommandant Henri Konow als Stationschiff nach Dänisch-Westindien geschickt.

In den vergangenen 50 Jahren wurde mehrfach mit den USA über den Verkauf der Inseln verhandelt.

Während des Weltkriegs wurden die Amerikaner stark von der Möglichkeit beeinflusst, dass die Deutschen versuchen würden, die dänischen Inseln zu übernehmen, an denen deutsche Unternehmen erhebliche wirtschaftliche Interessen hatten.

In einem indikativen Referendum in Dänemark hatte sich eine Mehrheit für den Verkauf der Inseln an die USA ausgesprochen, die Verhandlungen waren nun zustande gekommen, gleichzeitig wurde beschlossen, dass die Valkyrie bis zur Übergabe in Westindien bleiben soll. Damals wurde der Kommandant, Commander Henri Konow, als provisorischer Gouverneur eingesetzt.



Der Kreuzer Valkyrie als Stationschiff in Westindien während des Ersten Weltkriegs (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Am 31. März 1917 wurde Dannebrog offiziell in der Kaserne in Charlotte Amalie auf Sankt Thomas geschlagen und die dänisch-westindischen Inseln Sankt Thomas, Sankt Croix und Sankt Jan wurden in die Vereinigten Staaten überführt, nachdem sie seit 1666 in dänischem Besitz waren.

Als der Kreuzer Valkyrie am nächsten Tag die Rückreise nach Kopenhagen antrat, wehte eine ausländische Flagge über der Gemeinde, die 245 Jahre lang die Westgrenze des Dienstes der dänischen Marine gewesen war.

Die Sønderjyden werden nach Hause gebracht

Für einen Teil der Flotte war der Krieg jedoch noch nicht endgültig vorbei, als die Sicherheitskräfte abgeschafft wurden.

Der im Sommer 1919 als Kadettenschiff ausgerüstete Kreuzer Valkyrie wurde im Juli nach Ägypten und Malta entsandt, um entlassene Kriegsgefangene, dänische Südstaatler, die während des Weltkrieges in der deutschen Wehrmacht gedient hatten, abzuholen.

Es war erfolgreich für den Kreuzer, der unter seinen jungen Kadetten u.a. konnte Kronprinz Frederik aufbieten, im September mit insgesamt 160 dänischen Südstaatlern an Bord nach Dänemark zurückzukehren.

Bereits im Oktober 1920 wurde die Walküre erneut ausgesandt; Diesmal in die Niederlande, nach Belgien und Frankreich, um entlassene südjütländische Kriegsgefangene zu repatriieren, kamen insgesamt 135 Südjütländer an Bord.



Als junger Kadett half König Frederik IX. 1919 dabei, südjütländische Kriegsgefangene nach Dänemark zurückzubringen (Foto Königspalast)

Neutralitätsverletzungen

Eine der wichtigsten Aufgaben der Marine war der Schutz der dänischen Neutralität, eine Aufgabe, die viele Ressourcen erforderte. - Zwischen 1914 und 1918 wurden insgesamt 164 Verletzungen der dänischen Neutralität gemeldet. Aber sowohl Deutschland als auch England verletzen während des Ersten Weltkrieges die dänische Neutralität, meist unbeabsichtigt, in einigen Fällen aber auch absichtlich.

Art der Neutralitätsverletzung	1914	1915	1916	1917	1918	Verstöße insgesamt
Verletzungen der materiellen Neutralität	0	1	0	1	0	2
Einlaufen oder Besuch von Handelsschiffen im dänischen Seegebiet	5	8	1	2	2	18
Vergehen in geschlossenen Gewässern	4	22	23	4	0	53
Passage über eingeschränkte Gewässer durch Flugzeuge und Luftschiffe	1	2	22	7	12	44
Andere geringfügige oder unfreiwillige Verstöße	2	0	3	1	2	8
Kriegsschiffe kriegführender Mächte bleiben unter der Bewachung dänischer Kriegsschiffe auf dänischem Territorium	1	2	11	2	6	22
Notlandung von Flugzeugen oder Luftschiffen kriegführender Mächte auf dänischem Hoheitsgebiet	1	7	0	1	8	17
Gesamtzahl der Neutralitätsverletzungen	14	42	60	18	30	164

Im Folgenden finden Sie eine kurze Beschreibung einiger dieser Vorfälle:

Englischer Torpedoangriff auf das U-Boot Havmanden

Am 19. Oktober 1914 nahm das U-Boot Havmanden an einer Übung mit Flugbooten im nördlichen Teil des Sunds teil. Das U-Boot segelte an der Oberfläche. 5 Seemeilen vor dem Leuchtturm Nakkehoved wurde das U-Boot plötzlich von dem untergetauchten englischen U-Boot E.11 angegriffen, das das dänische U-Boot fälschlicherweise als deutsches U-Boot identifiziert hatte.

Das englische U-Boot war zusammen mit zwei Schwesterbooten, E.1 und E.9, auf dem Weg in die Ostsee, um die russische Flotte zu unterstützen.



Dänische U-Boote der A-Klasse 1912 (Foto Archiv des Orlogsmuseet)

Die untergetauchte E.11 feuerte zwei Torpedos auf das dänische U-Boot ab. An Bord von Havmanden wurde man erstmals auf den englischen Angriff aufmerksam, als plötzlich ein Torpedo beobachtet wurde, der hinter dem U-Boot an die Oberfläche ging.

Einen Moment später hörte man einen Torpedo unter dem Boden des Merman kreischen, aber zum Glück explodierte der Torpedo nicht und der Merman entkam mit Entsetzen.

Am folgenden Tag trieb jedoch einer der Torpedos vor dem Leuchtturm von Nakkehoved an Land und explodierte beim Stranden.

Den englischen U-Booten E.1 und E.9 gelang es später, die deutsche Bewachung im südlichen Teil des Sunds zu durchbrechen und weiter in die Ostsee zu fahren, während E.11 umdrehte und nach England zurückkehrte.

