

Épisode 10 : La marine pendant la Première Guerre mondiale (1914-1918)



Carte postale. Copenhague. Le Rhéden. Avec le navire royal Dannebrog et des navires de guerre non ancrés.
(Photo des archives Orlogsmuseet)

Un conflit armé entre les grandes puissances était prévu, mais personne ne pouvait deviner quand il arriverait.

Le plan de défense de 1909 avait permis d'acquérir un certain nombre de sous-marins et d'augmenter le nombre de torpilleurs, et à partir de 1912 des avions furent acquis.

Au déclenchement de la Première Guerre mondiale en 1914, la marine danoise n'était pas seulement forte en nombre, mais c'était aussi une marine assez moderne adaptée aux conditions danoises. La formation du personnel était également excellente après plusieurs années d'exercices intensifs de l'escadron. C'était donc une flotte bien équipée qui était prête à protéger la neutralité du Danemark.



Quand on évalue aujourd'hui la situation du Danemark au début de la guerre en 1914, il est important de se rappeler que c'était un pays tout à fait différent et plus petit que celui que nous connaissons aujourd'hui.

Jutland méridional, c'est-à-dire le duché de Schleswig, ainsi que les duchés de Holstein et de Lauenborg avaient après la guerre de 1864 fait partie de l'Empire allemand.

Le Danemark avait donc un territoire

frontière fluviale avec l'Allemagne dans la Petite Ceinture.



Des milliers de jeunes hommes danois vivant au sud du Kongeågrønsen ont également été contraints de participer du côté allemand à la Première Guerre mondiale.

La force de sécurité est mise en place

Après la déclaration de guerre de l'Autriche-Hongrie à la Serbie le 28 juillet 1914, les choses évoluent très vite dans la grande arène politique.

Au Danemark, l'escadron d'entraînement avait été équipé pendant la majeure partie de l'été, comme cela avait été le cas ces dernières années. La majorité des unités de combat de la marine danoise étaient donc déjà équipées au début de la guerre.

La préparation de la force de sécurité Le soir du

31 juillet, la crise internationale était devenue si grave que le gouvernement danois a décidé de faire appel à la force de sécurité de la marine et de l'artillerie côtière et d'établir ainsi une défense putschiste du port de Copenhague, et à 21 h 30 ce soir-là, le gouvernement donna une directive écrite à la marine pour la création d'une force de sécurité.



vice-amiral JO
Koefoed Hansen
(Photo des archives
d'Orlogsmuseet

Selon la directive, l'amiral commandant, le vice-amiral OJ, a pris le relais Koefoed-Hansen le commandement suprême de l'équipement naval équipé, c'est-à-dire les escadrons et les navires de station. Cela signifiait que Koefoed-Hansen devint le chef du "Flådens Overkommando", où l'état-major était formé par l'état-major de la flotte. Avec cela, le vice-amiral a pris le commandement des efforts opérationnels de la flotte comme prévu.

Koefoed-Hansen était responsable de la planification de la neutralité opérationnelle et des préparatifs de guerre, de la formation des unités équipées et de la réalisation des préparatifs après renforcement des forces de sécurité ou mobilisation totale. Il devait alors conduire les défenses maritimes dans une attaque terrestre.

La gestion des efforts opérationnels de la flotte s'effectuait traditionnellement depuis l'un des plus gros navires, mais Koefoed Hansen s'est préparé à pouvoir diriger le commandement général depuis un centre d'opérations à terre. Un ou plusieurs commandants d'escadron dirigeront les unités de combat de la flotte, les dragueurs de mines ainsi que les flottilles composées des nouveaux torpilleurs. Cependant, le vice-amiral a conservé le commandement direct de la flottille à croissance rapide de petits sous-marins et hydravions du capitaine Hjalmar Rechnitzer, et il a également conservé le contrôle direct de la surveillance des eaux et des navires de station situés à des positions clés telles qu'à Esbjerg et dans la petite ceinture.

Le très petit état-major de la flotte sous le commandement du commandant Thomas Vilhelm Garde était subordonné au ministère en temps de paix alors qu'il soutenait le vice-amiral dans sa planification opérationnelle, mais lorsque la force de sécurité a été augmentée ou mobilisée, les gens de Garde ont formé le noyau du centre des opérations de l'amiral.

Koefoed-Hansen n'était chargé que de diriger les unités équipées de la flotte, pas de leur préparation. Toute la responsabilité de la préparation, de l'équipement et de l'équipage des unités, puis du soutien des grands navires et des plus petits navires incombait au chef du chantier naval, l'ancien contre-amiral George Zachariae. Le chantier naval, alors la plus grande et technologiquement leader de Copenhague, relevait directement du ministère de la Marine.



Contre-amiral
AF Mazanti Evers

(Photo des archives
d'Orlogsmuseet

La responsabilité de la défense de Copenhague du côté de la mer a été confiée au commandant de la défense flottante, le contre-amiral AF Mazanti Evers, subordonné au commandant du 1^{er} commandement général (armée).

Le contre-amiral Evers a pris le commandement de la défense globale de Copenhague du côté de la mer et a établi son poste de commandement sur la Lynette pour ses navires et les travaux du régiment d'artillerie côtière.

Dans la soirée du 31 juillet, tous les navires et navires de la flotte, à l'exception des navires d'inspection d'Islande et d'Esbjerg, reçurent l'ordre de naviguer vers l' Orlogsværftet pour être équipés pour la guerre, et le lendemain, le vice-amiral souligna dans son ordre opérationnel que la menace la plus dangereuse serait une attaque allemande avec un débarquement sur la côte est de la Zélande.

Le personnel de la marine, y compris les conscrits rapatriés, est arrivé rapidement et la machine de préparation bien préparée du contre-amiral Zachariae à l' Orlogsværftet a démarré. Le lendemain matin, après avoir reçu des approvisionnements à Holmen, la majorité des navires étaient prêts à rejoindre le nouvel escadron maritime. 23 heures après la publication de la décision du gouvernement sur la création de la Force de sécurité, l'escadron et la flottille sous-marine étaient prêts et l'escadron a quitté Holmen pour naviguer vers son mouillage de réserve en tant que garde de la neutralité.

L'escadron naval s'est réuni dans la soirée du 1^{er} août à Sundet, juste au sud de Drogden, tandis que les navires qui se trouvaient sur Holmen étaient prêts à partir le 2 août avec un préavis de 24 heures. Le matériel évident de la ligne de la flotte est devenu prêt dans les jours suivants, après quoi ils ont commencé avec l'ancien matériel de la Défense, dont la plupart sont rapidement arrivés à Lynettehavnen et ont été déployés comme prévu.

L'escadron maritime au complet était alors en place dans le détroit le 5 août 1914.



Lynette était le poste de commandement et le port de base de la défense flottante sur Copenhagen Red, c'est-à-dire les défenses de la capitale du côté de la mer. La photo montre les navires de la division, d'anciens torpilleurs et patrouilleurs ainsi que de petits dragueurs de mines. Vous pouvez également voir les équipements de l'installation du régiment d'artillerie côtière dans le port (collection de photos numériques Forsvarets)

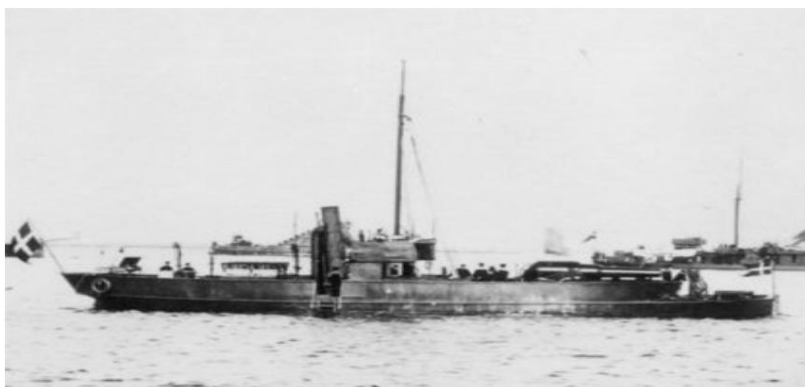
Contre la volonté clairement exprimée du gouvernement, le vice-amiral Koefoed-Hansen a soutenu que la marine devait contrer une telle attaque « par tous les moyens ». Le même jour, une division de torpilleurs avec trois nouveaux bateaux plus deux sous-marins a été envoyée à Masnedø avec un navire d'État porteur de radio (un navire tel qu'un phare, un brise-glace, etc., qui appartenait à l'État mais qui n'était pas un navire de la marine) en tant que navire de commandement pour assurer l'affirmation de la neutralité dans les eaux du Småland.



Trois des premiers sous-marins entièrement utilisables de la flotte. 2 avril, qui avait été payé par les fonds collectés, Nymfen et Thesis. Ici en préparation dans le port d'Helsingør en 1915, prêt à combattre une flotte de bombardement britannique. La peinture et le drapeau sur le périscope résultent du risque d'être pris pour hostiles par les flottes belligérantes. (Collection de photos numériques de la Défense)

Le contre-amiral Anton Evers, était au printemps 1914 devenu chef de "La défense flottante sur le rouge de Copenhague". Evers commande la défense de la capitale et de son port contre les menaces maritimes.

Pour résoudre cette tâche, en multipliant les forces de sécurité ou en mobilisant, on lui confie le commandement des forts côtiers de l'armée ainsi que de petits dragueurs de mines ainsi que d'anciennes canonnières, torpilleurs et patrouilleurs de la marine.



La canonnière Lillebælt était l'une des plus anciennes canonnières utilisées comme navires de district par la défense flottante à Copenhague Red.

Cependant, le canon lourd sur le pont avant avait été retiré peu après le début du siècle et remplacé par quelques canons légers (Photo des archives d'Orlogsmuseet)

Il devait faire aménager les champs de mines et établir des quasi-accidents à l'extérieur du port qui le protégeaient contre les coups d'État, puis diriger les défenses du port.

Il avait deux patrons gardiens. En tant que chef du "front de mer" des fortifications de Copenhague, il était subordonné au chef de la forteresse, c'est-à-dire généralement le général commandant de l'archipel de Zélande, qui, après l'expansion des forces de sécurité, était le général en chef de l'armée.

Mais Evers couvrait également l'unique base de la flotte et tant ses anciennes unités que ses forts côtiers devaient pouvoir contribuer à la défense maritime du Sound. Dans ce rôle, Evers était subordonné au dominateur et volontaire Kofoed-Hansen. Le 19 août, toute la flotte était prête. Le déminage au nord de Middelgrundsfort a été achevé le 6 août, tandis que le "blocus de bombardement" dans la baie de Køge n'a été achevé que le 12 août.

Seul le droit à la légitime défense

Il ressort clairement de la directive que le capitaine individuel était autorisé à utiliser la force armée pour se défendre si nécessaire, c'est-à-dire défendu par ses propres navires.

En aucun cas, les attaques contre d'autres navires n'étaient autorisées sans l'ordre direct du gouvernement.

La directive à la Force de sécurité est reproduite ci-dessous dans son intégralité :

MINISTERE DE LA MARINE
Copenhague, 31 juillet 1914.
Confidentiel.

Pour
L'amiral commandant
Le chef de la Défense flottante.

Directive pour la Force de sécurité.

En raison de la situation menaçante, le gouvernement DD à Le 9½ EM a émis un ordre pour l'augmentation des forces de sécurité pour la marine.

L'amiral commandant, en tant que chef du haut commandement de la flotte, prend le commandement suprême des équipements navals ainsi équipés. Il remet le matériel affecté à la Défense flottante au Chef de la Défense. En outre, il prend en charge la gestion des mesures maritimes sur le territoire maritime, dans les ports et en haute mer, dont l'exécution, selon leur nature, est réservée à la décision du Gouvernement ou appartient en tout temps au Ministre de la Marine.

En ce qui concerne la coopération avec l'armée, il envoie au chef du haut commandement de l'armée (le chef du 1er commandement général) un message sur les précautions prises et la situation en mer, tout comme il peut s'attendre à recevoir les messages correspondants de le chef du haut commandement de l'armée, selon les circonstances (le chef du 1er commandement général).

Le chef de la défense flottante prend en charge la gestion de la défense globale de Copenhague contre le Søsiden et est par la présente subordonné au commandant suprême à Copenhague (le chef du 1er commandement général) selon les règles énoncées au § 54 de la résolution du 15/4 1886 confirmé au plus haut niveau Instructions pour le service dans les navires de la marine. Il est directement subordonné au Haut Commandement de la Marine pour tout ce qui concerne la coopération entre l'escadron et le matériel de défense et autrement en ce qui concerne les mesures maritimes dans les eaux autour de Copenhague et des ports associés, dont la mise en œuvre selon leur nature est réservée à décision du Gouvernement ou appartient à tout moment au Ministre chargé de la Marine. Il tient informé le commandant suprême à Copenhague (le chef du 1er commandement général) des ordres ainsi reçus.

Conformément aux décisions politiques prises par le Gouvernement, la Force de Sécurité aura pour objet de sauvegarder la neutralité de l'État dans Respect des Conventions et de celles du Kgl. Arrangement du 20/12 1912 Dispositions déterminées.

En cas d'éventuelles violations de la neutralité - aussi bien lorsqu'elles sont considérées comme intentionnelles que lorsqu'elles paraissent accidentelles - l'ordre de conduite du Gouvernement doit dans tous les cas être obtenu sans délai, et en aucun cas une attaque ne peut être menée sans l'ordre du Gouvernement, à moins qu'il ne soit fait en défense (cf. instructions pour le service dans les navires de la flotte).

En tant que territoire maritime danois, les eaux au large des côtes danoises sont considérées jusqu'à une distance de 3 milles marins de la terre, sauf lorsque les eaux danoises et territoires maritimes étrangers se touchent, auquel cas la limite territoriale est indiquée par la ligne médiane.

Signature P. Munch. /
pancarte. Hedemann.

Employés et conscrits de la marine

La loi de 1909 pour l'Ordre de la Marine a déterminé les effectifs de la marine dans les moindres détails pour chaque catégorie de personnel. Ainsi, le nombre d'officiers de marine permanents du vice-amiral au lieutenant a été déterminé à 144.

En conséquence, un plafond a été fixé pour toutes les autres catégories d'employés permanents, des ingénieurs aux sous-officiers et des soldats permanents aux artisans de l'Orlogsværftet.

