

Folge 11: Die Zwischenkriegszeit (1919-1939)

Das Verteidigungsprogramm von 1922

Der Erste Weltkrieg sollte das Ende aller Kriege bedeuten und nach seinem Ende gab es weltweit eine allgemeine Tendenz, selbst in den Ländern, die es geschafft hatten, sich aus Feindseligkeiten herauszuhalten, jeglichen Militärdienst mit Abscheu zu betrachten.

Politisch drückte sich dies in der Gründung des Völkerbundes aus (einer Organisation, die später Teil der Inspiration für die Gründung dessen war, was wir heute als die Vereinten Nationen kennen).

Der Völkerbund hatte von Anfang an einen tiefgreifenden Einfluss auf die Politik der Zwischenkriegszeit und wurde zum Forum, in dem kleine und große Probleme, einschließlich Abrüstungspläne in vielen Formen, diskutiert wurden. Dieser Einfluss, der natürlich sein musste, wirkte sich auch stark auf die dänische Verteidigungspolitik aus. Am 31. März 1919 wurden die Sicherheitskräfte der Marine abgeschafft, nachdem die Minenräumung in dänischen Gewässern als abgeschlossen angesehen wurde.

Nun vertrauten die Politiker auf den Völkerbund, und Dänemark würde in Zukunft nur noch eine bescheidene Neutralitätswache und vielleicht nur eine Marinepolizei auf See brauchen, wie von den Politikern vorgeschlagen und die Marine wurde wie das Heer stark beschnitten in den Zwischenkriegsjahren. Neue Verteidigungsvereinbarungen boten einen Schnitt nach dem anderen und ließen eine Flotte ohne festen Rahmen und ohne Zweckklausel zurück. Die Politiker waren für sachliche Argumente der Marineführung nicht empfänglich.

Es kam zu drastischen Kürzungen bei den Zuschüssen der Marine und diese Sparaktionen hemmten die Ausbildungs- und Übungsaktivitäten in der Marine stark, gleichzeitig machten unzureichende Wartung und fehlende Erneuerung es fast unverständlich, wie ein so hohes Niveau gehalten werden konnte, wie es tatsächlich gelang.

Erster königlicher Besuch in Grönland

Am 17. Juni 1921 hisst Commander Cold, der Kommandant des Kreuzers Valkyrie, die königliche Flagge auf der Reise des Königs zu den Färöern und nach Island. König Christian X. fährt als erster dänischer König weiter nach Grönland, aber da die Valkyrie nicht dafür gebaut ist, in eisgefüllten Gewässern zu segeln, muss der König mit der Eskorte des Inspektionsschiffs Fylla auf die Schiffsinsel von De Forenede Dampskibs Selskaber wechseln.

Der Kronprinz ernannte einen Marineoffizier



*Kronprinz Frederik als neu ernannter Marineoffizier 1921
(Jens-Ole B, Nielsen)*

Später in diesem Jahr, am 20. September 1921, wurde Kronprinz Frederik (später König Frederik IX.) zum Marineoffizier ernannt. Zum großen Leidwesen seines Vaters (König Chr. X.) hatte sich Kronprinz Frederik entschieden, in der Marine statt in der Armee zu trainieren (Chr. X machte Karriere als Offizier in der Leibgarde, wo er 1905 Oberbefehlshaber wurde).

Als erster dänischer Kronprinz hatte der Kronprinz gleichberechtigt mit den anderen Kadetten die Kadettenschule der Royal Navy durchlaufen und anschließend eine Karriere als Offizier gemacht.

1927 erhielt er sein erstes Kommando über ein Torpedoboot und durchlief mehrere Stationen bis zu seiner Ernennung zum Konteradmiral 1945.

Aus einigen der Marineoffizierskameraden wurden Freunde fürs Leben, und die Erfahrungen auf See prägten maßgeblich den Regierungsstil Frederiks IX.

Eine dänische Flotte als absolutes Minimum

Um eine modernisierte Basis für die Zusammensetzung der Verteidigung in Bezug auf die "*Ordnungen von 1909*" zu bestimmen und diese an die neue Basis der dänischen Verteidigung anzupassen, wurde eine Verteidigungskommission eingerichtet, die unter anderem befasste sich ausführlich mit den Verhältnissen während der Neutralitätswache 1914-18 und mit den dänisch-deutschen Verhandlungen, die der Verteidigungsvereinbarung von 1909 vorausgegangen waren.

Die aus der Arbeit dieser Kommission hervorgegangene Vorlage, *der Verteidigungsplan von 1922*, enthielt viele Neuerungen im organisatorischen und personellen Bereich, stellte sich aber auch von Anfang an vor große Herausforderungen, da der Etat der Marine um 25 gekürzt wurde % jedoch so viel wie möglich von der vorhandenen Ausrüstung erhalten wollte, entstand eine scharfe Diskrepanz zwischen der Ausrüstung, die in den Zahlen der Marine enthalten war, und dem Geldbetrag, der für ihre Wartung und für den Neubau zur Verfügung stand.

Gleichzeitig reichten sowohl das Gerätekonto als auch das Gehaltskonto nicht aus, so dass es in keiner Weise möglich war, dem Material entsprechendes Personal auszubilden und zu unterhalten

Admiralität und Marine warnten wiederholt vor der Unhaltbarkeit und Gefährlichkeit des eingeschlagenen Kurses im Materialbereich, aber die Mehrheit der Politiker war für sachliche Argumente nicht empfänglich. Im Gegenteil, die sozialdemokratische und radikale Seite arbeitete weiter an der vollständigen Abrüstung.

Ein Vorschlag, die Marine durch eine Seepolizei zu ersetzen, erreichte sogar den Tisch des Reichstags, und selbst die verteidigungsfreundlicheren bürgerlichen Parteien trugen durch ihren gegenseitigen Streit um ein paar Millionen mehr oder weniger für die Verteidigung zur Schwächung der Verteidigungsposition bei.

Ein Streit, der 1929 zum Sturz der linken Madsen-Mygdal-Regierung und damit zur Bildung der zweiten Stauning-Regierung führte.

Die Struktur der Flotte 1922

Gemäß dem Gesetz von 1922 sollte die Flotte aus der *Linie* und der *Reserve* bestehen

Die Linie, einschließlich:

- 6 Kriegsschiffe (Küstenpanzerschiffe) mit einer Gesamttonnage von ca. 18.000 t
- 24 Torpedo- und U-Boot-Boote von insgesamt ca. 7.000 t
- 2 Minenschiffe insgesamt. 1.000 t
- Sonstige Schiffe und Schiffsausrüstungen für Minensprengung.
- Flugzeugausrüstung.

Die Reserve bestehend aus:

- 1 Kreuzer für Überseefahrten, •
Fischereiinspektionsschiffe •
Vermessungsschiffe.

Als das Gesetz in Kraft trat, kann man wohl sagen, dass das gelistete Material teilweise vorhanden war.

Die Zeile beinhaltete:

- 4 Kriegsschiffe mit einer Gesamttonnage von ca. 14.000 t, wovon der älteste (Herluf Trolle) war
ca. 23 Jahre alt • 9
Torpedoboote und 12 U-Boote, insgesamt ca. 4.000 t • 1
Minensuchboot • und viele Wachschiffe und
Minensperrgeräte.

Die Reserve bestand aus:

- Das Kriegsschiff Skjold und 2 kleine ältere Kreuzer, insgesamt ca. 5.000 t • 3
Torpedoboote und 2 U-Boote • sowie einige Minensperrgeräte. • 1 Kreuzer
Valkyrien, • 4 Inspektionsschiffe, • 3 Vermessungsschiffe und Tender wurden
als Spezialschiffe gebaut. • das Schulschiff (Schoner) Ingolf, • Transportschiffe
und Schiffe • und das Königsschiff Dannebrog (1879-1932), das ebenfalls in den
Zahlen der Marine enthalten war.

Die Marine und das Marineoffizierkorps werden neu organisiert

In dem Plan von 1922 wurde das frühere Unteroffizierkorps der Marine abgeschafft, da die betreffenden Personen auf Deckoffizierspositionen versetzt wurden, die den gleichzeitig eingeführten Offizieren der Armee entsprachen, gleichberechtigt mit anderen Offizieren. 07. August 1921 Mit der Verabschiedung des schwedischen Marinegesetzes werden die Einheiten der Marine in Divisionen unterteilt:

- Die Schiffsdivision mit Kommandant Commander Frederik Cold
- Die Torpedobootdivision mit Kommandant Kapitän Christiern A. Broberg (der Schiffsdivision unterstellt, aber am 8. Oktober 1924 von dieser getrennt)
- Die U-Boot-Division mit Chief Captain Henry C. Gad

Im Marineoffizierkorps wurden anstelle von Leutnant und Oberleutnant die Bezeichnungen Kapitänleutnant und Kriegshauptmann sowie Marineleutnant 2 kaum besetzt sein.

Die U-Boot-Division wird gegründet

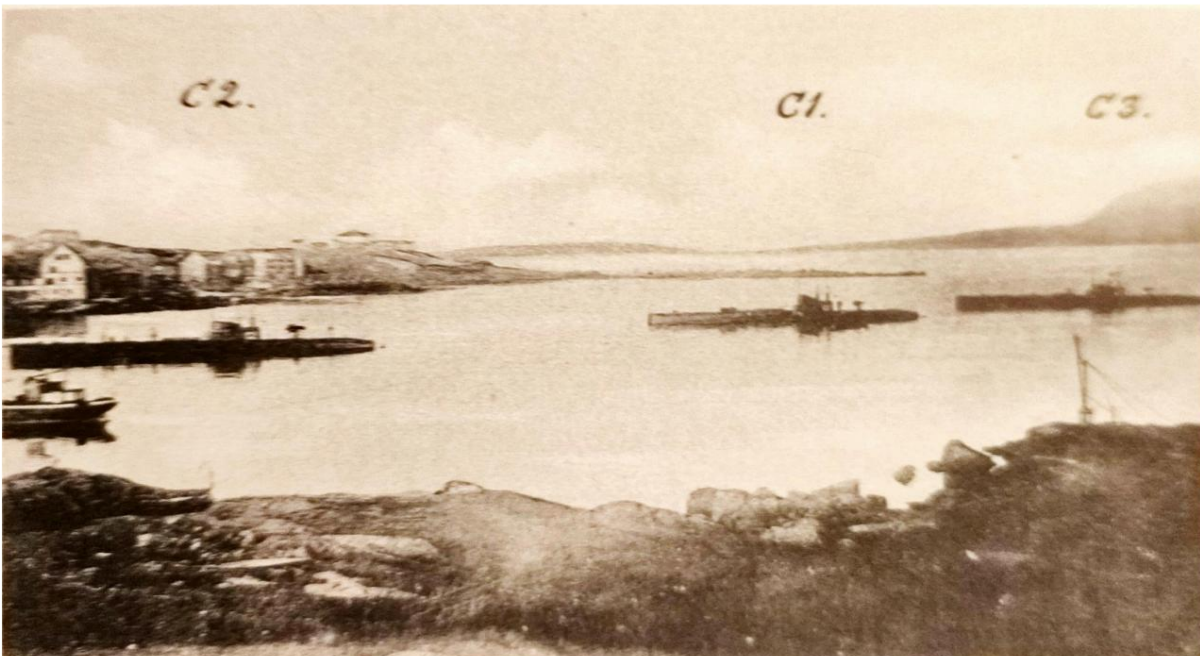


*Dänische U-Boote auf See in den Zwischenkriegsjahren. Im Vordergrund des Bildes sind die beiden Boote der D-Klasse zu sehen, mit DRYADEN vorne DAPHNE Dahinter sind 2 U-Boote der C-Klasse mit BELLONA im Vordergrund zu sehen, und hinten im Bild sind gerade noch 2 B zu erkennen -Klasse U-Boote.
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