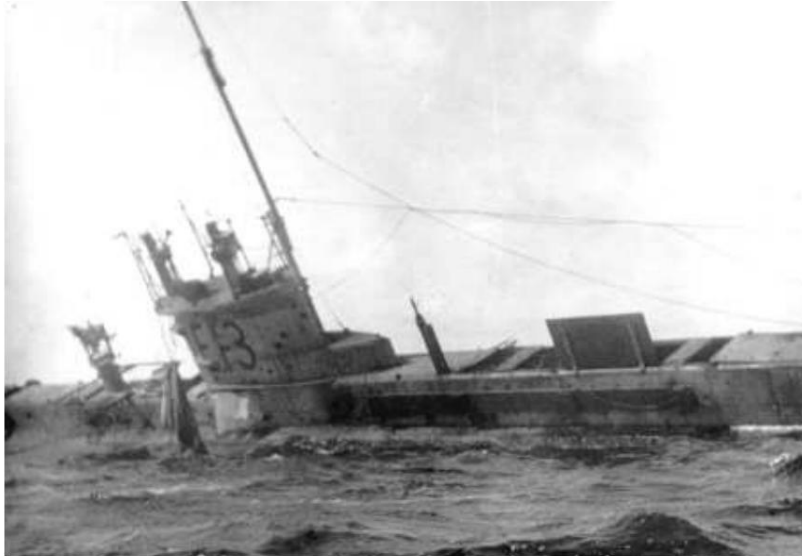
Später gab die britische Regierung zu, dass eines ihrer U-Boote versehentlich auf die Merman geschossen hatte, und bedauerte, dass dies geschehen war.

Deutscher Angriff auf englisches U-Boot

Bereits im nächsten Sommer versuchten die Engländer erneut, mehr U-Boote in die Ostsee zu bringen, als sie im Sommer 1915 versuchten, die U-Boote E.8, E.13, E.18 und E.19 durch dänische Gewässer zu bringen.

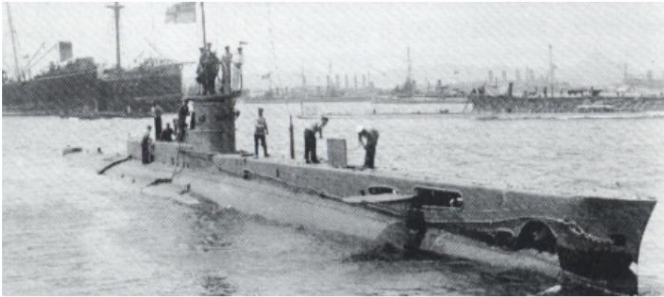
E.8, E.18 und E.19 konnten unbemerkt durchschlüpfen.

Aber die vierte, E.13, lief am 18. August 1915 kurz vor Mitternacht an der Südspitze von Saltholm im Öresund in dänischen Hoheitsgewässern auf Grund. - Ein Vorfall, der sich während des Weltkrieges wohl zur blutigsten Neutralitätsverletzung auf dänischem Gebiet entwickelte.



Das verlassene und zerstörte englische U-Boot E.13, das nach dem deutschen Angriff am 19. August 1915 in Saltholm auf Grund lief (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Der Vorfall mit dem U-Boot E.13 bei Saltholm



Englisches U-Boot der E-Klasse (Rigsaerkivet)

In der Nacht zum 19. August 1915 versuchten die beiden englischen U-Boote E.8 und E.13, durch den Öresund hinunterzusegeln, um weiter in die Ostsee zu gelangen.

Die U-Boote sollten die bereits in der Ostsee operierende britische U-Boot-Truppe verstärken.

Dies war ein Manöver, das nicht nur durch die im Sund angelegten Minenblockaden erschwert wurde, sondern auch durch die dänischen und schwedischen Kriegsschiffe, die den Sund patrouillierten, um die dänische bzw. schwedische Neutralität während des Ersten Weltkriegs durchzusetzen.

Dem englischen U-Boot E.8 unter dem Kommando von Kapitänleutnant Francis Goodhart gelang es, ungesehen durchzuschlüpfen.

Der Kapitänleutnant hatte eine Route nahe der dänischen Küste gewählt. Die Route führte das U-Boot westlich von Saltholm.

E.13, unter dem Kommando von Kapitän Lieutenant Geoffrey Layton, wählte einen Kurs in der Nähe der schwedischen Küste, dieser Kurs würde das U-Boot östlich von Saltholm führen. - E.13 hatte jedoch nicht so viel Glück.

Anscheinend aufgrund eines Kompassfehlers lief das U-Boot bei Swaneklapperne auf Grund, und die Strandung ereignete sich innerhalb dänischer Hoheitsgewässer.



Südostecke von Saltholm.

Die Strandung wurde von dänischer Seite beobachtet



Das Wachschiff, das Kanonenboot Falster (Foto Orlogsmuseet)

Die Strandung war von den dänischen Schiffen beobachtet worden, die im Sund Wache hielten. Die Nationalität des U-Bootes war den Dänen zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht bekannt.

Das dänische Wachschiff Falster, ein altes Kanonenboot, unter dem Kommando von Kapitän N. Chr. Bay Schmith lag an der Westseite von Saltholm vor Anker; zwischen Drogden und Saltholm.

Der folgende relative Befehl wurde daher vom Flottenoberkommando an das Verteidigungsgeschwader erlassen:

*„Wenn es sich um ein deutsches U-Boot handelt und andere deutsche Schiffe helfen, muss protestiert werden, aber vorerst keine anderen Mittel eingesetzt werden.
Handelt es sich um ein englisches U-Boot, müssen deutsche Schiffe daran gehindert werden, es zu beschlagnahmen oder anzugreifen.
Erst wird protestiert, dann, wenn dem nicht Folge geleistet wird, werden **verfügbare Mittel eingesetzt.**“*

Dieser Befehl wurde später vom Chef des Oberkommandos der Flotte, Vizeadmiral O. Kofoed Hansen, am Morgen des 19. August 1915 gegen 8 Uhr bestätigt.