En plus des nouvelles unités de la flotte - la "ligne" - les officiers devaient équiper les anciens navires de la "réserve" et placer des commandants sur les plus grands navires d'État, que la marine prévoyait d'armer et d'utiliser comme navires auxiliaires.

Personne ne semble avoir prédit que les forces armées seraient en mesure de se maintenir très longtemps prêtes. On ne pensait pas non plus qu'il faudrait trouver du personnel officier pour de nouveaux éléments tels que le service de vol, qui a été créé après le vote de la loi, et sa salle de situation et d'opérations nouvelles opportunités que la radio a donné dans le message et le commandement Entreprise.

Le nombre d'officiers de marine était faible, mais lorsqu'on travaille avec les documents de l'époque, on a l'impression d'un corps capable dans tous les domaines, qui n'était pas le moindre dans tous les domaines techniques bien formé et travaillait de manière innovante pour améliorer l'équipement et l'équipement ainsi que les procédures de candidature.



Photo de groupe des cadets 1911-15 (collection de photos numériques de la Défense)

Outre le corps des officiers de marine, le texte de loi décrivait, catégorie par catégorie, en détail comment le "Engine Corps" était doté d'ingénieurs, de machinistes et de pompiers à différents niveaux de rémunération.

La même chose est arrivée à la dotation en personnel du «Corps d'artillerie» de sous-officiers, de gendarmes et de souffleurs de cor, ainsi qu'à la composition du «Corps des marins et des mines navales» de sous-officiers, de marins et de «marins des mines».

Comme les écoles de la marine n'avaient pas leur propre norme d'effectifs, la dernière des plus grandes parties de l'organisation de la marine était le Zachariaes Orlogsværft. Avec ses ingénieurs, artisans, sa propre police et ses pompiers, ses employés de bureau, ses designers et de nombreuses autres spécialités, l'effectif du chantier a atteint un peu plus de 800 personnes.

Outre le personnel permanent, les capacités de la marine dépendaient de la meilleure utilisation possible du nombre relativement limité de conscrits formés chaque année aux fonctions les moins compliquées.

Cela comprenait les officiers des navires d'État et de la grande flotte marchande qui ont reçu le grade d'officier de réserve dans la marine. Le fait qu'en 1914 le Danemark était encore essentiellement une nation maritime ne rendait pas difficile le renvoi de jeunes hommes ayant le bon bagage.

Danemark neutre

En même temps que la Force de sécurité de la flotte était en cours de préparation le 1er août, une déclaration a été publiée à toutes les nations selon laquelle le Danemark resterait complètement neutre pendant la guerre entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie. Le 4 août, le Danemark a publié une déclaration similaire à l'occasion des déclarations de guerre entre l'Allemagne et la Russie ainsi qu'entre l'Allemagne et la France.

Plus tard dans la journée, l'Allemagne a répondu à un ultimatum anglais concernant la violation de la neutralité de la Belgique, après quoi l'Angleterre a déclaré la guerre à l'Allemagne. La Première Guerre mondiale était désormais une réalité, mais le gouvernement danois était déterminé à faire respecter la neutralité du Danemark.

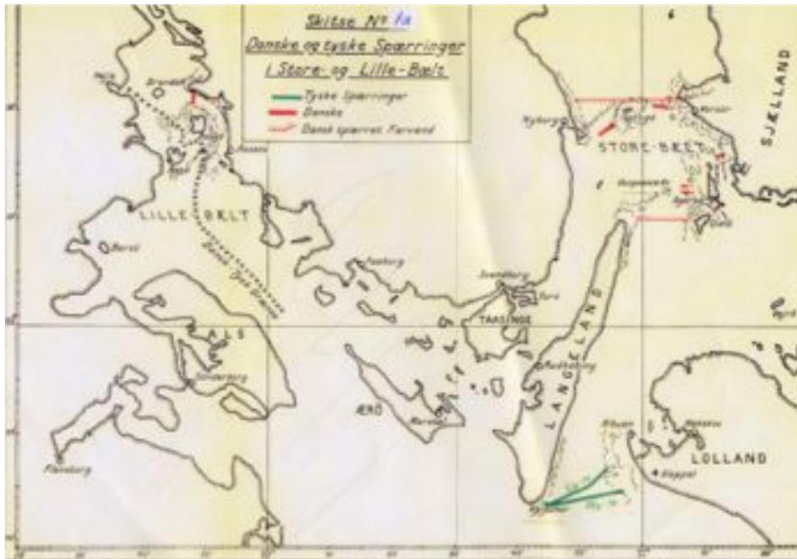
Pose de mines

Tôt le matin du 5 août 1914, il a été signalé que des navires allemands posaient des mines dans la partie sud de la ceinture de Langeland et dans la partie sud de la grande ceinture entre Lolland et Langeland.

Et le même matin, une demande verbale a été soulevée du côté allemand que le Danemark initie un blocus de la Grande Ceinture, c'est-à-dire pose de mines lorsque l'envoyé allemand a remis au gouvernement danois ce qu'il percevait comme une demande ultime de bloquer les eaux de navigation contre les deux parties belligérantes, c'est-à-dire contre une tentative de pénétration britannique.



Le dragueur de mines Lossen était l'un des dragueurs de mines qui ont participé à la pose des barrières anti-mines danoises dans le Grand Belt en août 1914
(Photo des archives Orlogsmuseet)

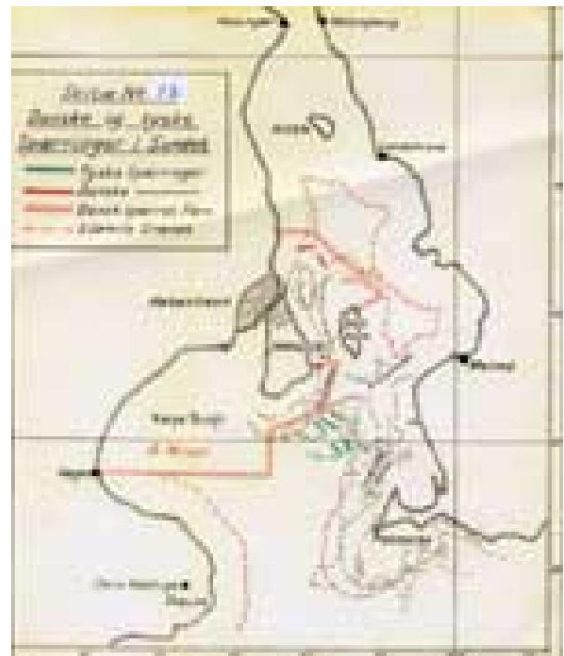


Tôt le matin du 5 août 1914, il est rapporté que des navires allemands étaient en train de poser des mines dans la partie sud de la ceinture de Langeland (Drawing Orlogsmuseet's archive)

Au lieu de simplement se conformer au souhait allemand, un conseil de gouvernement convoqué à la hâte décida déjà le même jour, auquel participa également l'amiral commandant, le vice-amiral OJ Kofoed-Hansen, de poser des mines à la fois dans l'Øresund, le Grand Belt et le Danemark. partie de la Petite Ceinture.

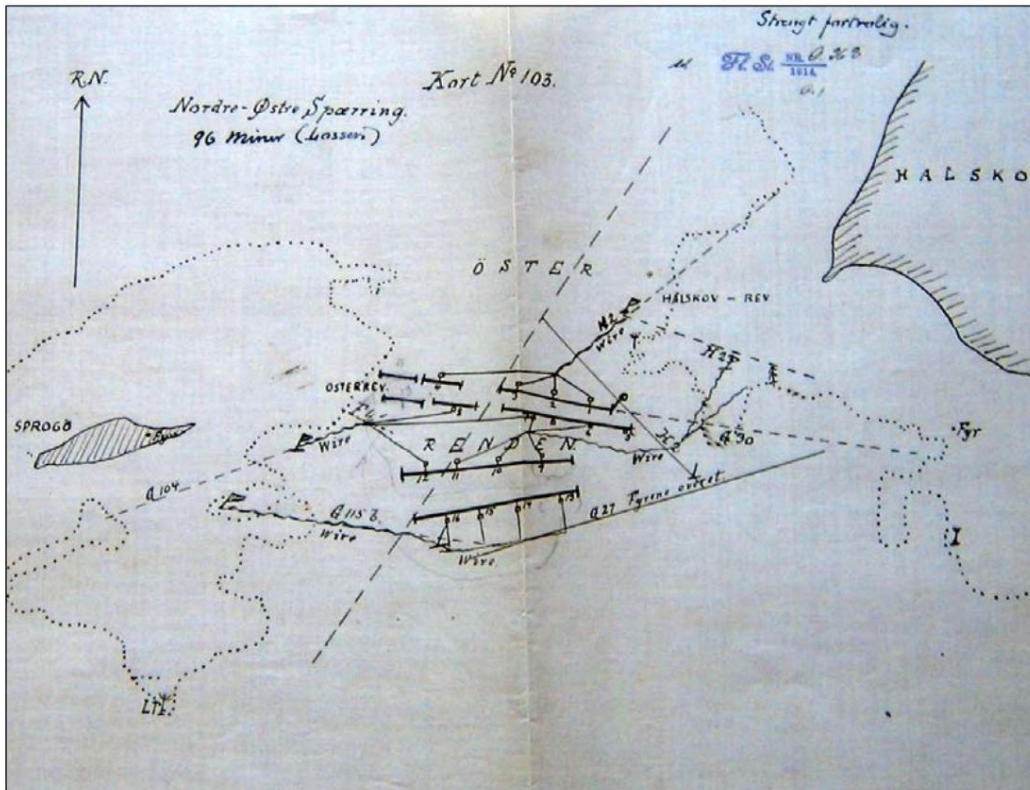
Le vice-amiral a travaillé activement pour la décision de se conformer au souhait allemand, car il y voyait un moyen de garder le Danemark hors de la guerre.

Le ministre de la Défense a ensuite donné l'ordre de lancer l'exploitation des détroits danois, et le ministre des Affaires étrangères a personnellement communiqué ce qui suit aux envoyés allemand et anglais :



"Afin d'affirmer la neutralité et d'éloigner les dragueurs de mines militaires des opérations de l'Øresund et de la baie de Køge des eaux et des côtes danoises et (l'Orlogsmuseet's archive) de différentes parties du pays, le gouvernement danois a décidé de bloquer les opérations danoises eaux territoriales dans le détroit et la grande et la petite ceinture avec des mines. »

Lorsque le gouvernement a suivi sa recommandation, il a envoyé la moitié de la puissance de combat de la flotte dans la Grande Ceinture, où elle a formé "2. Escadron » sous le commandement du commandant Garde. Les torpilleurs de Masnedø ont rejoint la force dont la tâche était de poser des barrières de mines entre Korsør et Nyborg, puis de les défendre contre les tentatives de pénétration britanniques.



Le croquis du minelayer Lossen du champ de mines qu'il a posé à Østre Rende à Storebælt au large de Korsør à partir du 6 août 1914. (Rigsarkivet)

Le roi Christian X, le ministre de la Marine Munch, le chef d'escadron Garde et le commandant Jøhnke du ministère de la Marine étaient opposés à l'ordre du vice-amiral selon lequel il fallait lutter contre la tentative de passage d'une force britannique, mais le ministre des Affaires étrangères Erik Scavenius a soutenu Kofoed-Hansen parce que son ordre faisait Neutralité danoise crédible aux yeux de l'Allemagne. L'ordre a été maintenu et, par la suite, en tant qu'ordre de combattre une tentative de débarquement, a formé le cadre principal des efforts de neutralité navale pendant la guerre.

L'ordre du haut commandement aux navires de la flotte



Le torpilleur Vindhunden en patrouille (archives Orlogsmuseet).

Le 19 août 1914, le High Command Order No. 92, qui entre autres avait pour but de résumer les nombreuses ordonnances de la flotte émises jusqu'à présent concernant les ordonnances sur l'état des navires de la flotte dans diverses conditions.

Ensuite, le contenu complet de la commande est reproduit :

Point 1. Toute action contre les violations de la neutralité doit, en règle générale, commencer par une protestation. La force ne doit être utilisée que avoir lieu lorsqu'il est fait en défense ou conformément à l'Ordre des Relations (cf. Ordre du Commandement Suprême n° 1 et l'ordre ci-dessous).

Point 2. La protestation contre la violation de la neutralité peut - selon les circonstances - avoir lieu : a) En tirant des coups perdus (en conjonction avec 2 b). b) Par signal international. c. Oralement. d) Par écrit. e) Par des coups secs pour l'arc du coupable (en conjonction avec 2 b).

Dans la mesure du possible, Protester lors de tirs lâches doit être utilisé avant Protester lors de tirs nets pour l'arc (2.e est donné).

Point 3. En cas de violation de la neutralité, une distinction doit être faite entre "insignifiant" et "significatif".

La violation du règlement de séjour peut être comptée parmi les violations "insignifiantes" (cf. Ordonnance Royale du 20. décembre 1912), franchissement involontaire des limites des eaux fermées ou fermées, etc. Le passage de l'eau ne doit pas avoir lieu (cf. article 3.c.).

Parmi les violations "substantielles" que l'on peut imaginer de la part des Puissances belligérantes, il faut compter :

a) Attaques directes contre des navires de guerre danois et débarquement sur le sol danois d'importantes forces armées Forces de troupe.

b) Attaque contre un navire ou navire appartenant à l'adversaire qui, par suite d'immobilisation, d'échouement, d'avarie ou toute autre raison légale de résidence réside sur le territoire maritime danois sous la protection du pavillon danois.

c) Tenter de passer (forcer) une étendue d'eau qui est fermée aux flottes des Puissances belligérantes.

d) Bataille entre forces belligérantes qui se poursuit sur le territoire danois.

e) Tentative de visite ou d'arrestation d'un navire marchand danois ou étranger sur le territoire maritime danois.

ad a. L'attaque ou le débarquement doit, lorsque la protestation ne peut être soumise à temps, sans autre ordre être rencontré avec tous les fonds disponibles.

ad b. La force danoise doit, dans la mesure du possible, être positionnée de manière à couvrir directement le navire ou le navire concerné en temps opportun, et dans tous les cas, la place d'un navire ou d'un navire danois dans ces conditions se trouve entre l'attaquant et l'attaqué, quel que soit le dommage, ainsi lui-même comme. Le formulaire de protêt doit être conforme aux présentes conditions.