Die U-Boot-Streitkräfte hatten ihren Wert durch die Bewahrung der Neutralität während des Ersten Weltkriegs bewiesen und wurden zu einem der wenigen Teile der Marine, die nicht von den massiven Kürzungen betroffen waren, die in den Zwischenkriegsjahren folgten, und 1920 nahmen 3 U-Boote an der Feier von teil Sonderjütland wird wieder dänisch,

1922 wurden die U-Boote in der U-Boot-Division zusammengefasst, und dieser Waffentyp war tatsächlich der aktivste Teil der dänischen Seeverteidigung und wahrscheinlich auch der effektivste während der gesamten Zwischenkriegszeit. Im selben Jahr nahmen zwei U-Boote der C-Klasse an einer Fahrt teil, die unter anderem ging nach Stockholm und tauchte 1923 U-Boote der B-Klasse als erste dänische U-Boote in der Nordsee.

Diese wurde bereits im Sommer des Folgejahres übertroffen, als die 3 neuen U-Boote der C-Klasse auf große Fahrt rund um England und Schottland zu den Färöer-Inseln gingen – natürlich ohne Begleitschiff



Bellona, Rota und Flora auf Thorshavns Rot. Während des Aufenthalts in Thorshavn erhielt Rota eine neue und unerprobte Aufgabe. Eine schwangere Frau musste in Svino abgeholt und zum Krankenhaus in Thorshavn gesegelt werden. Als Ergebnis der Fahrt mit dem U-Boot wurde das Kind (ein Junge) anschließend Rotaldur (Marinebibliothek) getauft.

Nach dem Untergang der Diver verfügte die Flotte über 6 U-Boote der A-Klasse (Havden, Thetis, Havfruen, 2. April, Najaden und Nymfen) und 5 U-Boote der B-Klasse (Ægir, Ran, Triton, Neptun und Galathea). ab 1920 kamen weitere 3 Boote (Rota, Bellona und Flora) der neuen C-Klasse und ab 1926 zwei weitere neue Boote (Daphne und Dryaden) der D-Klasse hinzu, gleichzeitig einige der älteren A-Klasse und U-Boote der B-Klasse wurden ausgemustert, aber zeitweise überwogen. Die Marine hat mehr als 10 einsatzfähige U-Boote.

Die neue D-Klasse war mit insgesamt sechs Torpedorohren ausgestattet, einer starken Panzerung, die jedoch reduziert wurde, da die beiden hinteren Torpedorohre außerhalb des Druckkörpers lagen, was ein Nachladen dieser Rohre bei getauchtem U-Boot unmöglich machte. Darüber hinaus waren sie mit einem 75-mm-Deckgeschütz für den Einsatz gegen Oberflächenziele und einem 20-mm-Maschinengewehr für den Einsatz gegen Flugzeuge ausgestattet. Gleichzeitig wurden die spezifischen Anforderungen, die die dänischen Gewässer an die U-Boote stellten, erfüllt, sodass die D-Klasse nicht tiefer als 2,5 Meter ging, als die Marine forderte, dass die Boote in der Lage sein sollten, durch die Bøgestrømmen östlich von Vordingborg zu fahren

Die Mehrzahl der U-Boote stand ständig unter Kommando, was teilweise notwendig war, z.B. insbesondere zur Pflege der Akkumulatoren. Die Batterien der U-Boote profitierten davon, dass sie häufig eingesetzt wurden, und da es fast so viel Besatzung erforderte, ein U-Boot zu warten, wie es unter Kommando zu halten, waren die U-Boote während ihres gesamten Dienstes eine der aktivsten Waffen in der Marine.

Zu Beginn waren die Maschinen und Waffensysteme der U-Boote von einer Reihe von "Kinderkrankheiten" geplagt, die es ihnen zusammen mit der geringen Oberflächengeschwindigkeit der U-Boote nicht leicht machten, zusammen mit der Oberfläche Teil einer Streitmacht zu sein. Eines der Probleme war die Kommunikation zwischen untergetauchten Einheiten. Im ersten Jahr erfolgte die Kommunikation zwischen den getauchten U-Booten über eine Glocke, die Morsesignale durch das Wasser aussendete. Die meisten Kinderkrankheiten wurden jedoch unmittelbar vor oder während des Ersten Weltkriegs gelöst. In den 1920er Jahren z. Unterwassertelegraphie, um miteinander zu kommunizieren, und die Kommandowinde der A- und B-Klasse war der Ausgangspunkt für eine Reihe wichtiger Übungen zwischen den U-Booten und den Überwassereinheiten. Der Wettbewerb zwischen den U-Booten und den Überwasserschiffen war hart. Während die Offiziere der U-Boote den Kampfwert der U-Boote beweisen wollten, wollten die Offiziere der Überwasserschiffe das Gegenteil beweisen, da der Untergang der Lusitana durch die Deutschen im Jahr 1915 bei vielen Marineoffizieren, die an U-Boote glaubten, einen Widerwillen hervorrief waren eine hinterhältige Art der Kriegsführung.

Die realistischen Übungen zwischen den U-Booten und den Überwasserschiffen in Verbindung mit der Tatsache, dass die wenigen Offiziere an Bord der Überwasserschiffe viel über die Manöver der U-Boote wussten, führten zu einer Reihe gefährlicher Situationen und in mehreren Fällen zu direkten Kollisionen zwischen den dänischen Einheiten. 1922 kollidierte das U-Boot Neptun mit dem U-Boot Triton, während beide unter Wasser operierten, und später in diesem Jahr kollidierte Neptun auch mit dem Torpedoboot Springeren. In beiden Fällen kamen die Beteiligten ohne größere Schäden davon, obwohl das Torpedoboot ein kleines Leck hatte und die Brücke des U-Bootes beschädigt wurde.

1923 ließ Bellona ihr Periskop nach einer Kollision mit dem Kreuzer Geyser verbiegen, und zwei Jahre später ging es für das U-Boot erneut schief, das seine Periskope erneut beschädigte, als es vom Torpedoboot Hvalrossen getroffen wurde. Im selben Jahr wurde Ægir bei einer Kollision mit einem Torpedoboot ihr Deckgeschütz abgerissen. 1926 wurde die Rota vom Kreuzer Hejmdal gerammt, und im folgenden Jahr wurde bei einer ähnlichen Übung das Periskop der Galathea verbogen.

Zu guter Letzt wurde Daphne 1928 von Rota gesegelt, während beide den Tauchgang betrieben. Glücklicherweise wurden bei den erwähnten Kollisionen weder U-Boote noch Menschen ernsthaft verletzt.



Luftaufnahme, die die Kollision zwischen dem Kreuzer Hejmdal und dem U-Boot Rota im Jahr 1926 zeigt. Es ist deutlich zu sehen, wie die beiden Schiffe stark umkehren, um die Kollision zu vermeiden. Was allerdings nicht ganz gelang (Marinens bibliotek)

Rettungsleine der U-Boote - Depot- und Werkstattschiffe

Damit die U-Boote weit entfernt von der Hauptbasis auf Holmen operieren konnten, wurde es notwendig, ein Werkstatt- und Depotschiff auszustatten, das den U-Booten auf ihren Reisen folgen konnte. Die Marine beschloss daher 1917, das alte Kanonenboot Grønsund in das erste Begleitschiff der U-Boot-Staffel umzubauen.



Das Werkstattschiff Grønsund mit einem U-Boot auf der Backbordseite und einem der HM II-Flugzeuge der Marine achtern. Nachdem Henrik Gerner das Kommando übernommen hatte (1928), wurde Grønsund auf der Insel als schwimmende Werkstatt für die U-Boote angelegt. Hier lag es bis 1950, als das 67 Jahre alte Schiff zur Verschrottung verkauft wurde (Marinens bibliotek)

Von 1916 bis 1928 fungierte das Schiff als Mutterschiff für die U-Boote, aber Mitte der 1920er Jahre erreichte das alte Schiff das Ende seiner Lebensdauer, und es wurde notwendig, ein neues Schiff für die U-Boote zu finden. Zum ersten – und einzigen – Mal wurde ein Schiff gebaut, das für diese Aufgabe maßgeschneidert war, und am 4. Januar brach Henrik Gerner von der neuen Schiffbauanlage des Orlogsværftet auf der Dockinsel auf.



Depot- und Werkstattschiff Henrik Gerner (Marinebibliothek)

Die H-Klasse

1934 begann die Werft mit der Planung einer neuen Klasse von U-Booten, um die allmählich veralteten Einheiten der B-Klasse zu ersetzen (das letzte Boot der A-Klasse wurde 1932 ausgemustert).

Um die Ordnung aufrechtzuerhalten, war ursprünglich geplant, die neuen U-Boote E-Klasse zu nennen, aber hier gab es Probleme bei der Namensfindung, ein Problem, das durch die Tatsache, dass die Marine begonnen hatte, die Klasse zuzulassen, noch verstärkt wurde U-Boote haben die gleichen Namen mit der Initiale der Klasse D wie die Klasse.