Das erste dänische Torpedoboot trifft am Einsatzort ein

Der Kommandant des Verteidigungsgeschwaders, Konteradmiral Evers, befahl sofort einem seiner Torpedoboote, der Narwhal, die Identität des U-Bootes zu untersuchen und die dänische Neutralität durchzusetzen.



Das Torpedoboot Narwhalen (Foto Orlogsmuseet)

Um 5 Uhr morgens das Torpedoboot Narwhale unter dem Kommando von Oberleutnant JA Thiele, erstes dänisches Schiff vor Ort und konnte das gestrandete U-Boot schließlich als englisches U-Boot der E-Klasse identifizieren.

Das dänische Torpedoboot fuhr an der Seite des gestrandeten U-Bootes entlang und teilte dem Kommandanten der E.13, Kapitänleutnant Geoffrey Layton mit, dass er gemäß den Neutralitätsbestimmungen 24 Stunden Zeit habe, um dänische Hoheitsgewässer zu verlassen.

Gleichzeitig wurde ihm mitgeteilt, dass ihm keine Hilfestellung geleistet werden könne, um das Schiff wieder in einen guten Zustand zu versetzen, und dass E.13 auch keine Hilfe von außen erhalten dürfe.

Befindet sich das englische U-Boot nach Ablauf der 24 Stunden noch auf dänischem Hoheitsgebiet, werden Schiff und Besatzung interniert, während Kapitän Layton gleichzeitig darum bittet, dass einer seiner Offiziere zum dänischen Wachschiff transportiert wird, um sie über die Situation zu informieren.

Dieser Wunsch, kündigte Ministerpräsident Leutnant Thiele an, könne erfüllt werden, sobald weitere dänische Schiffe vor Ort seien.

Mehr dänische Schiffe in die Gegend

Um das Verteidigungsgeschwader, das hauptsächlich aus älteren Schiffen bestand, zu unterstützen, ordnete das Marineministerium an, dass das 1. Geschwader, das vor Skovshoved vor Anker lag, unverzüglich in das Gebiet um das gestrandete U-Boot verlegt werden sollte.

1. Squadron, unter dem Kommando von Commander TV Garde, bestand unter anderem aus des gepanzerten Schiffes Peder Skram unter dem Kommando von Kommandant CV Carstensen und des kleineren Kreuzers Gejser unter dem Kommando von Kapitän TA Topsøe-Jensen.

Zum Geschwader gehörte auch die 1. Torpedobootflottille unter dem Kommando von Kapitän Eduard Haack.

Zwei der Torpedoboote, Sølven, angeführt vom Flottillenkommandanten, und Tumleren, unter dem Kommando von Kapitän Godfred Hansen, wurden sofort zum Landeplatz befohlen und dem Chef des Verteidigungsgeschwaders zur Verfügung gestellt.



Flaggschiff der 1. Staffel, Peder Skram (Foto Orlogsmuseet)

Das Torpedoboot des Verteidigungsgeschwaders Støren unter dem Kommando von Oberleutnant Erik Garde wurde ebenfalls in das Gebiet befohlen, um die Narwhal zu ersetzen. Die drei Torpedoboote befanden sich gegen 8.45 Uhr im Bereich um das gestrandete U-Boot.

Aber auch die Deutschen schauten zu

Unmittelbar nach der Ankunft der anderen 3 Torpedoboote lief das Torpedoboot Narhvalen an die Seite des gestrandeten englischen U-Bootes und führte auf Wunsch des englischen Kommandanten einen seiner Offiziere, den stellvertretenden Oberleutnant Paul Eddis, an hinüber zum dänischen Wachschiff Falster, das direkt auf der anderen Seite von Saltholm lag.

Die deutschen Schiffe, die sich im nördlichen Teil der Køge-Bucht und unmittelbar außerhalb der dänischen Hoheitsgewässer befanden, beobachteten wahrscheinlich auch das Unheil von E.13



Das deutsche Torpedoboot G132 (Foto Orlogsmuseet)

Das Torpedoboot Støren meldete, dass bereits am frühen Morgen ein deutsches Torpedoboot dicht an dem gestrandeten U-Boot vorbeigefahren sei. Das Torpedoboot tat nichts, ebenso wie die Geschütze auch nicht besetzt waren. Wahrscheinlich wollte er sich nur über die Situation informieren.

Auf dem Weg nach Süden führte es einen lebhaften Funkverkehr durch, gab vermutlich seine Beobachtungen weiter und bat um weitere Anweisungen.

Offenbar atmete alles Frieden und keine Gefahr.

Hölle bricht los

Um 9.28 Uhr meldete der Kommandant der Sølven, Kapitän Haack, dass sich zwei deutsche Torpedoboote mit hoher Geschwindigkeit von Süden näherten. Die deutschen Torpedoboote G132 unter dem Kommando von Leutnant zur See, Graf von Montgelas und G134 näherten sich E.13 schnell von Süden her.

Zweifellos stand ein Angriff auf das englische U-Boot E.13 unmittelbar bevor. Vom Mast des deutschen Torpedobootes wehten die Signalflaggen "Abandon Ship".

Unmittelbar nach Erreichen der Reichweite feuerte G132 einen Torpedo auf das U-Boot E.13 ab. Der Torpedo traf E.13 jedoch nicht, sondern nahm den Grund und explodierte in der Nähe des U-Bootes.

Das Torpedoboot G132 beschoss das U-Boot weiterhin mit seinen Maschinengewehren und ziemlich bald wurde das wehrlose U-Boot in Brand gesteckt. Gleichzeitig floss giftiges Gas aus den Batterien des U-Bootes und der Kommandant, Kapitänleutnant Geoffrey Layton, befahl seinen Männern daher, das Schiff zu verlassen. - Die Besatzung konnte nichts tun. Der gesamte Angriff dauerte weniger als 3 Minuten.



Der Torpedo traf jedoch nicht E. 13, sondern explodierte, als er den Boden traf

(Foto Orlogsmuseet)

Die Dänen waren unglaublich passiv

Die 3 dänischen Torpedoboote, die direkt neben dem englischen U-Boot lagen, verhielten sich offenbar völlig passiv und mischten sich nicht in das Gefecht selbst ein.