Si l'attaque continue après Protest comme sous Pkt. 2 bis (2 e), est remis, les armes sont utilisées.

ad c. La forme de protêt doit être conforme aux circonstances présentes. Est-ce un sous-marin submergé, là en tentant le passage, des coups secs pour l'étrave risquent soit de provoquer une submersion supplémentaire, soit de faire remonter le bateau à la surface ; dans ce dernier cas, il faut supposer que le bateau obéira à la réclamation, et il ne doit donc pas être tiré dessus à moins qu'il n'ouvre lui-même le feu ; il pourra alors être contraint de rebrousser chemin sans recours majeur à la force. Si le bateau continue sa route submergé, il faut tirer sur les périscopes.

ad d) Si les conditions permettent d'arrêter le combat en courant entre les combattants, l'intervention doit avoir lieu. Le formulaire de protêt doit être conforme aux présentes conditions.

ad e. La tentative doit être accueillie par une protestation, car l'attention est attirée sur le fait que la personne en question se trouve sur le territoire maritime danois. Si la manifestation suivie d'un avertissement courtois mais ferme n'est indéniablement pas respectée malgré la référence au fait que vous avez un ordre d'empêcher toute tentative de visite ou d'arrestation, celles-ci doivent être empêchées par la force.

Point 4. La persécution hors du territoire maritime à l'occasion d'une violation de la neutralité qui s'y trouve constatée ne peut avoir lieu, et les représailles en cas de retour ultérieur sur le territoire maritime sont exclues, sauf ordre spécial.

Des règles spéciales ont également été données pour le passage des avions, l'atterrissage sur le territoire danois en cas d'urgence et bien plus encore.

La tâche de la flotte

Après la décision d'exploiter le détroit danois, la marine a été confrontée à une tâche difficile, en partie la protection de la neutralité danoise et la lutte contre les attaques sur le territoire danois, mais en même temps une éventuelle défense des barrières anti-mines posées.



L'escadron individuel était généralement composé d'au moins un navire de défense côtière comme vaisseau amiral, de 1 à 2 croiseurs et d'un certain nombre de torpilleurs et de sous-marins ainsi que de quelques navires de soutien, ici le navire de défense côtière Olfert Fischer est vu avec le croiseur Hejmdal derrière.
(Photo des archives Orlogsmuseet)

Stratégiquement, les tâches fixées étaient en conflit direct les unes avec les autres, dans la mesure où la garde de la neutralité nécessitait une dispersion des forces, tandis que la défense des barrières anti-mines et la lutte contre une éventuelle attaque nécessitaient une concentration des forces.

La solution était que l'escadron maritime était divisé en un 1er escadron, qui devait avoir une station dans le Sundet, un 2e escadron, qui avait une station dans la grande ceinture, tandis qu'un plus petit nombre de navires étaient stationnés dans la petite ceinture et Smålandsfarvandet.

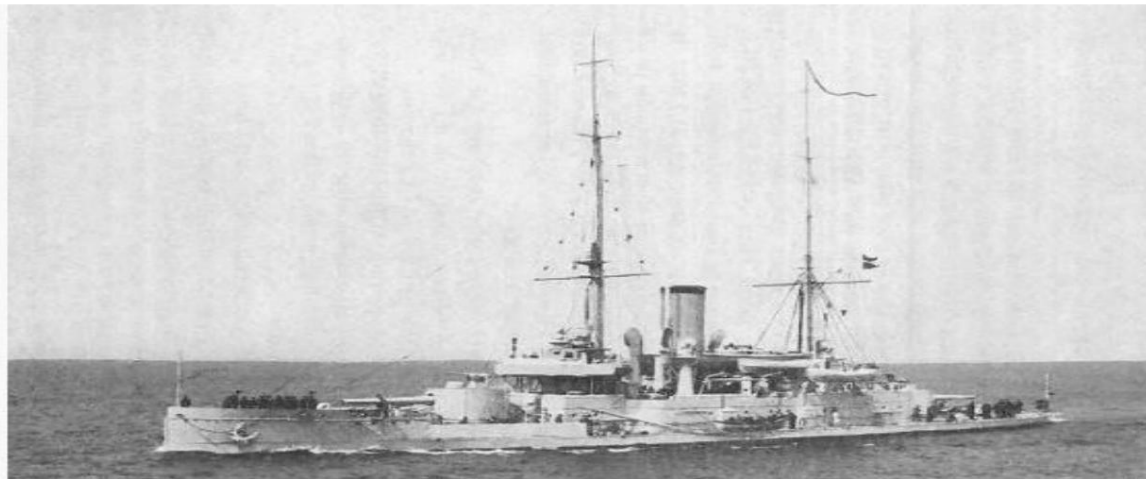
L'escadron individuel était généralement composé d'au moins un navire de défense côtière en tant que navire amiral, 1-2 croiseurs, 6-9 torpilleurs et 3-4 sous-marins, ainsi que quelques navires de soutien, en plus de cela était la défense flottante sur Copenhague. Red, qui avait 4 canonnières ou navires d'inspection et 12 à 15 torpilleurs et patrouilleurs plus anciens et un certain nombre de navires de soutien.

De plus, pendant toute la guerre mondiale, une station/navire d'inspection était stationnée en permanence à Skagen, sur la côte ouest du Jutland (Esbjerg), aux îles Féroé, en Islande et aux Antilles danoises.

Nos longues étendues de côte n'ont cependant été gardées que sporadiquement pendant de nombreuses périodes.

Navires et petits navires et autres équipements

L'épine dorsale de la ligne de la flotte se composait, de l'avis des anciens officiers de marine, de trois navires blindés côtiers de Herluf Classe Troll - Herluf Trolle, Peder Skram et Olfert Fischer



Le navire de défense côtière Olfert Fischer faisait partie de la Force de sécurité pendant la majeure partie de la guerre mondiale 1914-18
(Photo des archives Orlogsmuseet)

ainsi que la batterie blindée Skjold.



Bouclier de batterie blindée dans le travail de peinture noir/jaune d'origine.
(Photo des archives Orlogsmuseet)

Avec les deux petits vieux croiseurs Gejser et Hejmdal



Le croiseur Gejser - (Photo des archives Orlogsmuseet)



Le croiseur Hejmdal - (Photo des archives Orlogsmuseet)

et les deux poseurs de mines Lossen et Hjælperen



Le dragueur de mines Lossen était l'un des dragueurs de mines qui ont participé à la pose des barrières anti-mines danoises dans le Grand Belt en août 1914
(Photo des archives Orlogsmuseet)

les cuirassés étaient les seuls navires de guerre capables de mener des opérations un peu plus longues et d'opérer par mauvais temps

Pas moins les officiers de marine jeunes et plus jeunes, contrairement aux anciens, étaient d'avis que la puissance de combat de la flotte était basée sur les neuf - dix nouveaux torpilleurs et surtout sur la force des sous-marins, qui avec la construction du " Classe B" atteindrait douze unités d'ici quelques années.

Après avoir équipé les sous-marins de radio et de gyrocompas, ils sont devenus le moyen essentiel d'opération mobile du vice-amiral contre les forces de débarquement et de bombardement attaquantes.

La petite mais croissante force d'hydravions a été attachée à la flottille de sous-marins et a reçu des tâches de reconnaissance et de liaison.

De plus, la marine s'est préparée, en posant des champs de mines, à rendre plus difficiles les opérations navales étrangères contre Copenhague.

Les barricades préparées, qui devaient être armées et désarmées via des câbles, pouvaient être complétées par des mines posées par les torpilleurs, y compris dans les eaux suédoises, pour entraver la liberté de mouvement d'une flotte de bombardement.

Les anciens torpilleurs et patrouilleurs de la réserve de la flotte, dont beaucoup étaient très petits, devaient faire partie de la Défense en tant que navires de garde. La même force comprenait également le petit mincraft qui pouvait aménager et entretenir les barrières anti-mines qui couvraient le port de Copenhague.

Les navires d'inspection et autres navires gouvernementaux, qui étaient impliqués par la marine en tant que navires auxiliaires, pouvaient en partie être utilisés comme navires de commandement ou de dépôt pour les forces de navires plus petits qui étaient utilisés à partir des ports provinciaux, ou comme navires de station équipés de radio dans les eaux importantes.

Quatre navires gouvernementaux plus petits devaient être utilisés sous l'armée.

Prélude et préparatifs

Lorsque la guerre éclate en août 1914, le Danemark est neutre. Cette neutralité et la survie du pays étaient perçues comme directement menacées par le fait que l'Allemagne et l'Angleterre, comme on appelait alors la Grande-Bretagne, étaient des adversaires. Les deux étaient désormais des puissances navales, et il y avait un risque que les Anglais fouillent dans le détroit ou débarquent peut-être à Esbjerg pour menacer le canal de Kiel, de sorte que les Allemands ne puissent pas déplacer leur flotte entre la mer Baltique et la mer du Nord. Le risque d'une tentative d'invasion était accru par le fait que la Russie était un allié de l'Angleterre et de la France. Le contrôle du détroit rendrait possible une coopération directe entre les ennemis de l'Allemagne.



La force principale de la flotte, "1. Squadron" au mouillage de secours au large de Klampenborg. (photo : Holger Damgaard, La Bibliothèque royale)

La direction de l'armée danoise considérait qu'il était probable que l'Allemagne prévienne une tentative d'invasion en assurant le contrôle du Danemark.

Cela se produirait lors d'un coup d'État contre Copenhague au début de la guerre ou plus probablement lors d'un débarquement près de la capitale suivi d'un bombardement comme les Anglais l'avaient fait en 1807.

La direction navale n'a pas pu exclure cette possibilité et a collaboré avec l'armée sur des contre-mesures tout en se préparant à pouvoir contrer une utilisation anglaise des eaux intérieures danoises du Grand Belt comme base d'opérations en mer Baltique.

Cependant, le commandant naval danois opérationnel, le vice-amiral, a perçu comme probable que la tentative de pénétration anglaise ne surviendrait qu'après une bataille navale majeure en mer du Nord, où la flotte de cuirassés allemands avait subi une défaite.

Le gouvernement radical minoritaire et en particulier son ministre de la Défense, P. Munch, n'avaient aucune attente ni opinion sur ce qui allait se passer. A ses yeux, il serait vain et sans intérêt d'essayer. Mais quelle que soit la grande puissance qui s'installait au Danemark, les forces danoises n'étaient censées marquer la neutralité, pas défendre le pays.

C'était également le cas si les deux parties choisissaient d'opérer sur le territoire danois. Mais comme les radicaux régnaient en gouvernement minoritaire, ayant promis au roi d'administrer loyalement les lois de défense de 1909, leur intention ne pouvait être rendue publique. Mais en cas d'attaque menaçante, on pourrait ne pas mobiliser l'armée pour que le pays puisse mener une guerre défensive.



P. Munch (Archives nationales)

(Une intention que P. Munch a été honteusement éclipsée 26 ans plus tard, lorsque le gouvernement radical social-démocrate, où P. Munch (B) était ministre des Affaires étrangères et ministre de la Défense, était Alsing Andersen (A), en partie par une politique constante de désarmement et en partie par inverser à la fois fermé les yeux et fait la sourde oreille aux rapports faisant état d'une attaque imminente contre le Danemark. Et la postérité ne laissera probablement personne dans le doute quant à savoir lequel de ces deux a réellement déterminé la politique de défense danoise en 1940.)

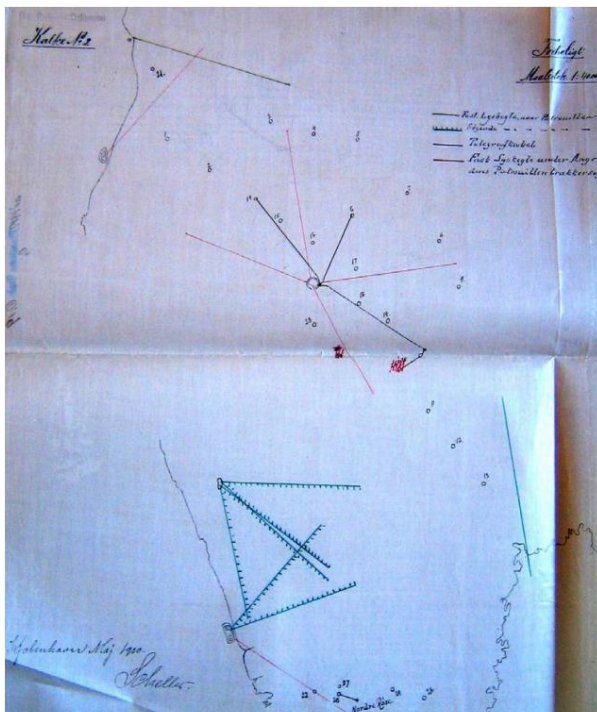
Coup d'État contre Copenhague

Depuis la fin des années 1890, la direction de l'armée considérait notamment le faible état de préparation de la Défense comme sa plus grande faiblesse, après la construction de la forteresse.

L'armée était une force purement d'entraînement pour les recrues, n'ayant rassemblé des unités que lors des grands exercices qui avaient généralement lieu après les réengagements à l'automne. Pendant les mois d'hiver, l'armée n'avait que la petite force qui s'occupait des chevaux et de l'équipement.

À cette époque, la préparation navale n'était guère meilleure. Ils n'avaient qu'une force plus importante et raisonnablement bien entraînée lors des exercices d'escadron à l'automne, qui ont conclu les activités d'entraînement de l'année.

Le premier jeune intellectuel de la marine, alors premier lieutenant Henri Wenck, avait décrit dans une conférence au Søltnant selskabet en mars 1900 comment les Allemands pourraient s'emparer de la capitale danoise par un coup d'État dans le port, qui s'est en fait produit quarante ans plus tard. À son avis, la seule option immédiate pour contrer cette menace serait que l'équipage d'hiver de l'artillerie côtière de l'armée soit concentré à Middelgrundsfort, afin qu'il puisse être maintenu en état de préparation constant avec l'équipage de divers types d'artillerie.



Un croquis de la Défense dressé en 1910 et mis à jour en 1912 montrant les bouées téléphoniques près des forts de Middelgrund et de Charlottenlund au nord et du fort de Kastrup au sud, que les anciens torpilleurs et patrouilleurs laissent chaque nuit. Montre également les cônes fixes de lumière des projecteurs des forts.

Pendant la période de sécurité, des bouées téléphoniques ont également été utilisées à la hauteur de Drogden et à côté de Kalveboderne

(Archives nationales)

La perception de la menace reflétait vraiment la planification allemande de l'époque. A cette époque, la marine allemande considère qu'il est crucial de contrôler le Danemark au début d'un conflit contre l'Angleterre.