Daher wurde entschieden, dass die Namen der Einheiten stattdessen mit hav- beginnen sollten. Die U-Boote hießen Havmanden, Havfruen und Havkalen und wurden gemeinsam als H-Klasse bezeichnet. Die Havmanden wurde im Juni 1937 vom Stapel gelassen und übernahm im Oktober 1938 zum ersten Mal das Kommando, und sieben Monate später trat Havfruen in die Flotte ein, gefolgt von Havkalen 2 Monate später.

Die U-Boote waren den Küsten-U-Booten anderer Länder technisch ebenbürtig und sowohl mit Sonar als auch mit sechs Hydrophonen entlang des Rumpfes ausgestattet, was zu den modernsten Unterwasser-Hörgeräten gehörte.

Als Neuheit war die H-Klasse nicht mit einer Deckkanone zum Versenken kleinerer Überwasserschiffe ausgestattet. Stattdessen bekamen sie eine starke Flugabwehrbewaffnung, bestehend aus 2 zwei 40-mm-Geschützen, die mit einem vorderen und einem hinteren Teil des Turms platziert waren, und zwei 8-mm-Geschützen ohne Rückstoß im Turm. Die schwere Flugabwehrbewaffnung zeigt zusammen mit der Reduzierung der Tauchzeit (35 Sekunden für die H-Klasse), dass die Marine erkannt hatte, dass eine der größten Gefahren aus der Luft kam.

Das U-Boot sollte weiterhin tauchen, wenn es ein feindliches Flugzeug entdeckte, aber sollte die Zeit dafür nicht reichen, sollte es sich auch unter Wasser verteidigen können,

In der gesamten Zwischenkriegszeit waren U-Boote der aktivste Teil der dänischen Seeverteidigung und wahrscheinlich auch der effektivste. Die Wirksamkeit wurde durch die Ankunft der neuen Boote vervielfacht, aber der Hintergrund dafür war die Tradition und der gute Geist und die Bildung, die diese Waffe im Laufe der Zeit geprägt hatten.

Katastrophenfall

Die in den 1920er Jahren durchgeführte Sparaktion konnte eine äußerst ärgerliche und hemmende Wirkung auf den Schulungs- und Schulungsbetrieb nicht vermeiden, die zusammen mit der unzureichenden Wartung und Erneuerung der Ausrüstung eine Mitursache für den Unfall auf dem Cruiser war

Geysir



Cruiser Geysir (Navy-Bibliothek)

Der Kreuzer und die dänische Trainingsdivision, für die er das Kommandoschiff war, befanden sich zu dieser Zeit auf Staffeltraining in Masnedsund in småländischen Gewässern.



Die Übungsabteilung befand sich in Masnedsund im Smålandsfarvandet

Die Katastrophe ereignete sich, als Offiziere und Besatzungen mehrerer Schiffe der Übungsdivision an Bord der Geysir versammelt waren, um Zeuge einer Demonstration eines neuen Phosphornebel-Entwicklungsgeräts zu werden.

Es war daher geplant, dass am Morgen des 25. Mai die Offiziere und Kommandeure der Übungsdivision im Umgang mit dem Nebelentwicklungsgerät an Bord der Geyser eingewiesen werden sollten.

Ursprünglich sollte der Stellvertreter der Torpedoboote an der Demonstration teilnehmen. Stattdessen wurde entschieden, dass die Bosse selbst an der Demonstration teilnehmen sollten.

Durch das kapriziöse Spiel des Schicksals traf der Unfall daher viele der anwesenden Kommandeure, während der Stellvertreter, darunter Kronprinz Frederik, entkam. Kronprinz Frederik, später Frederik IX., hatte wenige Tage zuvor das zweite Kommando auf dem Torpedoboot Delfinen übernommen.

Die Explosion im Nebelentwicklungsapparat ereignete sich unmittelbar nach Beginn der Demonstration.

Das Achterdeck des Kreuzers wurde sofort in ein brennendes Inferno verwandelt. Brennender Phosphor wurde über die Anwesenden verteilt.

Insgesamt 55 wurden bei der Explosion verletzt, darunter 21 Marineoffiziere, 14 Deckoffiziere und Deckoffiziere, 2 Kommandanten auf Zeit, 12 ständige Gefreite und 6 Wehrpflichtige. Mehrere der Verletzten erlitten schwere Verletzungen.

Explosion statt Nebel

Oberleutnant Kai Hammerich, Kommandant des Torpedobootes Sælen, später Kommandant und Kommandant der Jutlandia-Expedition, der bei der Explosion selbst schwer verletzt wurde, schildert später selbst die Katastrophe: „Wir haben jetzt ein halbes Hundert Kommandanten auf dem Achterdeck versammelt, und Ingenieur E. Borg wurde beauftragt, uns eines der Geräte vorzuführen. Ich selbst saß anderthalb bis zwei Meter vom Gerät entfernt auf der Schiene.

Borg bereitete sich nun darauf vor, den Phosphor zu entzünden, da sich dann ein dicker und undurchsichtiger Rauch entwickeln sollte, der vom Wind getragen werden würde.



Verlegung von künstlichem Nebel (Marinebibliothek)

Letztes Jahr hatte ich in Peder Skram eine ähnliche Übung mit einigen älteren und viel größeren Geräten gemacht, und plötzlich erinnerte ich mich, dass ich dann einen Spritzer von glühendem Phosphor auf meine Hand bekam und dass es lange gedauert hatte, bis ich diese Kleinigkeit bekam gelegt.

Daher war mir klar, dass ich vorsichtig sein sollte, also sprang ich von der Reling herunter und wandte dabei mein Gesicht für einen Moment vom Gerät ab.

Gleichzeitig gab es einen ohrenbetäubenden Krach, und es war, als hätte ich einen heftigen Schlag auf den Kopf bekommen, so dass ich weder sehen noch fühlen konnte, sondern auf das Deck stürzte. Dann folgte ein Moment vollkommener Stille, während ein Seufzen durch das Schiff ging.

Danach konnte ich um mich herum Stöhnen und Rufe hören, deren Bedeutung ich nicht verstand, sowie Rufe von Befehlen, sich nach der Feuerrolle zu treffen. Ich konnte nichts sehen, aber beim Atmen spürte ich Phosphordämpfe in meiner Kehle, also stand ich auf, um frische Luft zu schnappen. Aber wieder fiel ich auf das Deck.

Plötzlich war mir klar, was passiert war: Die 10 kg Phosphor müssen explodiert sein, anstatt wie üblich Rauch zu entwickeln. Mir war auch bewusst, dass ich raus war, wenn ich noch einen Atemzug nahm.

Was dann geschah, ist mir nur vage. Aber, oh Schreck: Ich wachte etwas später auf, und alles brannte und roch nach verbranntem Fleisch.

Menschenfüße trampelten über mich hinweg, und Kommandant Wenck rief aus der Ferne: Sorgen Sie dafür, dass Oberleutnant Hammerich die Kleider auszieht.“

Kapitänleutnant Rützou starb an seinen Verletzungen

Bei der Explosion wurde unter anderem der 30-jährige Kapitänleutnant Paul C. Rützou, Kommandant des Torpedoboots Delfin, schwer verletzt. Wenige Tage später starb er am 11. Juni 1923 im Garnisonskrankenhaus in Vordingborg an den Folgen der Explosion.

Paul C. Rützou wird von seiner in Amerika geborenen Frau überlebt; und er wurde später auf dem Garnisonfriedhof in Kopenhagen begraben.



*Kapitän Leutnant
Paul C. Rützou
starb an seinen Verletzungen
(Marinebibliothek)*

Der Hauptmann selbst unter den Schwerverwundeten

Der Kommandant von Gejser, Kriegskapitän Godfred Hansen, war selbst unter den Schwerverwundeten und musste sein Kommando am selben Tag niederlegen, als er zusammen mit den anderen Verwundeten in das Garnisonslazarett in Vordingborg verlegt wurde.



*Der Kommandant des Kreuzers
Gejser, Kriegskapitän
Godfred Hansen
(Marinebibliothek)*

Unter den Verwundeten befanden sich auch die meisten Kommandeure der 9 Torpedoboote und 3 Minensuchboote der Übungsdivision.

Nach sofortiger Erstversorgung an Bord der Gejser wurden die Verwundeten mit schneller Hilfe der Torpedoboote der Übungsdivision nach Vordingborg gebracht.

Gebrandmarkt fürs Leben

Nur 2 der Verwundeten konnten noch am selben Tag ihren Dienst an Bord wieder aufnehmen. Am 26. Mai wurden 21 der Verwundeten in das Marinekrankenhaus in Kopenhagen gebracht, während die 32 am schwersten Verletzten im Garnisonskrankenhaus in Vordingborg blieben. Soweit es der Gesundheitszustand der Betroffenen zuließ, wurden sie in das Marinekrankenhaus in Kopenhagen verlegt. Bis Ende des Jahres wurden die meisten als vollständig oder teilweise geheilt entlassen. Einige der Verwundeten waren jedoch lebenslang gezeichnet.

Der Maschinist E. Borg, der die Demonstration überwacht hatte, wurde geblendet und mehrere erlitten große, schmerzhaft und entstellende Wunden im Gesicht, am Hals, an den Armen und am Körper. Es dauerte Jahre und viele schmerzhaft Operationen, bis die Wunden einigermaßen verheilt waren.

Etliche der Beteiligten waren lebenslang von Entstellungen und Narben gezeichnet, denen selbst die geschicktesten Chirurgen in Dänemark und England mit plastischer Chirurgie nur bedingt helfen konnten. Oberleutnant Kai Hammerich, der, wie oben erwähnt, zu den Schwerverletzten gehörte, wurde sowohl in Dänemark als auch in England mehr als 3 Jahre lang behandelt und 14 Schönheitsoperationen unterzogen.



Oberleutnant Kai Auch Hammerich, hier als Kommandant, gehörte zu den Schwerverwundeten (Marinebibliothek)

In der Praxis teilen

Der bereits 1892 gebaute Kreuzer Gejser war seit Frühjahrsbeginn 1923 Kommandoschiff der Übungsdivision. Die Übungsabteilung bestand aus Gejser, 9 Torpedobooten, 3 Minensuchbooten, 7 U-Booten, sowie einigen Flugbooten sowie dem Hilfsschiff Grønsund und dem Tender Fenris. Kommandant HLE Wenck war verantwortlich für die Übungsabteilung.

Nach der Katastrophe nahm die Division ihre Übungen wieder auf, die Anfang Juli 1923 endeten.