1. Staffel, mit u.a. Das Panzerschiff Peder Skram und der Kreuzer Gejser hatten zum Zeitpunkt des Angriffs eine Position von ca. 5 Seemeilen vom Standort entfernt. Bei Um 10.35 Uhr beobachtete das Geschwader eine starke Explosion aus dem Bereich um die Strandung.

Die Geschütze auf den dänischen Schiffen waren bemannt, blieben aber stumm. Dies, obwohl der Stabschef der Marine am frühen Morgen den direkten Befehl gegeben hatte, das gestrandete englische U-Boot notfalls mit Waffengewalt zu schützen.

Die Dänen wachen auf

Unmittelbar nachdem der englische Kommandant die Besatzung von Bord befohlen hatte und mehrere englische Matrosen versucht hatten, einige hundert Meter weiter in Richtung Saltholm auf festen Grund zu schwimmen, griffen die dänischen Torpedoboote ein.



*Das Torpedoboot Sølven
(Foto Orlogsmuseet)*

Das Torpedoboot Sølven, das in der Nähe des englischen U-Bootes vor Anker lag, legte sofort Volldampf unter die Kessel und durchtrennte gleichzeitig die Ankerkette und ließ damit den Anker über Bord gehen.

Gleichzeitig setzte Sølven eines seiner Rettungsboote zu Wasser, um den Überlebenden von E.13 zu helfen.

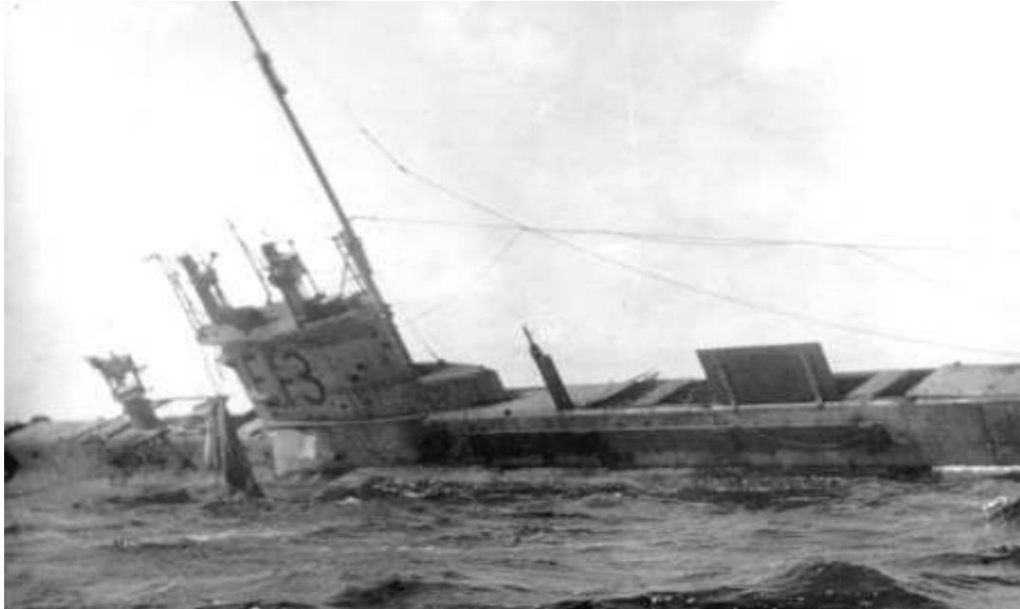
Mit voller Geschwindigkeit segelte die Sea Wolf auf die deutschen Torpedoboote zu, um gegen diese Verletzung der dänischen Neutralität zu protestieren.

Gleichzeitig fuhr das Torpedoboot Støren zwischen dem englischen U-Boot und dem angreifenden deutschen Torpedoboot hindurch und half dabei, die überlebenden englischen Matrosen aus dem Wasser zu holen.

Als die dänischen Torpedoboote dazwischen kamen, brachen die deutschen Torpedoboote G132 und G134 sofort den Angriff ab und setzten sich mit voller Kraft wieder nach Süden in Bewegung. Das Ergebnis sind 15 tote englische U-Bootfahrer. Die überlebenden englischen U-Bootfahrer, einschließlich des Kommandanten, Kapitän Lieutenant Layton, werden später an Bord des Torpedoboots Støren nach Holmen gebracht.

Am selben Tag rettete die Flotte 14 tote englische U-Boote, die alle ertrunken waren. Der 15. und letzte der Toten wird erst wenige Tage später gerettet. Die Toten wurden nach Holmen gebracht.

Der englische Fähnrich flog während des gesamten Angriffs und auch danach vom kurzen Mast des U-Bootes.



Das verlassene englische U-Boot E. 13 nach dem Angriff (Foto Orlogsmuseet)

Der Krieg ist vorbei

Die 14 überlebenden englischen U-Bootfahrer mussten nun feststellen, dass für sie der Krieg zu Ende war. Sie wurden in Dänemark interniert und konnten erst nach Ende des Ersten Weltkriegs mit ihrer Freilassung rechnen.

Bei den meisten ist das auch passiert.

Aber der Kommandant, Lieutenant Captain Layton, und sein Stellvertreter, First Lieutenant Paul Eddis, wollten es anders. Sie entkamen ganz einfach der Internierung.

Die 15 Säрге mit den gefallenen britischen U-Bootfahrern wurden nach einer Trauerzeremonie auf Holmen an Bord des DFDS-Schiffes S/S Vidar nach England zurückgebracht. Die Toten wurden von einem dänischen Offizier, Commander Rørd Hammer, begleitet; und drei dänische Torpedoboote eskortierten das Schiff nach Hull.

Das Wrack der E.13 wurde später von den Dänen geborgen und nach Holmen gebracht.