Cela devait être fait en assurant le contrôle de Copenhague avant que l'armée danoise ne soit mobilisée et occupe la forteresse.

Les possibilités d'obtenir des conscrits mobilisés à Copenhague devaient être entravées par les forces navales allemandes dans la Grande Ceinture, le Kattegat et le Smålandsfarvandet, ainsi que par le débarquement d'un corps d'armée à Køge, qui, par une avance rapide vers Roskilde, pourrait couper le chemin de fer à Copenhague.

Dans le même temps, ils se sont directement opposés aux décideurs danois en menaçant de bombarder Copenhague par un navire depuis le Sound et en faisant débarquer un autre corps d'armée à Dragør, qui, dans une marche aérienne vers Slotsholmen, a profité du fait que les forts de la forteresse sur Amager n'avaient jamais été construits.

La direction de l'armée danoise avait prévu un débarquement à Dragør, mais y voyait une préparation pour l'établissement de batteries de bombardement à Amager, qui pourraient couvrir le centre-ville. Dans l'ensemble, la direction de l'armée – à la différence de Wenck – semble incapable de s'affranchir de l'idée que le processus de 1807 se répètera.

Au cours de la décennie précédant 1914, les deux défenses s'étaient concentrées sur la capacité de faire face à la menace pesant sur Copenhague en cas d'éclatement de la guerre. En ce qui concerne l'armée, cela a été fait en rassemblant autant de garnisons que possible sur la Zélande. Ensuite, il était plus facile et plus rapide de préparer une force de sécurité capable de sécuriser et d'équiper les ouvrages clés de la fortification ainsi que de protéger une mobilisation.

De plus, l'armée a construit un service de renseignement pour avertir des préparatifs d'invasion dans les ports allemands.

Le rôle de la marine consistait d'abord en un renforcement de l'équipage permanent, afin que les éléments décisifs de la force de sécurité de la défense puissent être équipés, y compris principalement les sous-marins et certains des nouveaux torpilleurs.

La notification immédiate devait également être faite par des messages télégraphiques du service de surveillance côtière conjoint de l'armée et de la marine, par des messages de l'officier de marine qui était le capitaine du bateau à vapeur Korsør-Kiel et en équipant les navires-phares et les navires d'État de radios afin que l'avertissement des messages puissent être reçus des eaux, y compris au moins du détroit au nord et au sud de Copenhague.

Pendant la crise de l'automne 1912, la petite salle de situation a été établie à la caserne navale, qui pouvait recueillir les messages qui arrivaient de la radio de l'Orlogsværftet ainsi que télégraphiquement de l'organisation de surveillance côtière. La salle de situation a coopéré avec la veille 24 heures sur 24 des officiers de l'état-major général, qui avait été créée l'année précédente pour pouvoir alerter le personnel clé en cas de renseignement critique de l'étranger.

L'alerte précoce et la défense du port de Copenhague étaient la tâche du contre-amiral Evers.

L'accès aux piscines du jardin était bloqué par des barrières et des chaînes. Pendant la journée, la plupart de ses anciens torpilleurs et patrouilleurs se trouvaient dans les ports de Lynette et d'autres à Dragør, mais la nuit, les bateaux étaient ancrés à des bouées téléphoniques dans un demi-cercle étendu devant les entrées du port par le sud et surtout le Nord.

Ici, ils servaient de postes d'écoute et d'observation, soutenus par les projecteurs des fortifications côtières, dont les cônes de lumière brillaient dans une direction fixe, de sorte que les navires se dirigeant vers la ville seraient observés et signalés depuis les bateaux.

Dans le brouillard, les gens étaient relégués à des postes d'écoute.

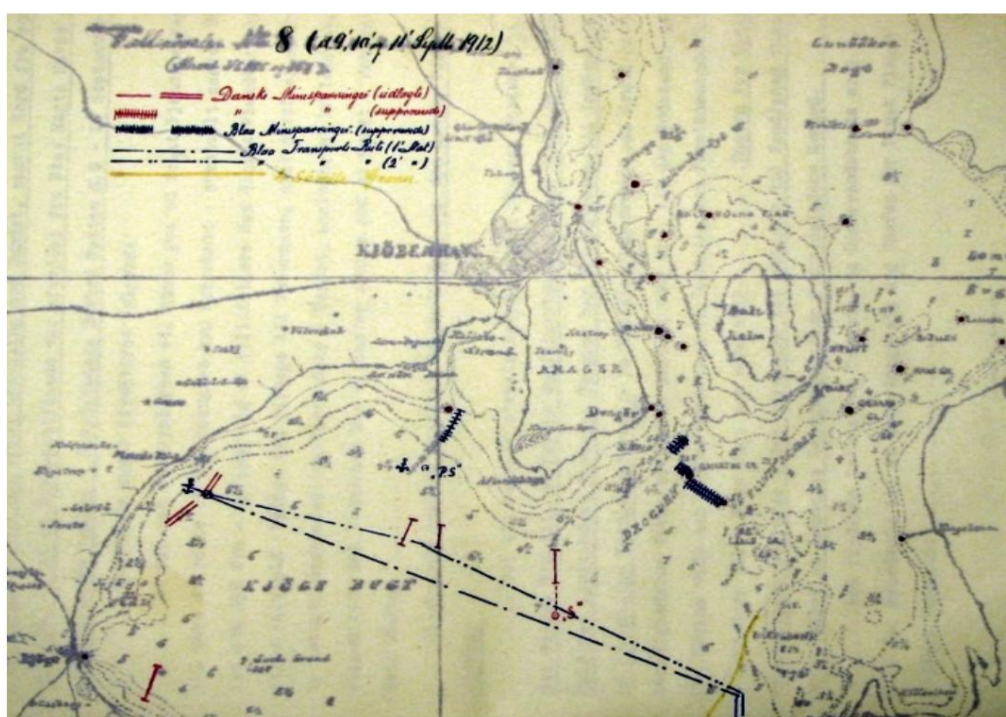
Débarquement allemand dans la baie de Køge

Comme déjà mentionné, au tournant du siècle, l'Allemagne avait l'intention de débarquer un corps à Køge suffisamment tôt pour empêcher l'armée danoise en cours de mobilisation de se rassembler à Copenhague.

Plus tard, lorsque l'armée allemande a rejeté la possibilité d'un coup d'État, le débarquement principal du plan d'attaque visait Korsør, le port zélandais le plus proche de Kiel.

C'était aussi la base naturelle pour un contrôle direct des côtes de la Grande Ceinture et d'ici et de Sprogø avec accès à la mer Baltique.

Mais comme déjà décrit, la marine et surtout l'armée danoise s'attendaient à ce que les Allemands dirigent leurs opérations vers la capitale s'ils considéraient le contrôle du territoire danois comme une nécessité urgente. Par conséquent, leur débarquement aurait lieu à proximité de la capitale, c'est-à-dire sur la Zélande orientale. Køge Bay était le lieu de débarquement le plus probable, Fakse Bay l'option secondaire.



Un croquis de 1912 de l'exercice de la marine pour contrer un débarquement allemand dans la baie de Køge. (Archives nationales)

Contre cette menace de débarquement est devenu l'enjeu central de la coopération navale et militaire avant la guerre. C'est cette tâche qui a été pratiquée et analysée dans les jeux et exercices de guerre.

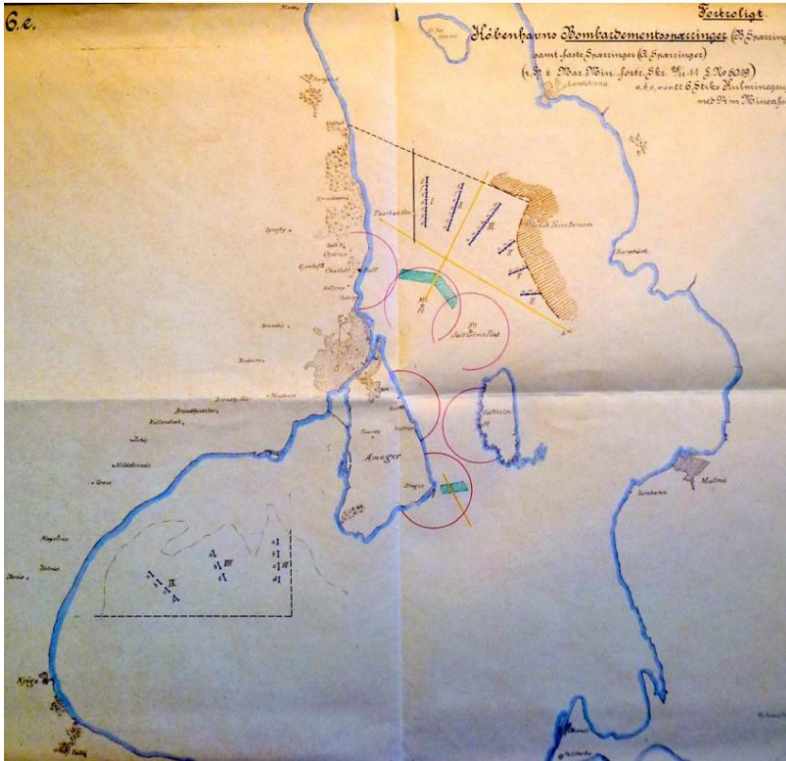
Attaquer les navires de transport était le rôle premier et principal des nouveaux sous-marins.

Un débarquement dans la baie de Køge serait très probablement accompagné d'un bombardement de la ville par un navire depuis la baie, et cela serait rendu difficile par un très grand champ de mines anti-bombardement au sud d'Amager et par les nouvelles fortifications côtières de Dragør, Kongelunden et Mosede. .

Dans le même temps, l'armée devait sécuriser Copenhague contre un coup d'État avec des bateaux de navires visant le Kalveboderne.

Bombardement naval britannique (ou allemand) de Copenhague depuis le Sound : Les dirigeants navals étaient d'avis que si les Britanniques voulaient forcer le Danemark à rendre le territoire du pays disponible pour leurs opérations, ils le feraient, comme en 1807, en bombardant Copenhague, et le moyen le plus simple et le plus efficace serait d'utiliser l'artillerie lourde des navires.

Les nouvelles fortifications maritimes au nord de la ville - Tårbækfort et Saltholms Flakfort - ainsi que Middelgrundfort et le champ de mines au nord de ce fort ainsi que des champs de mines posés à la hâte, l'escadron et la flottille sous-marine devaient être prêts à faire face à un tel bombardement. Le principal mouillage de secours de la flotte est donc choisi à côté de Klampenborg.



Le croquis de la défense de 1911 montrant à la fois les barrières fixes d'accès à la mine (celle du sud à Dragør n'a pas été aménagée) et les barrières anti-bombardement prévues.

Il était également envisagé, si nécessaire, d'exploiter les eaux suédoises à l'aide de torpilleurs.

(Archives nationales)

À l'automne 1914, la force sous-marine était devenue si importante que Kofoed-Hansen décida qu'elle était prête à être déployée dans cette tâche. Quelques bateaux étaient donc stationnés à Helsingør. Si une flotte de bombardement était signalée en route, la flottille déployait les sous-marins dans un long "collier de perles" de Gilleleje jusqu'au nord immédiat de Middelgrund. Cela signifiait que la flotte de bombardement serait à plusieurs reprises soumise à des attaques de torpilles sur son chemin vers le sud. C'est au cours d'un exercice de ce déploiement planifié que le sous-marin danois Havmanden à la mi-octobre 1914 fut perçu comme un sous-marin allemand et tenta d'être torpillé par le sous-marin britannique E-11.



Le sous-marin Havmanden (n° 3) est vu ici en train de sortir du port de Copenhague. (Photo des archives Orlogsmuseet)

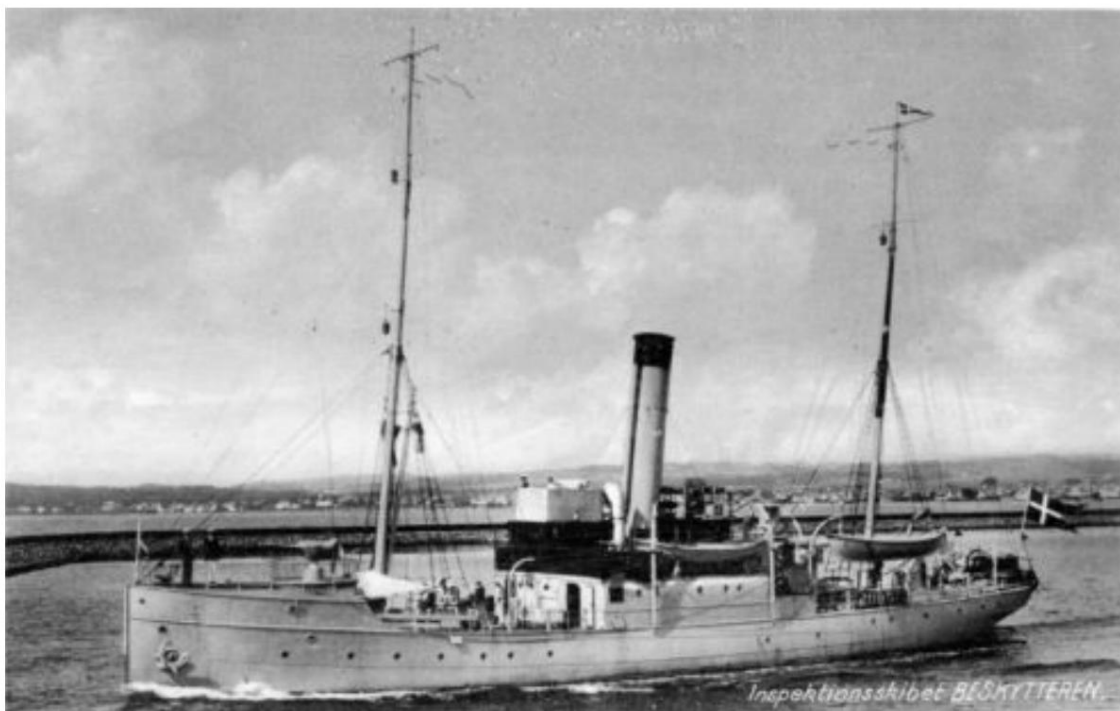
Utilisation britannique d'Esbjerg

Mais en ce qui concerne les efforts de la marine à l'extérieur de Copenhague et dans la Grande Ceinture, Kofoed-Hansen considérait qu'il était crucial que les forces armées danoises indiquent qu'elles ne toléreraient pas passivement une utilisation britannique d'Esbjerg.