Kurz vor einer weiteren Katastrophe

Etwas später im Sommer war der Kreuzer Gejser in einen weiteren Unfall verwickelt, der leicht zu einer noch größeren Katastrophe hätte werden können.

Bei einer Angriffsübung kollidierte Gejser mit dem untergetauchten dänischen U-Boot Bellona.

Bei der Kollision verbogen das U-Boot eines seiner Periskope, aber zum Glück gab es keine weiteren Schäden und die Übungen wurden fortgesetzt.

Aber nur 2 Tage später wurden die Periskope des U-Bootes Bellona erneut gebogen. Diesmal geschah es, als eines der dänischen Torpedoboote darüber hinwegsegelte.

Luftwaffe der Marine

Bereits im August 1910 hatte das Marineministerium damit begonnen, die Möglichkeiten des Einsatzes von Flugzeugen in der Flotte zu untersuchen. Es geschah kaum vier Jahre, nachdem Ellehammer am 12. September 1906 seinen ersten 42-Meter-Sprung auf der Insel Lindholm gemacht hatte.

Weitsichtige Offiziere in der Marine hatten offenbar ein klares Gespür dafür, dass der Einsatz von Flugzeugen die Marine vielleicht bei der Lösung ihrer Aufgaben stärken könnte, und mehrere Marineoffiziere waren von Anfang an an der Gründung der Danske Aeronautiske Selskab im Jahr 1909 beteiligt.

Die Pionierzeit

Am 25. März 1912 kaufte der fliegerinteressierte Generalkonsul Ludvigsen eines der Flugzeuge vom Typ HENRY FARMAN, die vom Fliegerpionier Robert Svendsen verwendet wurden, und schenkte es der Marine.



*Das Flugzeug Glenten, das erste Flugzeug der Marine, hatte einen 50-PS-Motor und eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

Die Marine hatte also ihr erstes Flugzeug, und da die Marine eine alte Tradition hatte, ihre Schiffe zu benennen, hieß es Glenten.

Im Sommer 1912 wurde eine Privatsammlung initiiert, die 43.000 DKK einbrachte, für die zwei Flugboote vom Typ Donnet-Leveque in Frankreich bestellt wurden.

Bei der Auslieferung im April 1913 hießen die Flugboote Maagen und Ternen, später wurden die Namen offiziell in Maagen 1 und Maagen 2 geändert.

Durch Ermächtigung des Zuwendungsergänzungsgesetzes 1912-1913 erhielt der Flieger Ulrich Birch ab Februar 1913 eine feste Anstellung als Marineflieger und Ausbilder.

Ulrich Birch stellte für den Seeflug sein eigenes persönliches Flugzeug namens Eagle zur Verfügung, das jedoch nur von kurzer Dauer war. Bereits im Oktober stürzte das Flugzeug ab, Birch starb später an seinen Verletzungen.

Die Air Force befand sich ursprünglich an der nordöstlichen Ecke von Kløvermarken in Kopenhagen in einem Zelt und einem kleinen Hangar.

Auf Neutralitätswache

Als im August 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, verfügte die Flotte über zwei Flugboote, MAAGEN 1 und 2, sowie fünf ausgebildete Piloten, aber bereits vor Kriegsausbruch wurden Übungen mit operativem Charakter durchgeführt.

Bereits am Tag nach Kriegsausbruch konnte das Marine-Oberkommando tägliche Luftaufklärung im Sund anordnen, wo viele deutsche Marineaktivitäten stattfanden, z. im Zusammenhang mit dem Bergbau.

Der Weltkrieg bedeutete einen Stopp des Materialeinkaufs aus den kriegführenden Ländern, aber bereits im August 1914 konnte die Orlogsværftet ein vielversprechendes Projekt für ein Flugzeug zur Wasserüberwachung präsentieren. Das Projekt war eine Verbesserung der zuvor gelieferten französischen Donnet-Leveque-Flugboote.



*MAAGEN 3 (FB II), das erste Flugboot, das bei Orlogsværftet gebaut wurde.
(Foto aus der Fotogalerie der Verteidigung)*

Am 22. August 1914 erhielt Orlogsværftet vom Marineministerium die Genehmigung, mit der Produktion der neuen Flugboote zu beginnen. Bis 1917 baute Orlogsværftet insgesamt acht der sogenannten OV-Flyvebådet, später FB II genannt.



*Die Luftbootstation Kopenhagen auf Margretheholm, später Luftmarinestation Kopenhagen, ist hier in den frühen 1920er Jahren mit Nyholm im Hintergrund zu sehen.
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

Um den 20. April 1915 waren die Arbeiten zur Errichtung einer Flugbootstation auf einem verfüllten Gebiet östlich von Nyholm, Margretheholm, so weit fortgeschritten, dass die Flugboote von Kløvermarken hierher verlegt werden konnten.

Die neue Flugbootstation, später Luftmarinestation København genannt, wurde mehrfach erweitert und diente als Basis für die Flugboote, solange der Marine Air Service bestand, bis 1950.

Das Geschwader im Großen Belt benötigte auch Flugzeuge, um die Aufklärungsaufgaben zu lösen, und um die größtmögliche Flugzeit zur Verfügung zu haben, wurde im Herbst 1916 eine Flugbootstation in Slipshavn am Nyborg Fjord eingerichtet, von wo aus die Flugboote fliegen konnten unterstützt das Geschwader.

Die Orlogsverftet produzierte trotz ständigem Materialmangel weiterhin Flugboote und so verfügte die Luftwaffe Ende 1917 über mehr als 12 einsatzfähige Flugboote.

Im selben Jahr fanden auch die ersten Versuche mit Aufprallbeobachtung zum Beschuss der Artillerieschiffe statt, ebenso wie Nachtflugübungen.



*Orlogsverftets erster Flugboot-Workshop auf Holmen.
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

Die Nachkriegsjahre

Bereits vor Ende des Ersten Weltkriegs war eine eigenständige U-Boot- und Flugzeugabteilung mit einem Kommandanten als Leiter eingerichtet worden.

Im Gegenzug hatte der Reichstag beschlossen, den gesamten inländischen Flugzeugbau einzustellen, auch wegen der vielen Unfälle, die sich in den vergangenen Jahren ereignet hatten.

In der Praxis stand diesem Verbot jedoch die Tatsache gegenüber, dass nach dem Ende des Ersten Weltkriegs große Mengen an Material auf dem Weltmarkt verfügbar waren.

Mai 1919 erhielt die Marine fünf Friedrichshafener FF49-Pontonflugzeuge, die später als HB II bezeichnet wurden.

Der Erwerb erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für öffentliche Arbeiten, das die Möglichkeit eines Lufttransports der Post im Inland prüfen wollte.

Ab Herbst 1921 wurden die Panzerschiffe Olfert Fischer und Peder Skram so umgebaut, dass sie fortan ein Flugzeug vom Typ HM I tragen konnten, wodurch nun eine regelmäßige taktische Zusammenarbeit eingeführt wurde.

Nun ist es wichtig, sich daran zu erinnern, dass das Radar noch nicht erfunden war und somit diese Flugzeuge die einzige Möglichkeit waren, "über den Horizont hinaus" zu sehen.

Das Verteidigungsgesetz von 1922 bedeutete eine allgemeine Schwächung der Marine, bedeutete jedoch, dass die Luftwaffe nun als Teil der Marine erwähnt wurde. Am 15. September 1923 wurde damit die Luftwaffe der Marine als eigenständige Einheit direkt dem Marineministerium unterstellt.

Der Kapitän und spätere Kommandant Asger EV Grandjean, der selbst als Pilot ausgebildet wurde, wurde der erste Chef der Luftwaffe.

Eine Aufgabe, die er bis 1941 mit großer Kompetenz und Autorität ausübte.



*Kommandant Asger EV
Grandjean (1889-1948)
Chef der Luftwaffe
1923-1941.)
(Marinebibliothek)*

Landgestützte Flugzeuge

Von Anfang an waren alle Flugzeuge der Flotte Wasserflugzeuge, und die gesamte Pilotenausbildung fand daher selbstverständlich auf diesen Flugzeugen statt.

Aus England hatte man jedoch wertvolle Erfahrungen mit dem Einsatz von Landflugzeugen für die Elementarausbildung gesammelt und bereits 1921 fünf gebrauchte Radschulflugzeuge vom Typ Avro 504K (LB I) angeschafft.

Die Flugausbildung erfolgte zunächst auf dem Truppenübungsplatz Avedøre, später ab 1923 in Kastrup, und ab 1926 zog die Flugschule in die neu gegründete Luftmarinestation Ringsted, die auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Ringsted eingerichtet wurde.

Von 1925-1928 wurden die angeschafften Schulflugzeuge nach und nach durch die modernere Avro 504N ersetzt, die jedoch noch die dänische Bezeichnung LB I behielt, die über einen größeren Motor verfügte und zudem so ausgestattet war, dass nun Blindflug geübt werden konnte.

Landgestützte Flugzeuge waren nun zu einem wesentlichen Bestandteil der Luftwaffe der Marine geworden.

Die ersten Kämpfer

Die Entwicklung während und nach dem Ersten Weltkrieg hatte den Bedarf an echten Kampfflugzeugen deutlich gemacht, nicht zuletzt zum Schutz der Aufklärungsflugzeuge.

Orlogsverftet hatte bereits ein Projekt für ein zweisitziges Flugboot-Jäger entworfen, aber die Kriegserfahrung hatte bereits gezeigt, dass landgestützte Jäger Wasserflugzeugen völlig überlegen waren.

Daher wurde beschlossen, die Air Force um eine Abteilung moderner landgestützter Jäger zu erweitern, und 1925 wurden 3 Flugzeuge in England gekauft.



*Das erste Jagdflugzeug der Marine und
Dänemarks war vom Typ Hawker Hawk II.
(Foto aus der [Fotogalerie der Verteidigung](#))*

Die Air Force hatte sich für eine modifizierte Version des englischen Tag- und Nachtjägers Hawker Woodcock Mk.II entschieden, der gerade bei der RAF in Dienst gestellt worden war.

Die norwegische Luftwaffe verfügte damit über ein hochmodernes Jagdflugzeug, und in den nächsten zwei Jahren baute die Orlogsværftet weitere 12 Flugzeuge des Typs in Lizenz. Alle Flugzeuge erhielten die dänische Bezeichnung Hawker Dankok (LB II) und wurden auf der Luftwaffenstation in Ringsted stationiert.