Nach dem Krieg wurde das U-Boot nach Absprache mit den Engländern zur Verschrottung verkauft

Lusitanias Trackman läuft an der Westküste auf Grund

Eine der friedlicheren Verletzungen der Neutralität ereignete sich im November 1916, als ein deutsches U-Boot aufgrund eines Motorschadens vor Vrist südlich von Harboøre an der Westküste Jütlands auf Grund lief.

Ein dänisches Kriegsschiff wurde zum Ort befohlen, um das U-Boot zu bewachen und die dänische Neutralität durchzusetzen.

Es stellte sich jedoch als leichte Aufgabe heraus. Als der deutsche U-Boot-Kommandant erfuhr, dass sie das U-Boot nicht sicher bringen konnten, entschieden sie sich, das Schiff in die Luft zu sprengen.

Später stellte sich heraus, dass es sich bei dem gestrandeten und nun gesprengten deutschen U-Boot um das U-Boot U 20 handelte, das im Mai 1915 das englische Passagierschiff Lusitiana versenkt hatte. Eine Senkung, die später stark dazu beitrug, die Vereinigten Staaten in den Krieg zu bringen.

Die Beziehungsordnung wird verschärft

In 22 Fällen mussten dänische Kriegsschiffe kriegführende Kriegsschiffe oder Handelsschiffe in dänischen Hoheitsgewässern oder in dänischen Häfen bewachen.



Das Torpedoboot Søulven war in die E.13-Affäre verwickelt, zu der auch gehörte half, die Verhältnisordnung für die Schiffe der Flotte zu straffen.

Die Bewachung dieser Schiffe erfolgte seit Beginn des Weltkrieges auf der Grundlage der Vorsorgeverfügung des Oberkommandos der Flotte vom 19. August 1914, genau ein Jahr vor dem Vorfall mit dem englischen U-Boot E.13 .

Die Weisung zur Bewachung der Schiffe wurde in erster Linie erstellt, um sicherzustellen, dass die Neutralitätsbestimmungen eingehalten werden, aber nach der E.13-Episode wurde die Vorsorgeverfügung verschärft, um ähnliche Wiederholungen zu vermeiden.

Als so am 16. Dezember 1916 das deutsche Frachtschiff Prinz Friderich Wilhelm auf seinem Weg nördlich von Seeland und Fünen bei sehr schlechtem Wetter auf Grund lief, war der Auftrag für die beiden bewachenden dänischen Torpedoboote ganz anders:

"Vorläufige Munition hoch und die Torpedos feuerbereit. Wenn tagsüber ein Angriff stattfindet, wird es wahrscheinlich mit einem U-Boot sein. Ein Periskop wird gesehen, eine Protestflagge wird gehisst und sofort danach abgefeuert."

Die Schlacht bei Bjerregaard

Am 1. September 1917 wurden vier bewaffnete deutsche Trawler in dänischen Hoheitsgewässern beschossen und von britischen Zerstörern vor Bjerregaard an der Westküste Jütlands vertrieben.

Es waren keine dänischen Kriegsschiffe in der Nähe, aber Schiffe wurden sofort in das Gebiet geleitet, um die Wracks der deutschen Schiffe vorübergehend zu bewachen.

Die an Land gekommenen deutschen Besatzungen wurden sofort von den dänischen Behörden interniert.

Während des britischen Beschusses fielen mehrere Granaten an Land und richteten großen Schaden an. Später drückte die britische Regierung ihr Bedauern über die Episode aus.

Igotz Mendis Strandung bei Skagen

Der spanische Frachter Igotz Mendi war vom deutschen Hilfskreuzer Wolff im Indischen Ozean aufgeholt worden und befand sich unter deutscher Flagge und mit deutscher Prisenbesatzung an Bord auf dem Weg nach Kiel, als er am 24. Februar 1918 vor Skagen auf Grund lief.

An Bord des Frachtschiffes befand sich noch die spanische Besatzung, ebenso wie eine Anzahl von deutschen Kriegsgefangenen verschiedener Nationalitäten.

Dänische Kriegsschiffe, darunter das Inspektionsschiff Diana und der Kreuzer Hejmdal, wurden sofort zum Schauplatz befohlen, um einen Angriff, Besuch oder eine Verhaftung durch eine fremde Macht zu verhindern.



Der Kreuzer Hejmdal, hier beim Verlassen des Hafens von Kopenhagen, musste einen Warnschuss abgeben, als ein deutsches U-Boot zum zweiten Mal versuchte, sich dem gestrandeten spanischen Frachtschiff Igotz Mendi zu nähern. (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Ein vorbeifahrendes deutsches U-Boot versuchte am 26., Kontakt mit der deutschen Prisenmannschaft an Bord des spanischen Schiffes aufzunehmen. Die dänischen Schiffe erlaubten die Signalisierung zwischen den Schiffen, verhinderten jedoch die Funktelegraphie.

Am Mittag desselben Tages wurde die spanische Besatzung im Rettungsboot an Land gebracht.

Am Nachmittag beschloss die dänische Regierung, dass die deutsche Besatzung wegen Überschreitung der Aufenthaltsdauer an Land gebracht und interniert werden sollte. Das Schiff sollte seiner ursprünglichen spanischen Besatzung zurückgegeben und die Kriegsgefangenen freigelassen werden.

Aufgrund eines Sturms in der Gegend war es nicht sofort möglich, den deutschen Kapitän über diese Entscheidung zu informieren.

Am folgenden Tag verschlechterte sich das Wetter weiter und die deutsche Marinemannschaft musste nach Abgabe eines Notsignals mit dem Rettungsboot an Land gebracht werden.

Später am Morgen versuchte ein deutsches U-Boot erneut, sich der Landungsstelle zu nähern, wurde jedoch durch Warnschüsse des dänischen Kreuzers Hejmdal abgewehrt.

Eine dänische Wache der Marine blieb bis zum 29. Februar auf dem Schiff, danach übernahm die Polizei die Bewachung.

Anschließend wurde die Igotz Mendi von Svitzer abgeholt, in den Hafen gebracht und ihrer spanischen Crew übergeben.