Il était à la fois possible d'imaginer que le port serait utilisé comme base de destroyers pour soutenir un blocus rapproché par la flotte allemande et comme point de départ d'une opération terrestre contre le canal de Kiel.

Le Danemark avait à la fois des déclarations allemandes semi-officielles et de nouveaux renseignements qui soulignaient l'intérêt allemand, et le vice-amiral ferait de son mieux pour éviter que les Allemands ne se rendent au Danemark pour résoudre eux-mêmes la tâche.

Par conséquent, au début de la guerre, un navire d'inspection avec radio et un commandant expérimenté a été placé dans le port d'Esbjerg, et des préparatifs ont été faits pour une exploitation minière rapide de Grådybet.



Le navire d'inspection le Protecteur. (Photo des archives Orlogsmuseet)

Kofoed-Hansen, avec le général commandant du Jutland, avait également veillé à ce qu'Esbjerg soit gardé par un bataillon qui couvrait l'accès au port avec de l'artillerie de campagne.

Utilisation allemande de la petite

ceinture Avec la frontière à Kongeå, l'Allemagne contrôlait la partie sud de la côte ouest de la petite ceinture, et l'apparition de Kofoed-Hansen au début de la guerre démontre qu'il était conscient que l'utilisation libre de la ceinture était jugé nécessaire pour la flotte allemande.

Le détroit, certes étroit mais profond, était la principale route de la flotte de haute mer de Kiel au Kattegat.

La marine s'est limitée à maintenir une présence avec un navire de station équipé d'une radio et à effectuer une petite exploitation minière symbolique dans un endroit qui n'était pas utilisé par la marine allemande.

L'effort dans le Limfjorden

La force principale de l'armée était avec la mise en œuvre de la loi de l'armée de 1909 réunie sur la Zélande pour résoudre les tâches de défense de la neutralité ici. La force militaire limitée engagée dans le Jutland devait, en cas d'avance allemande, se retirer rapidement dans le Limfjord et, si nécessaire, retourner sur l'île de Mors pour y mener la bataille finale.

La défense de l'île dépendait de pouvoir empêcher les allemands de traverser depuis Salling ou postérieurement Thy avec des moyens improvisés. Par conséquent, les forces danoises devaient contrôler le Limfjorden. Cela nécessitait deux choses. L'entrée de la mer du Nord à Thyborøn et en particulier du Kattegat à Hals ou d'autres endroits à l'est d'Aalborg a dû être fermée.

De plus, le fjord autour de l'île devait être patrouillé la nuit par des navires danois armés. L'armée avait tenté en vain d'amener la marine à fournir quelques cuirassés plus anciens, et la solution consistait à armer quatre navires d'État plus petits avec des canons légers, à transférer l'équipage et les officiers normaux à la marine et à mettre à bord des artilleurs de navires mobilisés en complément. Dans le même temps, un officier de marine à la retraite a été placé auprès du général commandant de la région en tant que conseiller.



Le vapeur de sauvetage Vesterhavet était l'un des quatre petits navires d'État qui ont été préparés pour le déploiement dans le Limfjorden à l'appui de la défense de Mors par l'armée du Jutland. Voici l'équipage et l'un des deux canons revolver de 37 mm. Avec lequel les navires étaient armés. (Musée de la pêche et de la mer, Esbjerg)

La mine posée pendant la Première Guerre mondiale

Lorsque la guerre est devenue réalité à l'été 1914, les choses sont soudainement allées très vite.

Le 5 août 1914, à 5 heures du matin, il a été signalé que des navires allemands avaient commencé à poser des mines dans la partie sud de la ceinture de Langelands.

Plus tard dans la matinée, l'envoyé allemand a effectué une visite au ministère des Affaires étrangères, où il a fait une enquête orale concernant :

"si le Danemark bloquait immédiatement la Grande Ceinture efficacement" - c'est-à-dire avec des mines - "contre les deux puissances belligérantes".

Dans le même temps, ils ont également aménagé eux-mêmes des mines dans la ceinture de Langeland et dans la petite ceinture. Après tout, le Jutland du Sud appartenait à l'Allemagne. A cette époque, la principale flotte allemande se trouvait en mer du Nord, c'est-à-dire sur l'Elbe et à Wilhelmshafen, et les Allemands craignaient une attaque anglaise contre les forces navales allemandes plus faibles dans la Baltique.

Plusieurs réunions ministérielles et le Conseil d'Etat convoqués en urgence

Le gouvernement danois était fortement divisé sur la question d'une éventuelle pose de mines dans les eaux danoises et, à un moment donné de la matinée, le gouvernement a failli être renversé à cause de ce désaccord.

L'amiral commandant, le vice-amiral OJ Kofoed-Hansen, avec le soutien du nouveau commandant général Gørtz, a cependant fortement parlé tout au long de la journée pour la pose de mines.

Tous deux étaient convaincus que si le Danemark ne bloquait pas la Grande Ceinture elle-même, les Allemands réaliseraient sans aucun doute ce bloc eux-mêmes et occuperaient peut-être les terres danoises. Cela mettrait définitivement le Danemark sur une trajectoire de collision avec l'Allemagne.

Au cours de la journée, plusieurs réunions ministérielles, parfois houleuses, se sont tenues. Et à trois heures, une réunion avait été convoquée au Conseil d'État, où l'affaire devait être tranchée.

A 4 heures, l'amiral commandant, le vice-amiral OJ Kofoed-Hansen et le général commandant, le général Gørtz, ont également été convoqués à la séance en cours du Conseil d'État.

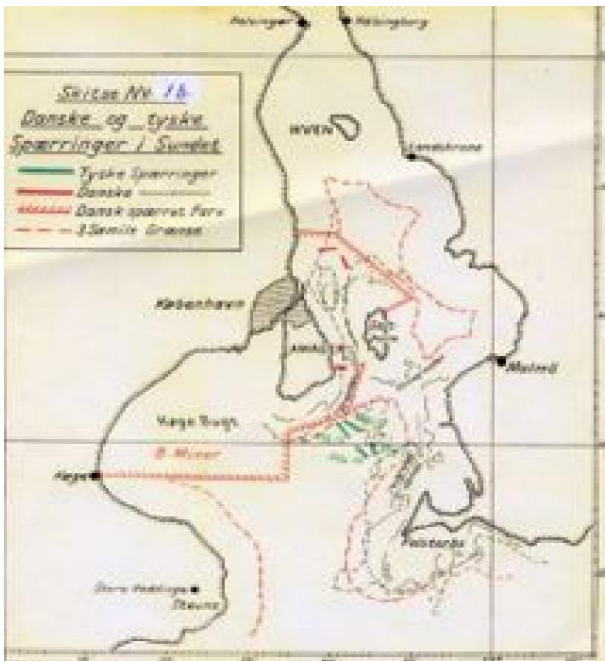
L'amiral commandant pouvait maintenant ajouter que plusieurs dragueurs de mines allemands étaient restés à Kjelsnor, apparemment aussi avec des troupes à bord. Tout indiquait que l'Allemagne était en train de préparer de nouvelles poses de mines dans les eaux danoises.

Au lieu de simplement répondre au souhait (demande) allemand, le conseil gouvernemental convoqué à la hâte a décidé d'installer des mines à la fois dans l'Øresund, la Grande Ceinture et la Petite Ceinture.

La pose de la mine est commencée

Dès 5 heures de l'après-midi, le ministre de la Défense a donné l'ordre de commencer l'exploitation du détroit danois, et le ministre des Affaires étrangères a personnellement communiqué ce qui suit aux envoyés allemand et anglais :

"Afin d'affirmer la neutralité et d'éloigner les opérations militaires des eaux et des côtes danoises et de préserver la connexion entre les différentes parties du pays, le gouvernement danois a décidé de bloquer les eaux territoriales danoises dans le Sound and Great and Little Belt avec des mines. "



Le 19 août, un ordre a été donné pour la pose de barrières anti-mines dans la baie de Køge. (Dessin des archives Orlogsmuseet)

Le vice-amiral OJ Kofoed-Hansen a immédiatement ordonné que l'escadron maritime établi soit divisé en un 1er et un 2e escadron.

Le commandant Thomas V. Garde est nommé commandant du 2e escadron et est envoyé dans la Grande Ceinture avec les navires de défense côtière Olfert Fischer et Skjold, 2 divisions de torpilleurs et de matériel minier.

Dès le lendemain à midi, les navires étaient rassemblés à Sprogø et le déminage du Storebælt pouvait commencer, d'ailleurs dans des conditions météorologiques plutôt défavorables.

La marine danoise a immédiatement déployé une assez grande partie de son inventaire de mines, env. 1 000 mines marines, dans une série de blocus autour de la capitale, dans le Grand Belt et dans le Petit Belt. À chaque endroit, des forces devaient être postées pour garder les champs de mines. Certaines des barrières étaient des «barrières contrôlées», où via un câble à terre jusqu'à une station de mine navale, le champ de mines individuel pouvait être armé ou désarmé.

De plus, les eaux du Småland au sud de la Zélande devaient être sécurisées pour que la flotte puisse venir du Sound au Great Belt ou vice versa via cette route.

Le roi rassure l'Angleterre

Immédiatement après que le Conseil d'Etat eut pris une décision sur l'implantation de barrages anti-mines dans les détroits danois, le roi Christian X, à la demande du gouvernement, envoya un télégramme rassurant au roi d'Angleterre.

Le roi Christian X écrivit à son parent, le roi britannique, et lui expliqua la situation délicate du Danemark

"Cher Georges.

Dans des circonstances extraordinaires et malheureuses, afin de maintenir la neutralité du Danemark et, dans la mesure du possible, d'éloigner les opérations de guerre des provinces danoises, mon gouvernement et moi-même avons décidé de bloquer le Grand Belt, ainsi que les races danoises dans le Sound et dans la Petite Ceinture.. Ceci est mû par les circonstances, que vous, qui connaissez ma dévotion envers vous, pourrez comprendre.
Christian."

La Grande-Bretagne comprenait l'imposition de la neutralité par le Danemark, mais il était aussi délicat de devoir expliquer aux Allemands que la neutralité n'impliquait pas le soutien à l'Allemagne.

L'Angleterre a répondu avec beaucoup de compréhension et a immédiatement accepté la décision danoise.

La pose de la mine continue

Le 10 août, le 2^e escadron de Storebælt a terminé la pose des barrières contre les mines prévues.

La veille, le 9 août, l'ordre avait été donné de commencer à poser des barrières anti-mines dans la baie de Køge.

Cette opération devait commencer le 11 août, c'est pourquoi le 1st Squadron in the Sound a été envoyé sur zone pour, entre autres, pour masquer la mine posée là.

Le lendemain, 12 août, les barrières anti-mines de la baie de Køge étaient également en place

.
Les blocus de mines danois prévus des villes danoises ont alors été achevés. - La tâche de la marine était maintenant de surveiller et de garder ces barrières.

Le service de recherche de mines

Peu de temps après le déclenchement de la Première Guerre mondiale, le danger des mines a commencé à se faire sentir sérieusement dans nos eaux. Ce n'est pas surprenant quand on pense au nombre de mines allemandes, en particulier, situées le long et dans les eaux navigables.



Le navire d'inspection Diana avait une station permanente à Skagen à partir de 1917 et y participait, entre autres, à la recherche de mines dans le Skagerrak. (Photo des archives Orlogsmuseet)

Une recherche efficace des eaux les plus fréquentées avec nos navires d'inspection, torpilleurs, patrouilleurs et équipements de location s'est donc rapidement mise en place.

Des équipes de déminage étaient également stationnées sur la côte ouest du Jutland, à Albuen et à Bornholm.

La recherche de mines en mer du Nord a été menée dans le cadre d'une collaboration nordique qui avait été planifiée lors d'une conférence minière en 1915.

Les barrages miniers allemands causent des problèmes

Depuis la pose des premières barrières antimines le 5 août, l'Allemagne s'obstine à affirmer qu'aucune mine n'a été posée sur le territoire danois.

Même ainsi, la marine a dû désamorcer près de 6 000 mines étrangères qui avaient quitté les champs de mines allemands et anglais.



1916 Soldats allemands avec des mines marines (Photo des Archives nationales)

En novembre 1914, cependant, les Allemands durent admettre que plusieurs mines avaient dérivé en territoire danois à Langeland, et ils promirent de retirer ces mines immédiatement.

En essayant de les enlever, l'un des chalutiers allemands a rencontré une mine allemande et a coulé.

Après plusieurs jours de tempêtes d'est, plusieurs mines ont été découvertes à la dérive dans le Grand Belt, dont 5 ont été trouvées par des navires danois et détruites.

3 mines sont désamorcées par jour

La neutralisation des mines à la dérive était une tâche assez redoutable. Au cours de la Force de sécurité d'août 1914 - mars 1919, un total de 5 803 mines ont été neutralisées par la marine danoise, soit une moyenne d'environ 3 mines par journée.

Quelque 4 000 autres mines étrangères, principalement britanniques, ont dû être désamorcées dans les années qui ont suivi la fin de la guerre.

Ce n'était pas un travail anodin, et pendant la guerre mondiale, il a coûté la vie à 9 marines danois et en a blessé 7.

Au total, pendant et après la fin de la Première Guerre mondiale, près de 10 000 mines ont été découvertes et rendues inoffensives. La majorité de ces mines étaient anglaises, mais ce sont toujours les mines allemandes qui représentaient le plus grand danger.

Selon la Convention de La Haye, une mine doit se désarmer si elle se détache de son amarrage. Il s'est avéré que 75% des mines allemandes étaient encore armées lorsqu'elles ont été découvertes.

Trêve

Immédiatement après la conclusion de l'armistice du 11 novembre 1918, le gouvernement prit immédiatement des mesures pour rétablir des conditions de trafic normales dans les eaux danoises.

Le jour même où l'armistice était un fait, l'enlèvement de nos barrières anti-mines a été commencé, tout comme les sections d'eau bloquées ont été ouvertes et les phares ont été rallumés.

Cependant, la recherche des mines et des navires de rejet aux barrières antimines allemandes et l'enlèvement des mines allemandes nécessitaient encore beaucoup de matériel.