Bisher war die einzige Rettungsausrüstung der Piloten eine Schwimmweste, aber der Dankok-Jäger war auch für Sitzfallschirme ausgerüstet, die daher in Dänemark zum Einsatz kamen.

Die neuen Jäger wurden ab dem 12. Oktober 1926 offiziell in die jetzt neu geschaffene 2. Luftflottille an der Luftmarinestation Ringsted aufgenommen, während die Wasserflugzeuge in der 1. Luftflottille an der Luftmarinestation Kopenhagen organisiert wurden.

Die Air Navy Station in Ringsted war nicht sehr groß und nicht zuletzt von hohen Bäumen und Telefonmasten umgeben, weshalb sie für z.B. Grundschoflflug.

1930 wurde ein Flugverbot für den Grundschoflflug auf dem Flugplatz aufgehoben und stattdessen eine neue Luftwaffenstation auf der Avnø-Halbinsel errichtet, die für zehn Jahre gepachtet worden war.

Zukünftige Schulfüge sollten dann in Avnø stattfinden.

Numerisch am größten

Die 2. Luftflottille war nun mit modernen Jägern ausgestattet, und es war daher an der Zeit, auch die älteren und schließlich abgenutzten HM I's in der 1. Luftflottille zu modernisieren.

Daher wurden 1928 sechs Heinkel HE8-Pontonflugzeuge aus Deutschland gekauft, die die dänische Bezeichnung HM II erhielten, gleichzeitig wurde ein Lizenzvertrag für den Bau weiterer Flugzeuge bei Orlogsværftet abgeschlossen.

Da Deutschland zu dieser Zeit keine Militärflugzeuge bauen durfte, war das Flugzeug angeblich als Postflugzeug konzipiert, es stellte sich jedoch als recht unproblematisch heraus, das Flugzeug in ein sehr geeignetes Militärflugzeug umzubauen, ausgestattet mit zwei Maschinengewehren, Funkgerät und Halter für acht Bomben.

In der Zeit von 1929 bis 1938 baute Orlogsværftet weitere 16 Flugzeuge dieses Typs, der zahlenmäßig damit zum größten Flugzeugtyp wurde, der in die Luftwaffe der Marine aufgenommen wurde.

Die HM II war ein robustes Flugzeug, das die Entwicklung der Luftwaffe maßgeblich beeinflusste und in der Zeit bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs vielfältige Aufgaben erfüllte.

Erstflüge in Grönland

Die HM II sollte damit auch das erste Flugzeug werden, das die dänische Souveränität durchsetzte.

In den frühen 1930er Jahren kam es zwischen Norwegen und Dänemark zu einem Streit um den Besitz von Grönland, wobei Norwegen behauptete, Dänemark habe die Souveränität über die große Insel nicht durchgesetzt.

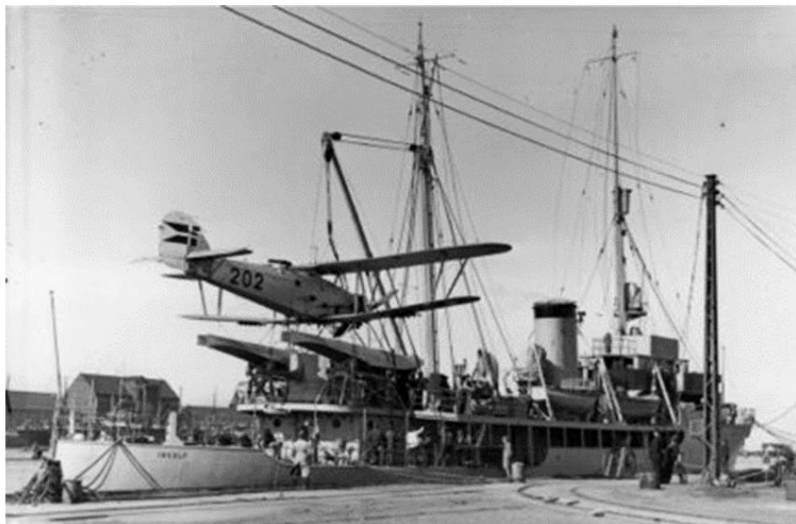
Die Situation eskalierte, als 1931 norwegische Gefangene mehrere Gebiete in Nordostgrönland besetzten und die norwegische Regierung die Gefangenen gleichzeitig mit Polizeigewalt in den besetzten Gebieten ausstattete.



*Hier ist ein Heinkel HE8 (HM II) während eines Fluges in Grönland zu sehen.
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

Als 1932 drei ausgerüstete Expeditionsschiffe nach Grönland geschickt wurden, Knud Rasmussens 7. Thule-Expedition und Lauge Kochs Expedition nach Nordostgrönland, waren alle drei Schiffe daher unter anderem ausgestattet mit einem der HM II-Flugzeuge der norwegischen Luftwaffe.

In den 1930er Jahren wurden die Inspektionsschiffe mit Flugbooten ausgestattet.



*Das Inspektionsschiff **Ingolf** bei der Übernahme des Wasserflugzeugs an Bord.
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

Beide Expeditionen wurden erfolgreich durchgeführt, und trotz der schwierigen Bedingungen wurden anschließend jedes Jahr ein oder zwei HM II in Grönland stationiert.

Die Aufgaben der Luftwaffe waren vor allem Aufklärung und Artillerieführung, im Zusammenhang mit der Seevermessung in Grönland wurden hier auch Flugboote eingesetzt.

Der Konflikt zwischen Norwegen und Dänemark wurde vor dem Internationalen Gerichtshof in Den Haag beigelegt, wodurch die Souveränität über Grönland nicht zuletzt dank des Beitrags der Luftwaffe zum Schutz der dänischen Territorialrechte an Dänemark ging.

Von 1932 bis 1938 führten die HM IIs in Zusammenarbeit mit dem Geodätischen Institut auch systematische Luftaufnahmen und Vermessungen großer Gebiete Grönlands zur Verwendung beim Zeichnen von Karten durch.

Stärkere und offensivere Flugzeuge

Die Marine wollte schon lange Flugzeuge offensiverer Art, Bomber und Torpedoflugzeuge, weshalb 1926 in England ein dreimotoriges Torpedoflugzeug bestellt wurde. Das Flugzeug erwies sich jedoch als nicht stabil und der Vertrag wurde gekündigt.

Später gelang es dem Chef der Air Force, Commander Captain AEV Grandjean, jedoch stattdessen, 1932 die Genehmigung zum Kauf von zwei englischen Mittelstreckenbombern des Typs Hawker Horsley zu erhalten. Die gekauften Flugzeuge erhielten die Bezeichnung Hawker Dantorp oder HB III die dänische Version.

Als nur zwei Flugzeuge angeschafft wurden, lag dies an der klaren Erkenntnis, dass Torpedowerfen aus Flugzeugen etwas ganz Neues war, das erprobt werden musste, bevor eine solche Waffe operativ eingesetzt werden konnte. Im Zusammenhang mit dem Kauf hatte die Flotte auch eine Lizenz zum Bau von zehn weiteren Flugzeugen bei Orlogsværftet erhalten. Erst 1936 gelang es, befriedigende Ergebnisse beim Torpedowerfen aus den Flugzeugen zu erzielen, aber dann fehlte das Geld für Neuanschaffungen.



*Hawker Dantorp (HB III) hat gerade seinen Torpedo während eines Übungsstarts in Bramsnæs vig im Jahr 1934 abgeworfen.
(Foto aus dem Archiv des Orlogsmuseet)*

Das neue Verteidigungsgesetz von 1932 hatte für die Luftwaffe keine wesentlichen Änderungen und damit auch keine Verbesserungen gebracht. Die Luftwaffe der Marine sollte weiterhin aus zwei Luftflottilen, einer mit Kampfflugzeugen und einer mit Aufklärungsflugzeugen, sowie Ausbildungsflugzeugen und Flugzeugen für besondere Aufgaben bestehen.

Trotz der angespannten Wirtschaft gelang es Grandjean 1933, einen Zuschuss für den Kauf und den Lizenzbau von 12 neuen Jägern zu erhalten, um die inzwischen veralteten Dankok-Jäger (LB II) zu ersetzen.

Zwei Flugzeuge vom Typ Hawker Nimrod Mk. II wurde in England gekauft und weitere zehn Flugzeuge wurden in der Zeit von 1934 bis 1935 bei Orlogsværftet in Lizenz gebaut.

Die Luftwaffe der Marine verfügte nun über ein modernes Kampfflugzeug, aber in diesen Jahren war die Entwicklung innerhalb der Flugzeugindustrie sehr schnell.

Die Luftwaffenstation in Ringsted erwies sich schnell als zu klein für die neuen Jäger, und 1936 wurde beschlossen, das Gelände in Avnø zu kaufen und dort eine permanente Luftwaffenstation einzurichten.

Im folgenden Jahr wurde das Layout in Avnø fertiggestellt und die 2. Luftflottille, die jetzt aus 12 Hawker Nimrod (LB V) besteht, wurde 1937 auf die neue Luftmarine-Station Avnø verlegt, und die Luftmarine-Station in Ringsted wurde geschlossen.

Dunkle Wolken ziehen auf

Die Machtübernahme der Nationalsozialisten in Deutschland 1933 und die daraus resultierende militärische Aufrüstung destabilisierten nicht nur die politische Lage in Europa.

Gleichzeitig bedeutete die Luftfahrttechnische Entwicklung eine gestiegene Bedeutung des Luftmachtbegriffs gegenüber den altbekannten See- und Heereskräften, die jedoch sowohl politisch als auch militärisch nur schwer Beachtung fand.

Im Zusammenhang mit den Verhandlungen 1936 über ein neues Verteidigungsgesetz wurden Vorschläge für ein weiteres Jagdflugzeuggeschwader für die Marine gemacht, ebenso wie die Luftwaffe den Ausbau mit einer Bombenflottille skizziert hatte, so dass die Gesamtstärke 4 Luftflottilen erreichte .

Aber es fehlte die nötige politische Unterstützung, und im Verteidigungsgesetz von 1937 wurde das Streitkräfteziel auf weiterhin nur 2 Luftflottilen festgelegt, was aus der Sicht der Nachwelt als völlig unzureichend angesehen werden musste.

Doch schnell, aber zu spät, mussten Politik und Marineführung erkennen, dass nicht zuletzt ein großer Modernisierungsbedarf bei den Kampfflugzeugen der Luftwaffe, aber auch ein dringender Bedarf zur Anschaffung leichter Bomber bestand.