Der Untergang des U-Bootes Dykkeren:

Am 9. Oktober 1916 verließ das U-Boot Dykkeren unter dem Kommando von Oberleutnant Svend Aage Christiansen Holmen. Kurz vor dem Hafen von Kopenhagen wurde der Kurs nach Norden in Richtung Tårnbæk gesetzt. Das U-Boot und seine 9-köpfige Besatzung hatten ganz unbewusst die letzte schicksalhafte Reise des Bootes angetreten.



Das U-Boot Dykkeren legte bei Orlogsverftet an. (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Das erste U-Boot der Marine

Das U-Boot Dykkeren war das erste U-Boot der Marine. Es war 1908/09 für die dänische Marine auf der Fiat-San-Giorgio-Werft in La Spezia in Italien gebaut worden und nach dem Schleppen von Italien nach Dänemark am 29. September 1909 in die dänische Flotte aufgenommen worden.

Im Gegensatz zu den späteren U-Booten der Flotte, die ebenfalls mit Dieselmotoren ausgestattet waren, war die Dykkeren nur mit Elektromotoren ausgestattet, wodurch die Reichweite stark eingeschränkt war, zumal die Batterien von Anfang an nur bei Holmen geladen werden konnten.

1916 wurde das U-Boot daher hauptsächlich als Trainings-U-Boot mit sehr begrenzten Kriegsaufgaben eingesetzt, da seine Hauptaufgabe darin bestand, neue U-Boote auszubilden.

Routinemäßiges Tauchen

Um 13:30 Uhr erreichte das U-Boot den Übungsplatz vor dem Tårnbæk-Riff nördlich von Kopenhagen, und es wurden Vorbereitungen für das routinemäßige Tauchen getroffen. Vom Begleitschiff, dem Torpedotransportschiff Sleipner, konnte man die Vorbereitungen verfolgen.

Damals wurden die U-Boote aus Sicherheitsgründen bei Übungstauchgängen immer von einem Überwasserschiff begleitet.

An Bord der Dykkeren wurden die Luken geschlossen, und bald darauf spülten die Wellen des Öresunds über das U-Boot, als es seinen Tauchgang begann.

Nach kurzer Zeit war von dem untergetauchten U-Boot bis auf die hochgezogenen Kontrollsignale an Bord des Begleitschiffes nichts mehr zu erkennen.



Das U-Boot Dykkeren auf See (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Kollisions-Kurs

Das U-Boot war nur sehr kurze Zeit unter Wasser gewesen, als ein großer Dampfer von der Brücke auf Sleipner aus beobachtet wurde, wie er direkt auf die Stelle zusteuerte, an der das U-Boot gesunken war.



*Begleitfregatte des Torpedotransportschiff Sleipner
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

Das Begleitschiff alarmierte mit seiner Dampfpeife das fremde Schiff, das sich später als der norwegische Dampfer S/S Vesla af Bergen herausstellte, aber offenbar setzte der Dampfer seine Fahrt fort.

Sleipner begann nun mit seiner Dampfpeife kurze Töne auszusenden, die das internationale Seenotsignal sind. Als Vesla nun erkannte, dass sie auf Gefahr zusteuerte, schaltete sie die Maschinen sofort wieder ein – aber zu spät.

Kurz darauf wurde der Bug des Dampfers leicht aus dem Wasser gehoben, als er anscheinend etwas unter Wasser traf!

Das U-Boot Der Taucher sinkt

Im Inneren des U-Bootes klang es, als würde ein Stapel Eisenplatten herunterfallen, als der norwegische Dampfer das U-Boot traf. Das U-Boot kenterte während der Kollision heftig und das Wasser begann schnell in das Heck einzudringen.

Der Taucher war direkt hinter der hinteren Abstiegs Luke getroffen worden, und am Lukenrahmen war ein großes Leck aufgetreten. Das Wasser strömte durch die beschädigte achterliche Luke in das Heck und den Maschinenraum.

Die eingeschlossene Besatzung musste sofort handeln, um Leben zu retten!

Der Chef, Oberleutnant S. Aa. Christiansen, fungierte als professioneller U-Bootfahrer. Er gab sofort den Befehl, die Haupttanks auszublasen und versuchte gleichzeitig, den Kiel des U-Bootes freizugeben.

Der Zweck war eindeutig, den Taucher wieder an die Oberfläche zu bringen.

Doch die Katastrophe konnte nicht abgewendet werden und in einer Kaskade von Luftblasen kam das U-Boot bei ca. 10 Meter Wasser und mit einer schwachen Schlagseite.

Es war jetzt kurz nach 2 Uhr nachmittags.

Sofortige Benachrichtigung und schnelle Reaktion

Sleipner löste sofort Alarm aus, indem er zum nicht verankerten Stationsschiff am Tårbæk-Riff, dem Kanonenboot Guldborgsund, hinübersegelte, das den Alarm an das Oberkommando der Flotte weiterleiten konnte.

Rein zufällig war in Guldborgsund ein Taucher an Bord. - Und kein völlig zufälliger Taucher.

Der Taucher war der damalige Kapitän Baron Niels Juel-Brockdorff, der selbst ein erfahrener U-Bootfahrer war und zuvor der Führer der Taucher gewesen war.



*Kapitän, Baron Niels Juel
Brockdorff
(Foto Archiv des Orlogsmuseet)*

Juel-Brockdorff befehligte derzeit das neueste U-Boot der Flotte, die Triton, das sich gerade zur Inspektion im Orlogsværftet befand.

Deshalb hatte er sich diesen besonderen Tag ausgesucht, um den Kommandanten von Guldborgsund, Kapitän Hermann Ewald, zu besuchen, der auch mit der Schwester seiner Frau verheiratet war.

3 Männer kommen an die Oberfläche

Als Sleipner an die Seite des Kanonenbootes kam, ging Juel-Brockdorff an Bord, um möglichst bei den Rettungsarbeiten helfen zu können. Er wurde sofort im Begleitschiff in den Taucheranzug gesteckt, als sie auf die Boje zusegelten, die die Stelle markierte, an der der Taucher verschwunden war.