À l'origine, la demande allemande de pose de mines dans le Grand Belt en août 1914 visait à protéger les faibles forces allemandes, qui se trouvaient dans la mer Baltique au début de la guerre, contre une attaque britannique surprise.

Cependant, les Anglais ne sont pas venus du tout, comme les Allemands l'avaient craint - et il est vite devenu clair que les champs de mines étaient en fait la plus grande nuisance pour la flotte allemande, qui avait perdu à la fois un port d'entrée et une ligne de retraite.

Mais comme les mines avaient d'abord été exigées pour être posées, il était difficile plus tard pour les Allemands de motiver une nouvelle demande pour leur suppression.

La demande allemande en 1914 pour le blocage des mines du Grand Belt a ainsi contribué à assurer la neutralité danoise pendant la Première Guerre mondiale.

Cependant, la guerre a encore fait des victimes

Le 14 décembre 1918, plus d'un mois après le début de l'armistice, 3 autres marines danois sont tués et 8 blessés lorsque le torpilleur Sværdfisken est miné à Albuen dans le Grand Belt.

Lors de l'explosion, qui s'est probablement produite lorsqu'une des vis du bateau a heurté la corne de choc d'une mine allemande, la poupe a été brisée et pliée vers le haut.

Il a été possible de récupérer le torpilleur à Holmen, et il pourrait ensuite être réparé et remis en service actif.



Le torpilleur Sværdfisken est vu ici après son retour à Holmen avec l'arrière du navire soufflé, à gauche sur la photo, le sous-marin Nymfen peut être vu. (Photo des archives Orlogsmuseet)

Les îles des Antilles

À l'automne 1915, le croiseur Valkyrien, sous le commandement du commandant Henri Konow, est envoyé aux Antilles danoises comme navire-station.

Des négociations avec les États-Unis sur la vente des îles ont eu lieu à plusieurs reprises au cours des 50 dernières années. Pendant la guerre mondiale, les Américains ont été fortement influencés par la possibilité que les Allemands tentent de s'emparer des îles danoises, où les entreprises allemandes avaient des intérêts économiques importants.

Lors d'un référendum indicatif au Danemark, il y avait eu une majorité en faveur de la vente des îles aux États-Unis, les négociations étaient désormais en place et il a été décidé que la Valkyrie resterait aux Antilles jusqu'à la rétrocession, en même temps fois le commandant, le commandant Henri Konow, a été installé comme gouverneur provisoire.



Le croiseur Valkyrie en tant que navire de station aux Antilles pendant la Première Guerre mondiale
(Photo des archives Orlogsmuseet)

Le 31 mars 1917, Dannebrog est officiellement frappé à la caserne de Charlotte Amalie à Sankt Thomas et les îles antillaises danoises, Sankt Thomas, Sankt Croix et Sankt Jan sont transférées aux États-Unis, après avoir été en possession danoise depuis 1666.

Lorsque le croiseur Valkyrie a commencé le voyage de retour à Copenhague le lendemain, un drapeau étranger a flotté au-dessus de la communauté qui pendant 245 ans avait été la frontière ouest du service de la marine danoise.

Les Sønderjyden sont ramenés à la maison

Pour une partie de la flotte, cependant, la guerre n'était pas définitivement terminée lorsque la Force de sécurité a été abolie.

Le croiseur Valkyrie, qui a été équipé comme navire cadet à l'été 1919, a été envoyé en Égypte et à Malte en juillet pour récupérer des prisonniers de guerre libérés, des sudistes danois qui avaient été contraints de servir dans l'armée allemande pendant la guerre mondiale.

C'était un succès pour le croiseur, qui parmi ses jeunes cadets i.a. pourrait rassembler le prince héritier Frederik pour retourner au Danemark en septembre avec un total de 160 sudistes danois à bord.

Dès octobre 1920, la Valkyrie est de nouveau envoyée ; cette fois aux Pays-Bas, en Belgique et en France pour rapatrier les prisonniers de guerre libérés du Jutland du Sud, un total de 135 personnes du Jutland du Sud sont venues à bord.



En tant que jeune cadet en 1919, le roi Frederik IX a aidé à ramener les prisonniers de guerre du Jutland du Sud au Danemark. (Photo Palais Royal)

Violations de la neutralité

L'une des tâches les plus importantes de la marine était de protéger la neutralité danoise, une tâche qui nécessitait de nombreuses ressources. - Au total, 164 violations de la neutralité danoise ont été signalées entre 1914 et 1918. Mais l'Allemagne et l'Angleterre ont violé la neutralité danoise pendant la Première Guerre mondiale, la plupart du temps involontairement, mais dans plusieurs cas aussi intentionnellement.

Type de violation de la neutralité	1914	1915	1916	1917	1918	Infractions au total
Violations de la neutralité matérielle	0	1	0	1	0	2
Faire entrer ou visiter des navires marchands sur le territoire maritime danois	5	8	1	2	2	18
Infractions en eaux fermées	4	22	23	4	0	53
Passage au-dessus des eaux restreintes par des aéronefs et Dirigeables	1	2	22	7	12	44
Autres infractions mineures ou involontaires	2	0	3	1	2	8
Les navires de guerre des puissances belligérantes restent sur le territoire danois sous la garde de navires de guerre danois	1	2	11	2	6	22
Atterrissage d'urgence d'aéronefs ou de dirigeables de puissances belligérantes sur le territoire danois	1	7	0	1	8	17
Nombre total de violations de la neutralité	14	42	60	18	30	164

Vous trouverez ci-dessous une brève description de certains de ces incidents :

Attaque anglaise à la torpille contre le sous-marin Havmanden

Le 19 octobre 1914, le sous-marin Havmanden participe à un exercice avec des hydravions dans la partie nord du Sound. Le sous-marin a navigué en surface. A 5 milles nautiques du phare de Nakkehoved, le sous-marin est subitement attaqué par le sous-marin anglais submergé E.11, qui avait identifié par erreur le sous-marin danois comme étant allemand.

Le sous-marin anglais, accompagné de deux bateaux jumeaux, le E.1 et le E.9, était en route vers la mer Baltique pour assister la flotte russe.



Sous-marins danois de la classe A 1912 (archives photo Orlogsmuseet)

Le E.11 submergé a tiré deux torpilles sur le sous-marin danois. À bord de Havmanden, les gens ont d'abord pris conscience de l'attaque anglaise lorsqu'une torpille a été soudainement observée qui est allée à la surface à l'arrière du sous-marin.

Un instant plus tard, une torpille a été entendue hurlant sous le fond du Merman, mais heureusement, la torpille n'a pas explosé et le Merman s'est échappé avec horreur.

Le lendemain, cependant, l'une des torpilles a dérivé à terre au large du phare de Nakkehoved et a explosé en s'échouant.

Les sous-marins anglais E.1 et E.9 ont ensuite réussi à percer la garde allemande dans la partie sud du détroit et à continuer dans la mer Baltique, tandis que E.11 a fait demi-tour et est retourné en Angleterre.

Plus tard, le gouvernement britannique a admis que l'un de ses sous-marins avait tiré par erreur sur le Merman et a exprimé son regret que cela se soit produit.

Attaque allemande contre un sous-marin anglais

Dès l'été suivant, les Anglais tentèrent à nouveau de faire entrer plus de sous-marins dans la mer Baltique, lorsqu'au cours de l'été 1915, ils tentèrent de faire passer les sous-marins E.8, E.13, E.18 et E.19 dans les eaux danoises.

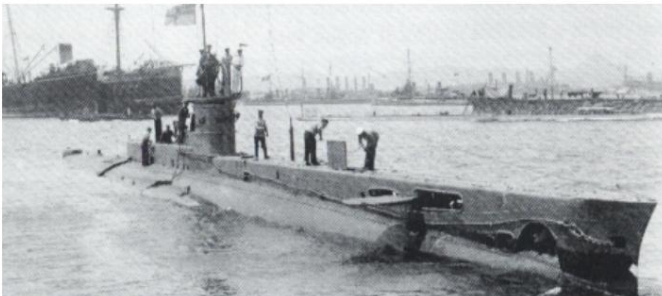
E.8, E.18 et E.19 ont réussi à passer sans être vus.

Mais le quatrième, E.13, s'est échoué peu avant minuit le 18 août 1915 à la pointe sud de Saltholm à Øresund, dans les eaux territoriales danoises. - Un incident qui s'est probablement transformé en la violation la plus sanglante de la neutralité sur le territoire danois pendant la guerre mondiale.



Le sous-marin anglais E.13 abandonné et détruit échoué à Saltholm après l'attaque allemande du 19 août 1915 (Photo des archives de l'Orlogsmuseet)

L'incident du sous-marin E.13 à Saltholm



Sous-marin anglais de la classe E (Rigsarkivet)

Dans la nuit du 19 août 1915, les deux sous-marins anglais E.8 et E.13 tentent de descendre à travers l'Øresund pour s'enfoncer plus avant dans la mer Baltique.

Les sous-marins devaient renforcer la force sous-marine britannique qui opérait déjà en mer Baltique.

C'était une manœuvre qui a été rendue difficile non seulement par les blocus de mines établis dans le Sound, mais aussi par les navires de guerre danois et suédois qui patrouillaient dans le Sound pour faire respecter la neutralité danoise et suédoise respectivement pendant la Première Guerre mondiale.

Le sous-marin anglais E.8, sous le commandement du Capitaine-Lieutenant Francis Goodhart, réussit à se faufiler sans être vu.

Le capitaine de corvette avait choisi une route proche des côtes danoises. La route a pris le sous-marin à l'ouest de Saltholm.

E.13, sous le commandement du Capitaine Lieutenant Geoffrey Layton, choisit une route proche des côtes suédoises, cette route emmènerait le sous-marin à l'est de Saltholm. - Cependant, E.13 n'a pas eu cette chance.

Apparemment en raison d'une erreur avec la boussole, le sous-marin s'est échoué à Swaneklapperne et l'échouement s'est produit dans les eaux territoriales danoises.



Coin sud-est de Saltholm.

L'échouement a été observé du côté danois



Le navire de garde, la canonnière Falster (Photo Orlogsmuseet)

L'échouement avait été observé depuis les navires danois qui étaient de quart dans le Sound. Cependant, la nationalité du sous-marin n'était pas connue des Danois à cette époque.

Le navire de garde danois Falster, une vieille canonnière, sous le commandement du capitaine N. Chr. Bay Schmith, était à l'ancre du côté ouest de Saltholm; entre Drogden et Saltholm.

L'ordre relatif suivant a donc été émis par le haut commandement de la flotte à l'escadron de défense :

"S'il s'agit d'un sous-marin allemand et que d'autres navires allemands apportent leur aide, une protestation doit être faite, mais aucun autre moyen n'est utilisé pour le moment.

S'il s'agit d'un sous-marin anglais, les navires allemands doivent être empêchés de s'en emparer ou de l'attaquer.

La première protestation est utilisée, puis si celle-ci n'est pas respectée, les moyens disponibles sont utilisés".

Cet ordre a ensuite été confirmé par le chef du haut commandement de la flotte, le vice-amiral O. Kofoed Hansen vers 8 heures du matin du 19 août 1915.

Le premier torpilleur danois arrive sur le site

Le commandant de l'escadron de défense, le contre-amiral Evers, ordonna immédiatement à l'un de ses torpilleurs, le Narwhal, d'enquêter sur l'identité du sous-marin et de faire respecter la neutralité danoise.



Le torpilleur Narwhalen (Photo Orlogsmuseet)

A 5 heures du matin, le torpilleur Narwhale sous le commandement du Premier Lieutenant JA Thiele, premier navire danois sur les lieux et a finalement pu identifier le sous-marin échoué comme étant un sous-marin anglais, de la classe E.

Le torpilleur danois a longé le côté du sous-marin échoué et a informé le commandant du E.13, le lieutenant-capitaine Geoffrey Layton, que selon les règles de neutralité, il avait 24 heures pour quitter les eaux territoriales danoises.

En même temps, il a été informé qu'il ne pouvait recevoir aucune aide pour remettre le navire en bon état, et qu'il ne serait pas non plus permis à E.13 de recevoir de l'aide de l'extérieur.

Si le sous-marin anglais se trouvait toujours sur le territoire danois à la fin de la période de 24 heures, le navire et l'équipage seraient internés. Le capitaine Layton demanda simultanément qu'un de ses officiers soit transporté au navire de garde danois pour les informer de la situation.

Ce souhait, a annoncé le Premier Lieutenant Thiele, pourrait être exaucé dès que davantage de navires danois seraient sur les lieux.

Plus de navires danois dans la région

Afin de soutenir l'escadron de défense, qui se composait principalement de navires plus anciens, le ministère de la Marine a ordonné que le 1er escadron, qui était ancré au large de Skovshoved, se déplace immédiatement vers la zone autour du sous-marin échoué.

1. Escadron, sous le commandement du commandant TV Garde, comprenait, entre autres, du navire blindé Peder Skram, sous le commandement du commandant CV Carstensen, et du plus petit croiseur Gejser, sous le commandement du capitaine TA Topsøe-Jensen.

L'escadron comprenait également la 1ère flottille de torpilleurs, commandée par le capitaine Eduard Haack.

Deux des torpilleurs, Sølven, dirigé par le commandant de la flottille, et Tumleren, sous le commandement du capitaine Godfred Hansen, sont immédiatement dirigés vers le site d'échouement et mis à la disposition du chef de l'escadron de défense.



Le vaisseau amiral du 1er escadron, Peder Skram (Photo Orlogsmuseet)

Le torpilleur Støren de l'escadron de défense, sous le commandement du premier lieutenant Erik Garde, a également reçu l'ordre de se rendre dans la région pour remplacer le Narwhal. Les trois torpilleurs se trouvaient dans la zone autour du sous-marin échoué vers 8h45.

Mais les Allemands regardaient aussi

Immédiatement après l'arrivée des 3 autres torpilleurs, le torpilleur Narhvalen a couru jusqu'au côté du sous-marin anglais échoué et, à la demande du commandant anglais, a conduit l'un de ses officiers, le commandant en second le premier lieutenant Paul Eddis vers le navire de garde danois Falster, qui se trouvait juste de l'autre côté de Saltholm.

Les navires allemands qui se trouvaient dans la partie nord de la baie de Køge, et immédiatement à l'extérieur des eaux territoriales danoises, ont probablement également observé les méfaits d'E.13

Le torpilleur allemand G132 (Photo Orlogsmuseet)



Le torpilleur Støren a signalé que déjà tôt le matin un torpilleur allemand était passé à proximité du sous-marin échoué. Le torpilleur n'a rien fait, tout comme les canons n'étaient pas équipés non plus. Il voulait probablement simplement connaître la situation.