Grandjean wurde daher ermächtigt, sowohl eine Vereinbarung für einen neuen leichten Bomber als auch einen Ersatz für die schnell alternden Nimrod-Jäger zu treffen.

1938 wurde mit der englischen Fabrik Fairey Aviation ein Vertrag über den Bau des zweisitzigen Bombers vom Typ P. 4./34 bei Orlogsværftet unterzeichnet, und 1939 wurde die Werft beauftragt, 12 dieser Flugzeuge zu bauen, aber keines von ihnen wurden am 9. April 1940 fertiggestellt.

Auch der Marinestab hatte erkannt, dass die Zeit der Nimrod-Kämpfer endgültig vorbei war. Die Zeit des Doppeldeckers war vorbei, und jetzt war der Eindecker die Zukunft, aber die Zeit lief ab.

Daher wurden Verhandlungen über den Kauf neuer Jäger für die 2. Luftflottille aufgenommen, und die Wahl fiel auf die italienische Macchi MC-200, obwohl die Luftwaffe gerne die Anschaffung der Fokker D. XXI gesehen hätte, die war jetzt Standard in den Army Air Forces.



Die Macchi MC-200, hier in italienischer Lackierung, wurde als Ersatz für den Nimrod-Jäger gewählt. (Foto aus dem USAF-Museum)

Aber die Zeit war versäumt, und es war nun begrenzt, mit welchen Nationen gehandelt werden konnte, wenn man gleichzeitig die Versorgung sichern wollte.

Der Vertrag über die Lieferung der 12 neuen Macchi MC-200-Jäger als Ersatz für die alternde Nimrod (LB V) der Flotte war am 9. April 1940 fertig, wurde aber nie unterzeichnet.

In Dänemark galt die Bereitstellung einer glaubwürdigen Luftverteidigung offenbar als unüberwindbares Ziel.

Auf einer Reise mit Niels Juel nach Südamerika

Nach Kriegsende war die Regierung nicht geneigt, Mittel für ein neues Panzerschiff zu verwenden. Sie wollten Abrüstung und prüften ernsthaft die Möglichkeiten, Niels Juel in ein Fähr- oder Frachtschiff umzuwandeln oder einfach als Schrott zu verkaufen.

Für die Geschütze war jedoch bereits eine Anzahlung an Krupp gezahlt worden, und nach dem Ersten Weltkrieg fragte das Unternehmen, ob die Lieferung erfüllt werden solle. Die radikale Regierung wollte auf keinen Fall 30-cm-Geschütze, das seien "Angriffswaffen".

Immerhin war viel Geld in das Bauprojekt gesteckt worden, also war das Ende der Geschichte, dass ein völlig neues Design mit 10 Stück 15-cm-Kanonen vorbereitet wurde, ein zusätzliches Deck auf das Schiff gelegt wurde und dann hatte man es ein seegehendes Schulschiff, eine Art langsamer Kreuzer, der sich auch hervorragend für Repräsentationszwecke eignete.

So übernahm Niels Juel im Mai 1923 das Kommando und wurde dann ausgiebig eingesetzt, unter anderem als königliches Schiff auf Reisen nach Finnland, zu den Färöern und Island. Bereits am 23. Oktober 1923 brach Niels Juel unter Kommandant A. Bojesen zu seinem auf erste längere Reise nach Südamerika



Das Artillerieschiff Niels Juel segelt von Kopenhagen nach Südamerika. (Marinebibliothek)

Der Zweck des Marsches war es, im Ausland Flagge zu zeigen, Dänemark zu repräsentieren und dadurch den dänischen Handel und die dänische Industrie zu fördern, indem der dänische Film, der grönländische Film und einige unserer besten Industriefilme gezeigt wurden, und nicht zuletzt Grüße aus Dänemark zu überbringen an alle Dänen, mit denen wir im Ausland in Kontakt kommen konnten.

Die Abfahrt war für Sonntag, den 21. Oktober geplant, aber zuerst musste das Schiff für die Reise ausgerüstet werden. Das Laden der Proviant und Granaten erfolgte während ca. 1 Woche und während Niels Juel im Trockendock war.

Geladen ca. 1000 Granaten, viele hundert Mehlsäcke und ca. 10.000 Fässer von Tuborg und Carlsberg. Der Gefrierschrank war mit frischem Fleisch gefüllt und der Kühlraum war auch mit Tonnen von Margarine und Butter und Eingemachtem und mehreren Lastwagen voller Wein usw. gefüllt.



Die Besatzung von Niels Juel fotografierte in den weißen Uniformen, die sie auf der Reise nach Südamerika 1923-1924 trug. (Marinebibliothek)

Vor der Abfahrt stattete der König in Begleitung seines gesamten Offiziersstabes während des königlichen Grußes, der 27 Schüsse aus Niels Juels Kanonen und der Batterie Sixtus, einen Besuch an Bord ab.

Während der König die Fallseiltreppe hinaufging, wurde König Kristian gespielt und die Flagge des Königs wehte unter einem erneuten Gruß, der über den Hafen hallte und das Schiff in blauen Schießpulverrauch hüllte, auf die Spitze von Niels Juel.

Nachdem er ein wenig mit den Offizieren gesprochen hatte, hielt der König eine ziemlich kurze, aber witzige Rede und sagte etwa so:

Wenn Niels Juel nun mit diesem Zug losgeschickt wird, vertritt er Dänemark und viele Dänen da draußen in fernen Ländern werden sehnsüchtig auf den Tag blicken, an dem sich ein dänisches Kriegsschiff ihrem Hafen nähert.

Ich wünsche Ihnen allen eine gute und angenehme Fahrt. Gute Fahrt und bis bald.

Gut leben.

Der König verabschiedete sich dann von allen, indem er die Reihen entlangging und sich der Reihe nach verabschiedete. Dann ging er wieder von Bord, und wieder brachen die 27 Kanonenschüsse mit scharfen Blitzen und einem nachziehenden Nebel in den sanften Herbsttag.

Die Prozession

Nachdem sie den Anker gelichtet hatte, stieg Niels Juel aus dem Sundet heraus, umrundete Helsingør und Gilbjergbrinken und fuhr weiter in das Kattegat in Richtung Skagen, das nach Einbruch der Dunkelheit umrundet wurde. Danach ging die Fahrt über die Nordsee, was sich einfach nicht als angenehm herausstellte.



Niels Juels Zug 1923-24

Nach einigen Tagen rauhen Wetters erreichte das Schiff den Ärmelkanal und um ca. bei Am 26. Oktober um 11 Uhr erreichte Niels Juel die Stadt Dartmouth, eine kleine Stadt von der Größe von Svendborg, die terrassenförmig auf einem Berg liegt.

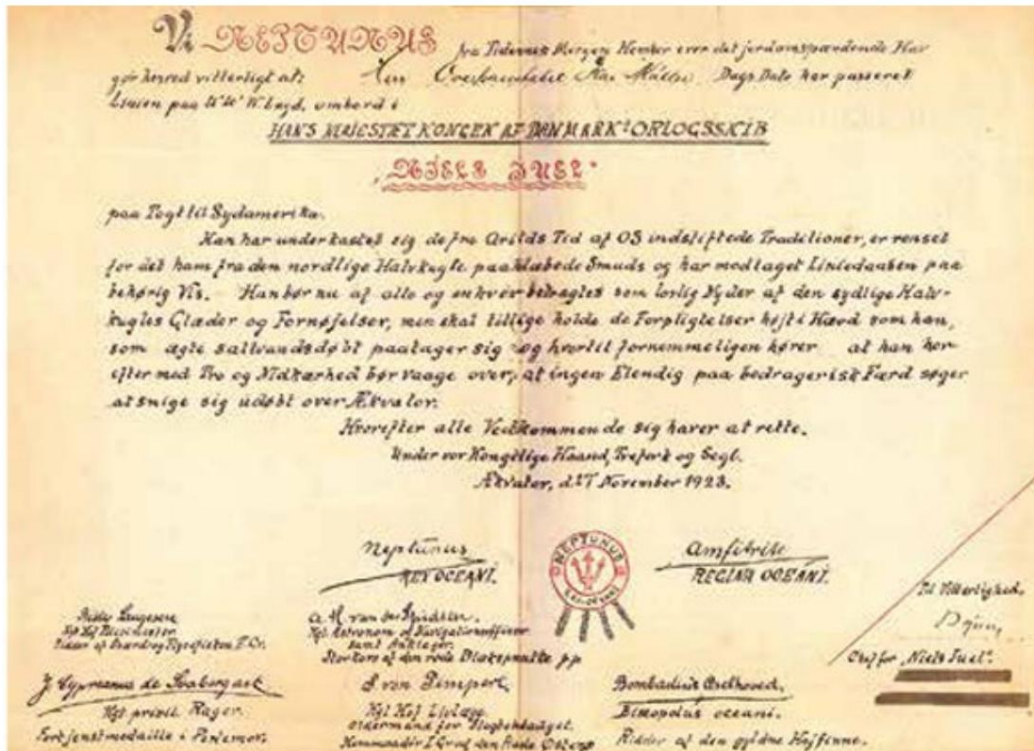
Nach 2-3 Tagen Inspektion stach Niels Juel am 29. Oktober mit dem Ziel Cadiz in See, eine Reise von 1025 Seemeilen und ca. 5 Tage im See.

Von Cadiz ging die Reise weiter nach Madeira und nach einigen Tagen Inselbesichtigung weiter nach St. Vinzenz. Und am 28. November überquerte Niels Juel den Äquator

Und wie es Tradition ist, müssen alle getauft werden, wenn sie den Äquator passieren, so Niels Juels Besuch von König Neptun, der sich nach alter Tradition weigert, das Schiff die Linie passieren zu lassen, bis alle Ungetauften getauft sind



König Neptun und Königin Amphitrite, begleitet von Niels Juel an Deck. (Verteidigungsbibliothek)



Linientaufschein von der Taufe an Bord der Niels Juel am 27. November 1923. (Bibliothek Forsvarets)

Rio de Janeiro

Am 5. Dezember um 2 Niels Juel erreichte das Ziel der Reise, Rio de Janeiro, die Hauptstadt Brasiliens.

Verankert auf dem Nest neben einem großen brasilianischen Dreadnought namens Sao Paulo von ca. 18-20.000 Tonnen mit einer Besatzung von 1.000 Mann.