Auf dem Weg dorthin wurde plötzlich beobachtet, dass 3 Männer an der Oberfläche auftauchten, angeführt von U-Bootfahrer Janus Sørensen. Sie hatten es geschafft, sich durch den Kommandoturm zu schleichen. Die 3 Männer wurden schnell von einem Boot abgeholt, das Vesla ins Wasser gesetzt hatte.

Sie konnten melden, dass sich der Kommandant der Diver, Oberleutnant Svend Aage Christiansen, noch im Kommandoturm aufhielt.

Es war jetzt halb drei.



*Hier sind Besatzungsmitglieder des U-Bootes Bellona mit den wichtigen Westen um 1920 zu sehen.
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

6 Schwimmwesten für 9 Mann

Das U-Boot war mit insgesamt 12 Sauerstoff-Atemgeräten mit eingebauten Schwimmwesten ausgestattet. 2 davon waren zerstört worden, während sich 4 in dem mit Wasser gefüllten Abteil befanden.

Nun waren für die 9 Mann im U-Boot nur noch 6 Geräte mit entsprechenden Schwimmwesten vorhanden.

An Bord des U-Bootes wurde daher beschlossen, dass die 3, die kein Sauerstoff-Atemgerät hatten, sofort versuchen sollten, durch den Kommandoturm zu fliehen.

Der Chef, der mit einem Atemschutzgerät ausgestattet war, musste ihnen beim Ausstieg helfen. Der Plan war, dass alle 9 versuchen sollten, sich durch den Kommandoturm zu schleichen, mit dem Boss als letztem Überlebenden.

Erster Taucher unten beim U-Boot



Der Leiter des Tauchers, Oberleutnant S. Aa Christiansen, starb bei

der Unfall

(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Von Sleipner wurde nun beschlossen, den Taucher Niels Juel Brockdorff nach unten zu schicken, um zu versuchen, Kontakt mit dem Chef im Kommandoturm aufzunehmen.

Juel-Brockdorff selbst sagt über das Experiment:

„Ich bin auch gut genug auf dem Deck gelandet, aber da das Boot ziemlich auf der Seite lag, musste ich vorsichtig an Deck kriechen und hatte das Pech, auszurutschen, also bin ich abgekippt, bevor ich es wirklich fassen konnte unten. -“

Er fährt fort: „Mit den drei Schleppern an der Rettungsleine wurde mir signalisiert, dass ich hochgeholt werden soll; ein erneuter Versuch schlug ebenfalls fehl, da mich die Strömung mitnahm, sodass ich aufgeben musste.“

Der Unfall ereignete sich um 13 Uhr, und da fast eine Stunde vergangen sein muss, bis ich herunterkommen konnte, erscheint es zweifelhaft, ob der Chef zu diesem Zeitpunkt noch am Leben war."

Chlorgas und Wasser im U-Boot

Es wurde bald unmöglich für die 5 Besatzungsmitglieder, achtern zu bleiben. Nicht zuletzt, als das eingedrungene Salzwasser anfang, Chlorgas aus den Akkus zu entwickeln.

Die Besatzung suchte daher nach vorne im Torpedoraum Zuflucht. Durch das Bullauge zum Kommandoraum konnten sie sehen, wie das Wasser weiter stieg.

Die gründliche Ausbildung, die Disziplin und der persönliche Mut der Männer wurden nun auf eine harte Probe gestellt.

Viele Stunden würden noch in Ungewissheit vergehen, bevor sie an der Oberfläche wieder frei atmen könnten.

Das Bergungsschiff kommt an

Dass so etwas leider passieren könnte, hatte die Marine längst vorausgesehen und deshalb mit Svitzer einen Vertrag über Bergungshilfe für den Fall eines U-Boot-Unfälle.

Kaum drei Stunden nach dem Unglück konnte Svitzers Bergungsschiff Kattegat vor Anker gehen und die Bergung konnte beginnen.

Als erstes wurde ein Taucher mit einem Luftschlauch nach unten geschickt, damit frische Luft zu den Eingeschlossenen gepumpt werden konnte. Als nächstes mussten Stahlseile an den Windenbeschlägen befestigt werden, die im Bug der Diver montiert waren.

Nehmen Sie mit den Häftlingen Kontakt auf

Während Svitzers erfahrene Taucher damit begannen, das gesunkene U-Boot zu bergen, wurde Juel Brockdorff erneut nach unten geschickt, um zu versuchen, Kontakt mit dem Rest der Besatzung aufzunehmen.



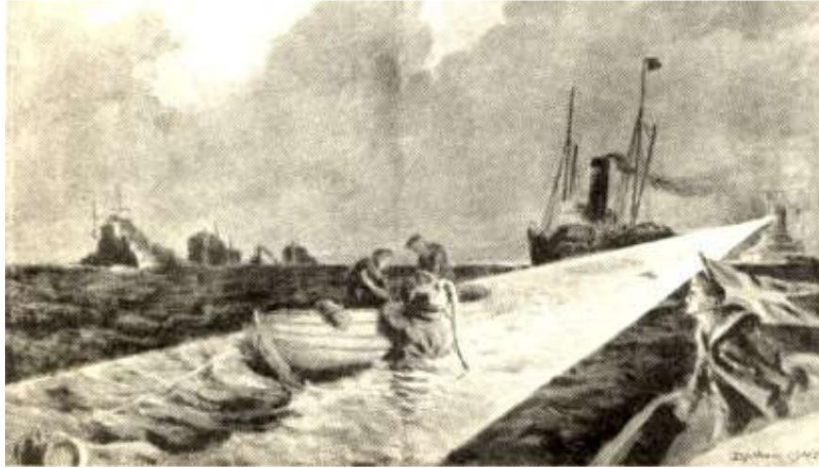
Mit einem Hammer in der Hand versuchte er, den Häftlingen im Morsecode ein Zeichen zu geben. Er selbst sagt:

„Ich stand ganz unten, und die Signalisierung erfolgte wie im Schulunterricht. – Maschinist Andersen und ich kannten glücklicherweise das Alphabet auswendig, und seine Antwort kam so deutlich aus dem kleinen Raum dort hinter den Stahlplatten, dass sich auch das beruhigte sowohl er als auch ich.“ -

Es war ein Erlebnis, wieder auf die Leiter zu steigen, das Fenster öffnen zu lassen und dem Kommandanten des Flaggschiffs, Olfert Fischer, zu melden, "dass die fünf Männer guter Dinge waren. -"

*Schwerer Taucher in einem Anzug, der ungefähr so aussieht wie der, den Juel-Brockdorff 1916 trug. Der Anzug wog ca. 70 Kilo.
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

Juel-Brockdorff wurde im Laufe des Abends mehrmals zum U-Boot geschickt, um mit den Häftlingen in Kontakt zu bleiben und ihnen gleichzeitig den Fortgang der Arbeiten mitzuteilen.