En route vers le sud, il a effectué une communication radio animée, relayant vraisemblablement ses observations et demandant de nouvelles instructions.

Apparemment, tout respirait la paix et aucun danger.

L'enfer se déchaîne

À 9 h 28, le commandant du Sølven, le capitaine Haack, signale que deux torpilleurs allemands s'approchent à grande vitesse par le sud. Les torpilleurs allemands G132, sous le commandement de Leutnant zur See, comte von Montgelas, et G134 se sont rapidement approchés de E.13 par le sud.

Sans aucun doute, une attaque contre le sous-marin anglais E.13 était immédiatement imminente. Du mât du torpilleur allemand flottaient les drapeaux de signalisation "Abandon Ship".

Immédiatement après être arrivé à portée, le G132 a tiré une torpille sur le sous-marin E.13. Cependant, la torpille n'a pas touché E.13, mais a pris le fond et a explosé près du sous-marin.

Le torpilleur G132 a continué à bombarder le sous-marin avec ses mitrailleuses et très vite le sous-marin sans défense a été incendié.

Au même moment, des gaz toxiques s'échappent des batteries du sous-marin et le commandant, le lieutenant-capitaine Geoffrey Layton, ordonne donc à ses hommes d'abandonner le navire. - L'équipage ne pouvait rien faire.

L'attaque entière a duré moins de 3 minutes.



Cependant, la torpille n'a pas touché E. 13, mais a explosé lorsqu'elle a touché le fond
(Photo Orlogsmuseet)

Les Danois étaient incroyablement passifs

Les 3 torpilleurs danois, qui se trouvaient juste à côté du sous-marin anglais, se sont apparemment comportés de manière complètement passive et n'ont pas interféré dans la bataille elle-même.

1er escadron, avec entre autres le navire blindé Peder Skram et le croiseur Gejser, au moment où l'attaque a été lancée, avaient atteint une position à env. A 5 milles nautiques du site. À A 10 h 35, l'escadron a observé une puissante explosion provenant de la zone autour de l'échouement.

Les canons des navires danois étaient équipés, mais restaient silencieux. Ceci malgré le fait que tôt le matin le chef d'état-major de la marine avait donné des ordres directs pour protéger le sous-marin anglais échoué, si nécessaire par la force des armes.

Les Danois se réveillent

Immédiatement après que le commandant anglais eut ordonné à l'équipage de débarquer et que plusieurs marins anglais eurent tenté de nager jusqu'au sol solide quelques centaines de mètres plus loin en direction de Saltholm, les torpilleurs danois intervinrent.



Le torpilleur Sølven
(Photo Orlogsmuseet)

Le torpilleur Sølven, qui était à l'ancre près du sous-marin anglais, mit immédiatement toute la vapeur sous les chaudières et coupa en même temps la chaîne de l'ancre et laissa ainsi l'ancre passer par-dessus bord.

Au même moment, Sølven a mis à l'eau l'un de ses canots de sauvetage pour venir en aide aux rescapés de l'E.13.

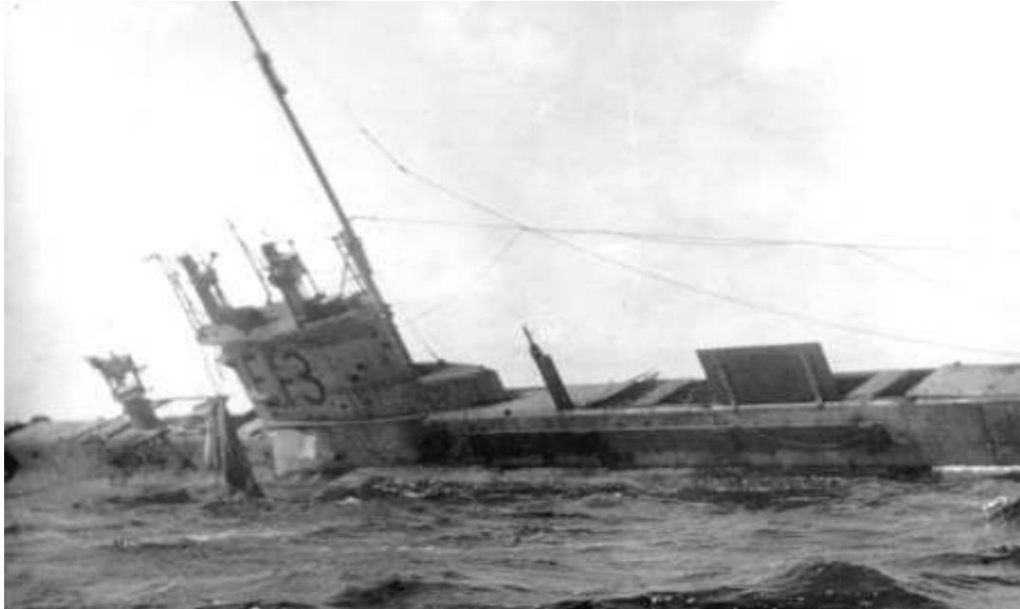
A pleine vitesse, le Sea Wolf s'avança vers les torpilleurs allemands pour protester contre cette violation de la neutralité danoise.

Au même moment, le torpilleur Støren a couru entre le sous-marin anglais et le torpilleur allemand attaquant et a aidé à récupérer les marins anglais survivants de l'eau.

Lorsque les torpilleurs danois se sont interposés, les torpilleurs allemands G132 et G134 ont immédiatement interrompu l'attaque et ont recommencé à se déplacer vers le sud à pleine puissance. Le résultat est 15 sous-mariniers anglais morts. Les sous-mariniers anglais survivants, dont le commandant, le capitaine lieutenant Layton, sont ensuite amenés à Holmen à bord du torpilleur Støren.

Le même jour, la flotte a secouru 14 sous-mariniers anglais morts, tous noyés. Le 15e et dernier des morts n'est secouru que quelques jours plus tard. Les morts ont été amenés à Holmen.

L'enseigne anglaise a volé du mât court du sous-marin tout au long de l'attaque et aussi après celle-ci.



Le sous-marin anglais abandonné E. 13 après l'attaque (Photo Orlogsmuseet)

La guerre est finie

Les 14 sous-marins anglais survivants devaient maintenant réaliser que pour eux la guerre était finie. Ils ont été internés au Danemark et ne pouvaient espérer être libérés qu'à la fin de la Première Guerre mondiale.

Pour la plupart d'entre eux, c'est ce qui s'est passé aussi.

Mais le commandant, le lieutenant-capitaine Layton, et son commandant en second, le premier lieutenant Paul Eddis, voulaient qu'il en soit autrement. Ils ont échappé à l'internement, tout simplement.

Les 15 cercueils avec les sous-marins britanniques tombés ont été ramenés en Angleterre après une cérémonie de deuil à Holmen à bord du navire DFDS S/S Vidar. Les morts étaient accompagnés d'un officier danois, le commandant Rørd Hammer ; et trois torpilleurs danois ont escorté le navire jusqu'à Hull.

L'épave du E.13 a ensuite été récupérée par les Danois et transportée à Holmen.

Après la guerre, le sous-marin, en accord avec les Anglais, est vendu à la casse

Le trackman de Lusitania s'échoue sur la côte ouest

L'une des violations les plus pacifiques de la neutralité s'est produite en novembre 1916, lorsqu'un sous-marin allemand s'est échoué en raison de dommages au moteur au large de Vrist, juste au sud de Harboøre, sur la côte ouest du Jutland.

Un navire de guerre danois a reçu l'ordre de se rendre sur le site pour garder le sous-marin et faire respecter la neutralité danoise.

Cependant, cela s'est avéré être une tâche facile. Lorsque le commandant du sous-marin allemand a appris qu'il ne pouvait pas amener le sous-marin en toute sécurité, il a choisi de faire sauter le navire.

Plus tard, il s'est avéré que le sous-marin allemand échoué et maintenant explosé était le sous-marin U 20 qui, en mai 1915, avait coulé le navire à passagers anglais Lusitania. Une baisse qui a ensuite été fortement déterminante pour amener les États-Unis dans la guerre.

L'ordre des relations se resserre

Dans 22 cas, des navires de guerre danois devaient garder des navires de guerre ou des navires marchands belligérants dans les eaux territoriales danoises ou dans des ports danois.



Le torpilleur Søulven a été impliqué dans l'affaire E.13, qui comprenait a contribué à resserrer l'ordre des ratios pour les navires de la flotte.

Dès le début de la guerre mondiale, la garde de ces navires avait été effectuée sur la base de l'ordre de précaution émis par le Haut Commandement de la Flotte le 19 août 1914, exactement un an avant l'épisode avec le sous-marin anglais E.13 .

La directive pour la garde des navires a été rédigée avant tout pour assurer le respect des dispositions de neutralité, mais après l'épisode E.13, l'ordre de précaution a été renforcé pour éviter des répétitions similaires.

Lorsque le cargo allemand Prinz Friderich Wilhelm s'échoue ainsi le 16 décembre 1916 en route vers le nord de Zealand et de Fionie par très mauvais temps, la commande des deux torpilleurs danois de garde est bien différente :

"Munitions préliminaires en place et torpilles prêtes à tirer. Si une attaque a lieu pendant la journée, ce sera probablement par sous-marin. Un périscopie est vu, un drapeau de protestation est levé et tiré immédiatement après".

La bataille de Bjerregaard

Le 1er septembre 1917, 4 chalutiers allemands armés ont été la cible de tirs dans les eaux territoriales danoises et chassés par des destroyers britanniques au large de Bjerregaard sur la côte ouest du Jutland.

Il n'y avait pas de navires de guerre danois à proximité, mais des navires ont été immédiatement dirigés vers la zone pour une garde temporaire des épaves des navires allemands.

Les équipages allemands débarqués sont aussitôt internés par les autorités danoises.

Pendant le bombardement britannique, plusieurs obus sont tombés à terre et ont causé beaucoup de dégâts. Plus tard, le gouvernement britannique a exprimé ses regrets pour l'épisode.

L'échouement d'Igotz Mendi à Skagen

Le cargo espagnol Igotz Mendi avait été élevé par le croiseur auxiliaire allemand Wolff dans l'océan Indien, et était sous pavillon allemand et avec un équipage de prise allemand à bord en route vers Kiel lorsqu'il s'échoua au large de Skagen le 24 février 1918.

À bord du cargo se trouvait encore l'équipage espagnol, tout comme il y avait aussi un certain nombre de prisonniers de guerre de diverses nationalités capturés par les Allemands.

Des navires de guerre danois, dont le navire d'inspection Diana et le croiseur Hejmdal, ont immédiatement reçu l'ordre de se rendre sur les lieux pour empêcher une attaque, une visite ou une arrestation par une puissance étrangère.



Le croiseur Hejmdal, vu ici quittant le port de Copenhague, a dû tirer un coup de semonce lorsqu'un sous-marin allemand a tenté pour la deuxième fois d'approcher le cargo espagnol échoué Igotz Mendi. (Photo des archives Orlogsmuseet)

Un sous-marin allemand de passage a tenté le 26 de contacter l'équipage de prise allemand à bord du navire espagnol. Les navires danois autorisaient la signalisation entre les navires, mais empêchaient la radiotélégraphie.

A midi le même jour, l'équipage espagnol a été ramené à terre dans le canot de sauvetage.

Dans l'après-midi, le gouvernement danois décida, la durée du séjour étant dépassée, que l'équipage allemand devait être ramené à terre et interné. Le navire devait être rendu à son équipage espagnol d'origine et les prisonniers de guerre devaient être libérés.

En raison d'une tempête dans la région, il n'a pas été possible d'informer immédiatement le capitaine allemand de cette décision.

Le lendemain, le temps s'est encore aggravé et l'équipage de la marine allemande a dû être ramené à terre dans le canot de sauvetage après avoir donné un signal de détresse.

Plus tard dans la matinée, un sous-marin allemand a de nouveau tenté de s'approcher du site d'échouement, mais a été repoussé par des coups de semonce du croiseur danois Hejmdal.

Un garde danois de la marine est resté sur le navire jusqu'au 29 février, après quoi la police a repris la garde.

Par la suite, l'Igotz Mendi a été récupéré par Svitzer, amené au port et remis à son équipage espagnol.

Le naufrage du sous-marin Dykkeren :

Le 9 octobre 1916, le sous-marin Dykkeren, sous le commandement du premier lieutenant Svend Aage Christiansen, quitte Holmen. Juste à l'extérieur du port de Copenhague, le cap était mis au nord, vers Tårnbæk.

Le sous-marin et son équipage de 9 hommes avaient commencé inconsciemment le dernier voyage fatidique du bateau.



Le sous-marin Dykkeren a accosté à Orlogsverftet. (Photo des archives Orlogsmuseet)

Le premier sous-marin de la Navy

Le sous-marin Dykkeren a été le premier sous-marin de la Marine. Il avait été construit pour la marine danoise au chantier naval Fiat San Giorgio à La Spezia en Italie en 1908/09, et après avoir été remorqué d'Italie au Danemark, il entra dans la flotte danoise le 29 septembre 1909.

Contrairement aux derniers sous-marins de la flotte, qui étaient également équipés de moteurs diesel, Dykkeren n'était équipé que de moteurs électriques, ce qui signifiait que son autonomie était fortement limitée, d'autant plus que les batteries ne pouvaient être chargées qu'à Holmen dès le départ.

En 1916, le sous-marin était donc principalement utilisé comme sous-marin d'entraînement, avec des tâches de guerre très limitées, car son rôle principal était de former de nouveaux sous-marinières.

Plongée de routine

À 13 h 30, le sous-marin a atteint le site d'entraînement au large de Tårnbæk Reef, juste au nord de Copenhague, et les préparatifs ont été faits pour la plongée de routine. Depuis le navire d'accompagnement, le navire de transport de torpilles Sleipner, vous pouviez suivre les préparatifs.

A cette époque, pour des raisons de sécurité, les sous-marins étaient toujours accompagnés d'un navire de surface lors des plongées d'entraînement.

À bord de Dykkeren, les écoutilles ont été fermées et peu de temps après, les vagues de l'Øresund ont déferlé sur le sous-marin alors qu'il commençait sa plongée.

Après un court laps de temps, rien ne révélait le sous-marin submergé, à l'exception des signaux réglementaires hissés à bord du navire d'escorte.