Niels Juel wurde mit einem Salut begrüßt und wieder höflich geantwortet, und aus einem der Forts ertönten als Willkommensgeste die leisen Töne der dänischen Nationalhymne in Richtung des Schiffes, eine Geste, die die Besatzung von Niels Juel mit der brasilianischen Nationalmelodie als erwiderte sie paradierten nebenher.

Nach einem 9-tägigen Besuch in Rio de Janeiro endete die Reise am 15. Dezember, die Reise ging weiter in Richtung Argentinien und Nach einigen frischen Tagen auf dem Atlantik glitt Niels Juel am 21. Dezember in das tiefgelbe Wasser des Flusses La Plata hin Argentinien's Hauptstadt Buenos Aires, wo Weihnachten und Silvester verbracht wurden Am 2. Januar stachen wir nachmittags von Buenos Aires aus in See und die Reise ging wieder gen Norden



Montevideo die Hauptstadt von Uruguay als Ziel.

Niels Juel am Kai in Montevideo am 4. Januar 1924. Im Hafen lagen neben Niels Juel die drei dänischen Schiffe M/S Lousiana und S/S Christiansborg sowie S/S Sønderborg. (Verteidigungsbibliothek)

Norden, aber noch nicht zu Hause

Am Morgen des 9. Januar verließ Niels Juel Montevideo und die Heimreise nach Dänemark begann.

Am Nachmittag des 25. Januar hatte Niels Juel das sehr traurige Ereignis, dass Kopf Nr. 984, T. Sørensen aus Århus, starb.

Da die Temperatur immer noch 28 Grad C betrug, war es unmöglich, ihn an Land zu bringen, also mussten sie ihn am nächsten Tag um ca. 6 Grad nördlicher Breite und 32 Grad westlicher Länge.

Sie hatten keine Blumen für einen Kranz, aber der Sarg war ordentlich in eine große Kriegsflagge gehüllt, auf deren Deckel weiße Kreuze liefen.

Während die Beerdigung stattfand, lag Niels Juel still und tauchte mit der großen Kriegsflagge auf Halbmast in den See, und nach der Rede des Häuptlings und der anschließenden Beerdigung wurde der Sarg ins Meer gesenkt, gefolgt von einem dröhnenden Kanonenschuss aus dem Meer Brücke als letzte Hommage an die Toten.

Am 17. Februar legte Niels Juel dann mit 2 Tagen Verspätung in Plymouth an. Nur ein kurzer zweitägiger Aufenthalt hier war geplant, um fünf Tage später, am 22. Februar, Kohle für den letzten Teil der Reise über die Nordsee nach Hause nach Kopenhagen in Dänemark aufzunehmen. Um 24:00 Uhr ging Niels Juel im Hafen von Frederikshavn vor Anker und am nächsten Morgen um 10:00 Uhr wurden Admiral Konow und Prinz Knud an Bord des Inspektionsschiffes Diana gebracht, woraufhin der Kurs auf Kopenhagen gesetzt wurde, das um ca. 10 Uhr.

Die Runde war dann zu Ende und damals war die Heimkehrfreude und die zahlreichen Willkommensgrüße, die der Crew entgegenflossen.

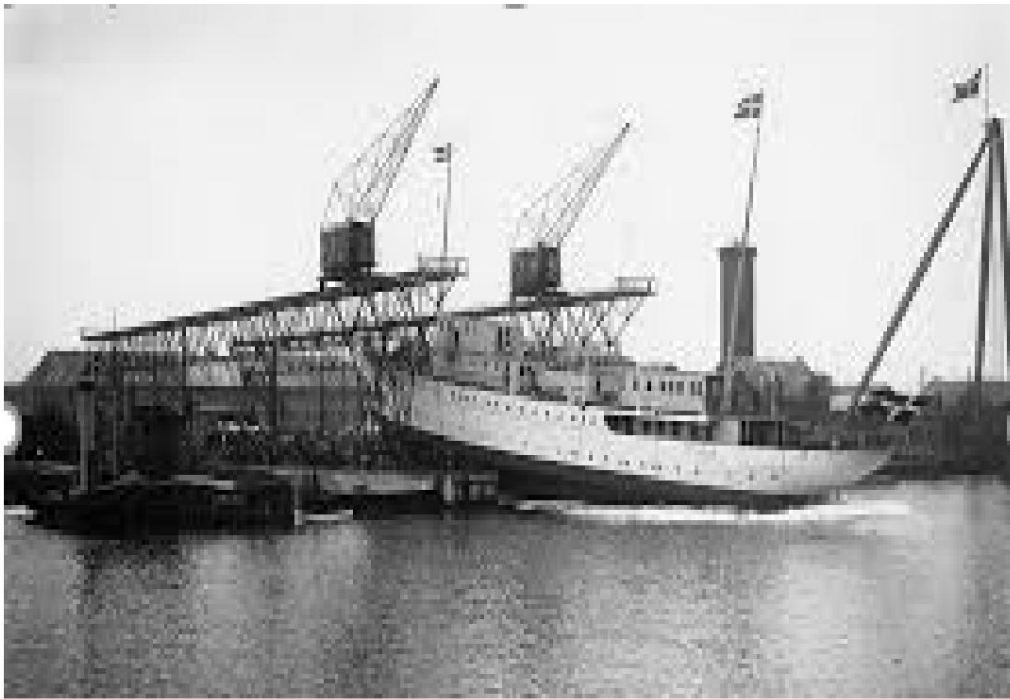
Die Werft wird zivil

Wie bereits erwähnt, war der wirtschaftliche und materielle Hintergrund für die Aktivitäten der Flotte in dieser Zeit sehr schwierig.

Auf organisatorischer Seite erfolgte 1924 die ganz wesentliche Änderung, dass die ehemalige Militärwerft in eine zivile Staatswerft unter dem Marineministerium umgewandelt wurde.

Diese Neuordnung hatte jedoch keinen Einfluss auf die Größe der Flotte, da die mit der Neuordnung verbundenen Kosten durch Sondermittel gedeckt wurden, aber sie hatten tiefgreifende Auswirkungen auf das zukünftige Alltags- und Geschäftsleben der Marine und waren maßgeblich mitgestaltend eine Reihe von Problemen in der Zusammenarbeit zwischen dem Marinemilitär und den zivilen Technikern der Werft

Mit der Umwandlung der Marinewerft in eine zivile staatliche Werft wurde der Rest von Holmen am 29. März 1924 per Gesetz in ein Militärkommando umgewandelt und heißt jetzt Marinestation. Der erste Kommandant war Konteradmiral Axel V. Scheel.



Dannebrog Søsættes (Marinebibliothek)

Erster Neubau auf Dokøen

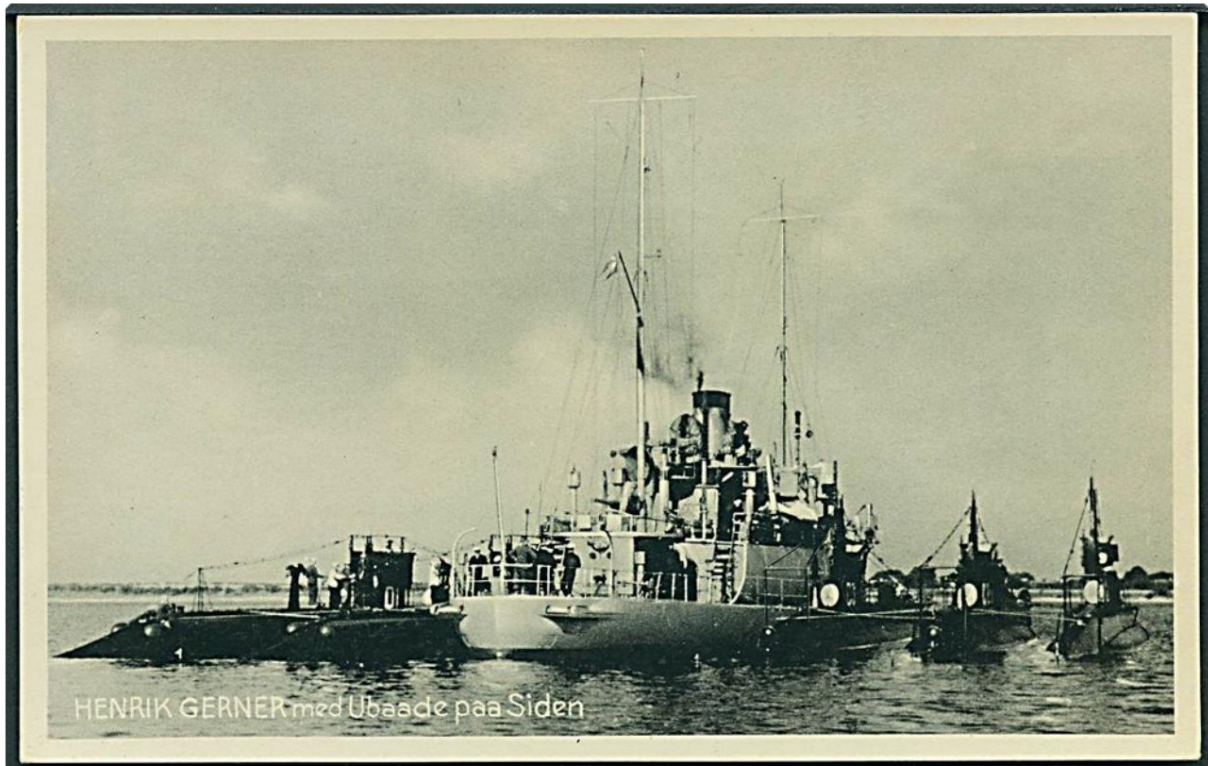
Am 4. November 1927 wurde auf der Marinewerft, der heutigen zivilen Staatswerft, der erste große Neubau der Marine seit dem Artillerieschiff Niels Juel 1918 vom Stapel gelassen.



Henrik Gerner (Marinebibliothek)

Es war das Werkstattschiff Henrik Gerner, das als Werkstatt- und Depotschiff für die U-Boote gebaut wurde. Henrik Gerner wurde aus Stahl mit Eisverstärkung vorne gebaut, damit es auch bei eisgefüllten Bedingungen funktionieren konnte. Auf beiden Seiten des Rumpfes wurde ein Schwenkkiel angebracht, um das Rollen des Schiffes zu verringern. Das Schiff war als kombiniertes Werkstattschiff, Ladestation und Magazin mit Torpedos und Ersatzteilen für die U-Boote konzipiert.