Die Bergungsaktion ist in vollem Gange (Simultanzeichnung - Archiv des Orlogsmuseet)

5 Männer werden lebend gerettet

Als die Stahlseile befestigt waren, begann Kattegat, das U-Boot sehr langsam zu heben, während weiterhin Frischluft in das Boot gepumpt wurde.

Endlich, um 23 Uhr, durchbrach das vordere Ende des U-Bootes wieder die Oberfläche des Öresunds, aber nicht so hoch, dass die vordere Luke geöffnet werden konnte. Deshalb wurden Säcke mit Sägespänen um die Luke gelegt, bevor sie geöffnet wurde.

Nachdem sie fast 9 Stunden lang im gasgefüllten U-Boot Dykkeren am Grund des Öresunds gefangen waren, gelang es ihnen, die letzten 5 Männer aus dem abgestürzten U-Boot zurück an die Oberfläche zu retten.

Nach einem Schluck frischer Luft wurden sie bald an Bord gebracht, wo überbrühter Kaffee und ein Schnaps auf sie warteten.

Der Chef ist gestorben

Ein Boot segelte zum Kommandoturm des U-Bootes, der sich ebenfalls aus dem Wasser erhob. Von hier aus wurde die Leiche von Oberleutnant Christiansen geborgen, der beim Abwurf der ersten drei Besatzungsmitglieder gestorben war und daher den anderen beim Abwurfversuch nicht helfen konnte.

Er blieb auf seinem Posten und gab sein Leben für seine Mannschaft.

Ein Torpedoboot mit der Marineflagge auf Halbmast segelte die Leiche des Kommandanten und der Überlebenden zurück zur Station am Orlogsværftet.



*Die Tauchermannschaft fotografierte vor dem Ersten Weltkrieg.
Ganz rechts dann Oberleutnant Rehnitzer (Foto aus dem Archiv des
Orlogsmuseet)*

Das Finale der Taucher

Aufgrund des Sees sowie des schlechten Wetters und des Timings wurde entschieden, die Diver nach der Rettung der Besatzung wieder auf den Grund zu lassen.

Ein paar Tage später gelang es ihnen, das U-Boot zu bergen und nach Holmen zu bringen. Es stellte sich jedoch heraus, dass das Boot nicht repariert werden konnte, woraufhin es verschrottet wurde.



*Das Achterdeck des Tauchers, fotografiert auf Holmen nach der Kollision.
Der leere Lukenrahmen ist deutlich zu sehen, während das Logikschiff Hekla und das britische U-Boot E.13 im Hintergrund zu sehen sind
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

Kapitän Juel-Brockdorff wird geehrt

Der ehemalige Kommandant des Tauchers, Kapitän Niels Juel-Brockdorff, der als erster zum gesunkenen U-Boot hinabtauchte und während der meisten Bergungsarbeiten mit den eingeschlossenen U-Booten in Kontakt blieb, wurde für seine Bemühungen gelobt.

Drei Tage nach dem Unfall erhielt Juel-Brockdorff eine schriftliche Bestätigung des Chefs des Oberkommandos der Marine, Vizeadmiral OJ Kofoed-Hansen:

Herr. Kapitän N. Juel-Brockdorff, Kommandant des U-Bootes Triton:

Nach Abschluss der Rettung der Besatzung aus dem abgestürzten U-Boot findet der Taucher Gelegenheit, Mr. Der Kapitän spricht seine Anerkennung für Ihre hervorragende Unterstützung bei dieser Arbeit aus, die als maßgeblich zum erzielten Ergebnis beigetragen hat.

Unterschrift O. Kofoed-Hansen

Bereits am 18. Oktober wurde auch Kapitän Niels Juel-Brockdorff als weitere offizielle Anerkennung seiner Bemühungen zum Ritter des Dänenordens ernannt.

Die Rettung halte um die Welt



Nach dem Unfall wurden mehrere der größeren Schiffe der Marine achtern mit einem Kran zum Heben von U-Booten ausgestattet.

Hier sehen Sie das Schiff der Küstenwache Peder Skram mit dem achtern montierten Kran (Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)

Die Entladung, die vom U-Boot Dykkeren aus durchgeführt wurde, war die erste ihrer Art weltweit.

Die Affäre sorgte daher für Aufsehen internationale Aufmerksamkeit in maritimen Kreisen, und der Untergang des U-Bootes Dykkeren's wurde anschließend in vielen maritimen Fachzeitschriften erwähnt.

Unmittelbar nach der Kollision von Dykkeren wurden bei den dänischen U-Booten eine Reihe von Bedingungen geändert, um eine ähnliche Situation zu vermeiden, ebenso wie die größeren Schiffe der Flotte mit einem schweren Kran auf dem Achterdeck ausgestattet wurden, um in zukünftigen Situationen nach Möglichkeit helfen zu können .

Glücklicherweise kamen diese Krane für diesen Zweck nie zum Einsatz.

Mit einer relativ starken Seestreitmacht, bestehend aus Panzerschiffen, U-Booten und Torpedobooten, unterstützt durch gelegte Minen, war es Dänemark gelungen, seine Neutralität zu behaupten und ohne Beteiligung am Krieg durchzukommen.