Le sous-marin Dykkeren en mer (Photo des archives Orlogsmuseet)

Parcours de collision

Le sous-marin n'avait été submergé que depuis très peu de temps lorsqu'un grand bateau à vapeur a été observé depuis le pont sur Sleipner se dirigeant droit vers l'endroit où le sous-marin avait coulé.



Escorter la frégate du navire de transport de torpilles Sleipner
(Photo des archives Orlogsmuseet)

Le navire d'escorte a utilisé son sifflet à vapeur pour alerter le navire étranger, qui s'est avéré plus tard être le vapeur norvégien S/S Vesla af Bergen, mais apparemment le vapeur a continué son voyage.

Sleipner a alors commencé à émettre de brefs coups avec son sifflet à vapeur, qui est le signal de détresse international en mer. Vesla, réalisant maintenant qu'il se dirigeait vers le danger, a immédiatement rebranché les machines - mais trop tard. Peu de temps après, la proue du bateau à vapeur a été légèrement soulevée hors de l'eau lorsqu'elle a apparemment heurté quelque chose sous l'eau !

Le sous-marin Le plongeur coule

À l'intérieur du sous-marin, on aurait dit qu'une pile de plaques de fer tombait lorsque le vapeur norvégien a heurté le sous-marin. Le sous-marin a chaviré violemment lors de la collision et l'eau a rapidement commencé à pénétrer dans la poupe.

Le plongeur avait été touché juste à l'arrière de l'écouille de descente arrière et une fuite majeure a été constatée au niveau du cadre de l'écouille. L'eau a jailli dans la poupe et la salle des machines par l'écouille endommagée à l'arrière.

Une action immédiate a dû être prise par l'équipage piégé pour sauver des vies !

Le chef, le premier lieutenant S. Aa. Christiansen, a agi en tant que sous-marinier professionnel. Il donne immédiatement l'ordre de faire sauter les réservoirs principaux et tente en même temps de dégager la quille du sous-marin.

Le but était clairement de ramener le Diver à la surface.

Mais la catastrophe n'a pas pu être évitée et dans une cascade de bulles d'air, le sous-marin s'est immobilisé à env. 10 mètres d'eau et avec un côté de frappe faible.

Il était maintenant un peu plus de 2 heures de l'après-midi.

Alerte instantanée et réponse rapide

Sleipner a immédiatement sonné l'alarme en naviguant vers le navire de la station non ancrée à Tårbæk Reef, la canonnière Guldborgsund, qui pourrait relayer l'alarme au haut commandement de la flotte.

Par pur hasard, il y avait un plongeur à bord à Guldborgsund. - Et pas un plongeur complètement aléatoire.

Le plongeur était le capitaine à l'époque, le baron Niels Juel-Brockdorff, qui était lui-même un sous-marinier expérimenté et avait auparavant été le chef du plongeur.



Capitaine, Baron Niels Juel
Brockdorff
(archives photo Orlogsmuseet)

Juel-Brockdorff était actuellement aux commandes du plus récent sous-marin de la flotte, le Triton, qui était juste à l'époque pour inspection à l'Orlogsværftet.

Il avait donc choisi ce jour particulier pour rendre visite au commandant de Guldborgsund, le capitaine Hermann Ewald, qui était également marié à la sœur de sa femme.

3 hommes remontent à la surface

Lorsque Sleipner est venu à côté de la canonnière, Juel-Brockdorff est monté à bord, afin que, si possible, il puisse aider aux travaux de sauvetage. Il a été immédiatement enfilé dans le scaphandre du navire qui l'accompagnait alors qu'ils naviguaient vers la bouée qui marquait l'endroit où le plongeur avait disparu.

Sur le chemin, on a soudainement observé que 3 hommes sont apparus à la surface, menés par le sous-marinier Janus Sørensen. Ils avaient réussi à se faufiler par la tour de commandement. Les 3 hommes ont été rapidement récupérés par un bateau que Vesla avait mis à l'eau.

Ils ont pu signaler que le commandant du Diver, le premier lieutenant Svend Aage Christiansen, était toujours dans la tour de commandement.

Il était maintenant trois heures et demie.



On voit ici des membres d'équipage du sous-marin Bellona portant les gilets importants vers 1920. (Photo des archives Orlogsmuseet)

6 gilets de sauvetage pour 9 hommes

Le sous-marin était équipé d'un total de 12 appareils respiratoires à oxygène avec gilets de sauvetage intégrés. 2 d'entre eux avaient été détruits, tandis que 4 se trouvaient dans le compartiment rempli d'eau.

Il n'y avait plus que 6 appareils avec des gilets de sauvetage correspondants pour les 9 hommes du sous-marin.

A bord du sous-marin, il a donc été décidé que les 3 qui n'avaient pas d'appareil respiratoire à oxygène devaient immédiatement tenter de s'échapper par la tour de commandement.

Le patron, qui était équipé d'un appareil respiratoire à oxygène, a dû les assister dans la sortie. Le plan était que tous les 9 essaient de se faufiler à travers la tour de commandement, le patron étant le dernier homme debout.

Premier plongeur près du sous-marin



Le chef du plongeur, le premier lieutenant S. Aa Christiansen, est décédé à

l'accident

(Photo des archives Orlogsmuseet)

De Sleipner, il a maintenant été décidé d'envoyer le plongeur, Niels Juel Brockdorff, pour essayer d'entrer en contact avec le patron de la tour de commandement.

Juel-Brockdorff lui-même dit à propos de l'expérience :

"J'ai aussi assez bien atterri sur le pont, mais comme le bateau reposait un peu sur le côté, j'ai dû ramper prudemment jusqu'au pont et j'ai eu la malchance de glisser, donc avant que je puisse vraiment le saisir, j'ai largué en bas. -"

Il poursuit : "Avec les trois remorqueurs sur la ligne de vie, on m'a signalé qu'il fallait me hisser ; une nouvelle tentative a également échoué car le courant m'a emporté, j'ai donc dû abandonner".

L'accident s'est produit à 13 heures, et comme la plupart d'une heure a dû s'écouler avant que je puisse descendre, il semble douteux que le patron ait été vivant à ce moment-là."

Chlore gazeux et eau à l'intérieur du sous-marin

Il devient vite impossible pour les 5 membres d'équipage de rester à l'arrière. Notamment lorsque l'eau salée intrusive a commencé à développer du chlore gazeux à partir des accumulateurs.

L'équipage s'est donc réfugié à l'avant dans la salle des torpilles. Par le hublot de la salle de commandement, ils pouvaient voir comment l'eau continuait de monter.

L'entraînement approfondi, la discipline et le courage personnel des hommes étaient alors mis à rude épreuve.

De nombreuses heures passeraient encore dans l'incertitude avant qu'ils ne puissent à nouveau respirer librement à la surface.

Le navire de récupération arrive

La marine avait depuis longtemps prévu que quelque chose comme cela pourrait malheureusement arriver, et avait donc un contrat avec Svitzer pour l'assistance au sauvetage en cas d'accident. accidents sous-marins.

À peine trois heures après l'accident, le navire de récupération du Svitzer, le Kattegat, a pu mouiller en position et la récupération a pu commencer.

La première chose qui a été faite a été d'envoyer un plongeur avec un tuyau d'air afin que de l'air frais puisse être pompé vers les personnes piégées. Ensuite, des fils d'acier devaient être attachés aux ferrures de levage qui étaient montées à l'avant du Diver.

Contactez les détenus

Alors que les plongeurs expérimentés de Svitzer ont ainsi commencé la récupération du sous-marin coulé, Juel Brockdorff a de nouveau été envoyé pour tenter de prendre contact avec le reste de l'équipage.



Plongeur lourd dans une combinaison d'environ la même apparence que celle utilisée par Juel-Brockdorff en 1916. La combinaison pesait env. 70 kilos.

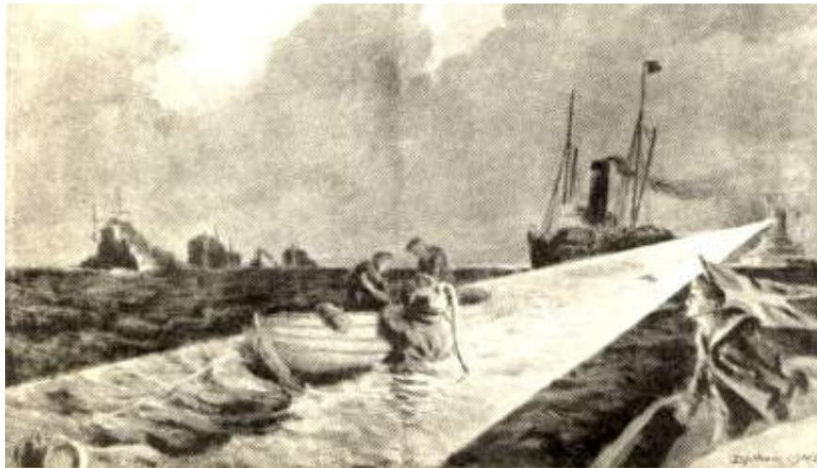
(Photo des archives Orlogsmuseet)

Avec un marteau à la main, il a essayé de signaler en code Morse aux détenus. Il dit lui-même :

"Je me tenais en bas, et la signalisation s'est déroulée comme pendant une leçon d'école. - Le machiniste Andersen et moi connaissions heureusement l'alphabet par cœur, et sa réponse est venue si clairement de la petite pièce là-dedans derrière les plaques d'acier que cela a également calmé lui et moi". -

Ce fut une expérience de pouvoir gravir à nouveau les échelons, ouvrir la fenêtre et signaler au commandant du vaisseau amiral, Olfert Fischer, "que les cinq hommes étaient de bonne humeur. -"

Plusieurs fois au cours de la soirée, Juel-Brockdorff est descendu au sous-marin pour rester en contact avec les prisonniers et leur dire en même temps l'avancement des travaux.



L'opération de sauvetage bat son plein (Dessin simultané - Archives Orlogsmuseet)

5 hommes sont sauvés vivants

Lorsque les câbles d'acier ont été attachés, Kattogat a commencé à soulever le sous-marin très lentement, tandis que de l'air frais continuait d'être pompé dans le bateau.

Enfin, à 23 heures, l'extrémité avant du sous-marin a de nouveau brisé la surface de l'Øresund, mais pas si haut que la trappe avant puisse être ouverte. Des sacs de sciure de bois ont donc été placés autour de l'écouille avant son ouverture.

Après avoir été piégés pendant près de 9 heures dans le sous-marin rempli de gaz Dykkeren au fond de l'Øresund, ils ont réussi à sauver les 5 derniers hommes du sous-marin écrasé à la surface.

Après une bouffée d'air frais, ils furent bientôt amenés à bord, où les attendaient du café échaudé et une eau-de-vie.

Le patron est mort

Un bateau a navigué vers la tourelle de commandement du sous-marin, qui s'élevait également au-dessus de l'eau.

De là, le corps du premier lieutenant Christiansen a été récupéré, décédé lors de l'éjection des trois premiers membres d'équipage, et n'a donc pas pu aider les autres dans la tentative d'éjection.

Il est resté à son poste et a donné sa vie pour son équipage.

Un torpilleur avec le drapeau naval en berne a ramené le corps du commandant et les survivants à la station de l'Orlogsværftet.



L'équipage du plongeur photographié avant la Première Guerre mondiale.

À l'extrême droite se trouve ensuite le lieutenant Rechnitzer (photo des archives de l'Orlogsmuseet)

La finale du plongeur

En raison du lac, ainsi que du mauvais temps et du timing, il a été décidé de redescendre le Diver au fond, maintenant que l'équipage avait été secouru.

Quelques jours plus tard, ils ont réussi à récupérer le sous-marin et à l'amener à Holmen. Mais il s'est avéré qu'il n'était pas possible de réparer le bateau, après quoi il a été mis au rebut.



Le pont arrière du plongeur photographié sur Holmen après la collision.

Le cadre de la trappe vide est clairement visible, tandis que le navire logique Hekla et le sous-marin britannique E.13 sont visibles en arrière-plan (Photo des archives d'Orlogsmuseet)

Le capitaine Juel-Brockdorff est honoré

L'ancien commandant du plongeur, le capitaine Niels Juel-Brockdorff, qui a été le premier à plonger vers le sous-marin coulé et pendant la majeure partie de l'opération de sauvetage, est resté en contact avec les sous-marinières piégés, a été félicité pour ses efforts.

Trois jours après l'accident, Juel-Brockdorff a reçu un accusé de réception écrit du chef du haut commandement naval, le vice-amiral OJ Kofoed-Hansen :

Monsieur. Capitaine N. Juel-Brockdorff, commandant du sous-marin Triton :

Après l'achèvement du sauvetage de l'équipage du sous-marin écrasé, le plongeur trouve l'occasion d'affronter M. Le capitaine pour exprimer sa reconnaissance pour votre excellente assistance dans ce travail, qui est considéré comme ayant contribué de manière significative au résultat obtenu.

Signature O. Kofoed-Hansen

Déjà le 18 octobre, le capitaine Niels Juel-Brockdorff a également été nommé Chevalier de l'Ordre du Danois, comme une nouvelle reconnaissance officielle de ses efforts.

Le sauvetage a fait le tour du monde



Après l'accident, plusieurs des plus gros navires de la marine ont été équipés d'une grue à l'arrière pour soulever les sous-marins.

Ici, vous pouvez voir le navire de la Garde côtière Peder Skram avec la grue montée à l'arrière (photo des archives d'Orlogsmuseet)

La décharge, qui a été effectuée à partir du sous-marin Dykkeren, a été la première du genre à être effectuée dans le monde.

L'affaire a donc fait grand bruit l'attention internationale dans les milieux maritimes, et le naufrage du sous-marin Dykkeren's a ensuite été mentionné dans de nombreuses revues maritimes.

Immédiatement après la collision de Dykkeren, un certain nombre de conditions ont été modifiées dans les sous-marins danois pour éviter une situation similaire, tout comme les plus gros navires de la flotte étaient équipés d'une grue lourde sur le pont arrière, afin de pouvoir aider dans les situations futures si possible. .

Heureusement, ces grues n'ont jamais été utilisées à cette fin.

Avec une force navale relativement importante composée de navires blindés, de sous-marins et de torpilleurs, appuyés par des mines posées, le Danemark avait réussi à affirmer sa neutralité et à passer sans être impliqué dans la guerre.