Henrik Gerner war mit 2 Stk. bewaffnet. 75-mm-Kanonen, die sich jeweils vorn und hinten am Schiff befanden, außerdem war das Schiff mit Minenschienen hinten und einem Vorrat von 80 Seeminen ausgestattet, so dass es auch als Minenleger fungieren konnte.



Henrik Gerner mit U-Booten an der Seite (Marinens Bibliotek)

Henrik Gerner wurde als Mutterschiff für unsere U-Boote gebaut und ersetzte das ehemalige Werkstattschiff Grønsund, das ein zum Depotschiff umgebautes Kanonenboot war.

Henrik Gerner war mit zwei Dieselmotoren des gleichen Typs wie die D-Klasse ausgestattet und so angeordnet, dass man die Batterien von 2 U-Booten gleichzeitig laden konnte, solange sie an der Seite des Schiffes lagen. Außerdem brachte Henrik Gerner sowohl Ersatztorpedos als auch eine Werkstatt mit Ersatzteilen fast aller Art mit, was die Arbeit bei Pannen weit weg von Holmen erleichterte. So konnte Henrik Gerne im Kriegsfall den Aktionsradius der U-Boote erheblich vergrößern.

Es war jedoch nicht der Plan von Henrik Gerner, die U-Boote auf offener See zu versorgen, da es dort zu anfällig wäre. Die Idee war also, dass das Schiff in einem der vielen dänischen Fjorde oder Buchten versteckt liegt, wo die U-Boote dann kommen und Öl, Munition und Proviant an Bord bringen und eventuelle Schäden reparieren können.

Gleichzeitig gab es an Bord von Henrik Gerner Platz für die Besatzungen der U-Boote zum Wohnen und Essen, was zu den spartanischen Unterbringungsbedingungen an Bord der U-Boote beitrug.

Henrik Gerner begleitete die U-Boote auf ihren Fahrten in Binnengewässern und gelegentlich auch auf Auslandsfahrten.

Weltausstellung 1929 in Barcelona

Am 11. Mai 1929 startete die 1st Air Group der Marine Air Force mit drei Flugzeugen des Typs Heinkel HMII von Dänemark nach Barcelona in Spanien über Cherbourg und Hourtin in Frankreich, wo sie an der Weltausstellung teilnahmen. Dänemark war das einzige Land, das mit dem Flugzeug an dieser internationalen Veranstaltung teilnahm. Am 25. Mai waren die Flugzeuge wieder in Dänemark.



Hier sind die Heinkel HE8 HMII Nr. 97, 98 und 99 im Mai 1929 im Hafen von Barcelona zu sehen. Neben den drei dänischen Flugzeugen nahm auch das Artillerieschiff Niels Luel von dänischer Seite teil. (Historische Sammlung der Luftwaffe)

Erste Fischereikontrolle per Flugzeug

Am 16. Juli 1929 führte der Chef der Luftwaffe der Marine, Orlogkaptajn AEV Grandjean, mit dem Oberleutnant AG Topsøe-Jensen als Führer zum ersten Mal in der Geschichte eine Fischereiinspektion aus der Luft durch.

Die Route führte von Kopenhagen über Anholt und Læsø und weiter über Hirtshals, Skagen und weiter entlang der Westküste Jütlands nach Esbjerg und zurück zur Luftwaffenstation in Kopenhagen

Auf der Reise wurden 14 schwedische und norwegische Fischkutter festgestellt, die illegal auf dänischem Hoheitsgebiet fischten.

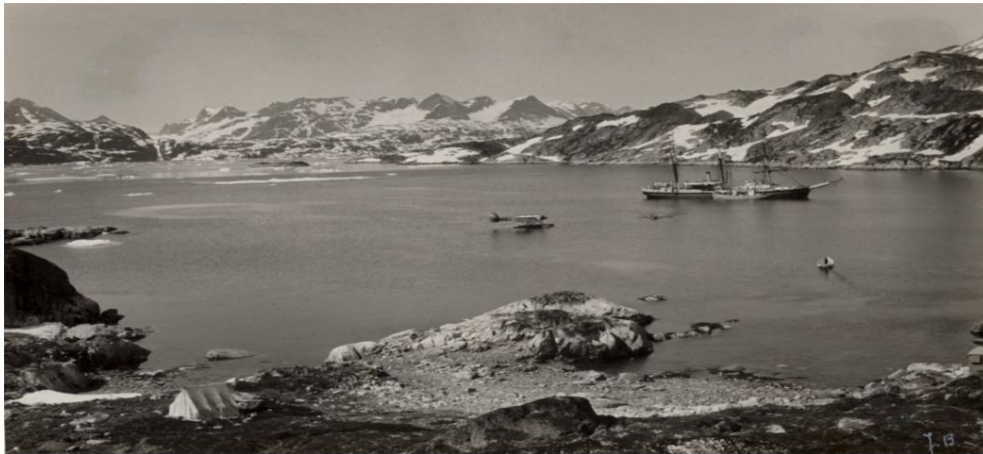


Heinkel HE8 HMII Nr. 84 gleitet mit ausgeschaltetem Motor über den grönländischen Fjord. 1932. (Marinebibliothek) 27

11. Juli 1932. Die Luftaufnahme von Grönland beginnt

Seeleutnant Erik Rasmussen startete in einem Flugzeug der Marine vom Typ HMII vom Arsuksfjorden an der Südwestküste Grönlands. Dies war der erste dänische Militärflug in Grönland.

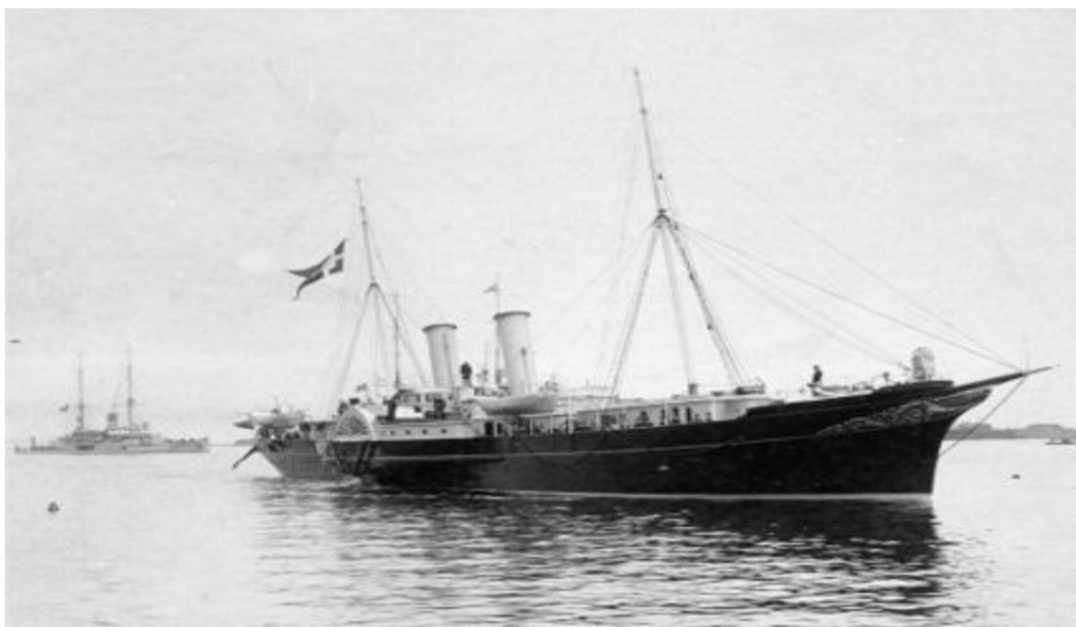
Bis 1938 führte die Luftwaffe der Marine in Zusammenarbeit mit dem geodätischen Institut systematische Luftaufnahmen und Vermessungen großer Teile Grönlands durch



Luftaufnahme Grönland 1936. Gustav Holm und Heinkel HE 8 (HMII) Nr. 87.
Westgrönland (*wahrscheinlich Arsuksfjorden*). (Verteidigungsbibliothek)

Neues königliches Schiff

Der Begriff Königsschiff umfasst in der Neuzeit ein Repräsentationsschiff, das speziell für den Gebrauch des Königshauses gebaut wurde. Von Schiffen dieser Kategorie gab es nur zwei, nämlich den 1879 gebauten Raddampfer Dannebrog und das heutige Königsschiff, das ebenfalls den Namen Dannebrog trägt



Raddampfer Dannebrog, Baujahr 1879 (Navy Library)

Doch im Laufe der Jahre verfügte das Königshaus über eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Gefäße. Einige waren persönliches Eigentum des Königs, andere waren echte Kriegsschiffe, die der Marine gehörten, und andere hat der König entsorgt, während die Marine für ihren Betrieb bezahlt hat.

Einige der Schiffe wurden als Kriegsschiffe an die Marine übergeben, als der König sie nicht mehr benötigte – oder als das Schiff für einen König nicht mehr geeignet war.

Die königliche Familie hat auch eine Reihe kleinerer Schiffe - die sogenannten Königsjagden und Schwänenjagden. Diese Yachten wurden für Jagdausflüge verwendet und obwohl sie meist klein und als eigentliche Kriegsschiffe unbrauchbar waren, wurden sie in den Handbüchern des Königs immer noch als Kriegsschiffe aufgeführt.

Viele Schiffe und Schiffe der Flotte wurden auch von wechselnden Königen als Reiseschiffe zwischen den verschiedenen Landesteilen eingesetzt. Nur wenige wurden tatsächlich als königliche Schiffe ausgestattet, aber einige wurden für bestimmte Reisen speziell für den König ausgerüstet.

Von seinem Stapellauf 1879 bis 1906 wurde der Raddampfer Dannebrog jedes Jahr weitgehend ausgestattet. In den Jahren 1906-1908 wurde sie umgebaut und von 60 m auf 72 m verlängert, danach wieder ausgerüstet und auf den Zug gesetzt und beförderte 1912 am 17. Mai die Trage König Frederiks VIII. von Travemünde nach Kopenhagen.

Während des Ersten Weltkriegs wurde das Schiff ausgerüstet, aber ab 1919 wurde es jeden Sommer wieder ausgerüstet, aber nach dem Befehlshub auf dem Artillerieschiff Niels Juel im Jahr 1923 wurde dieses Schiff manchmal auf längeren Reisen als königliches Schiff ausgerüstet.

Die technologischen Fortschritte im Schiffbau führten dazu, dass die Zeit für das königliche Schiff allmählich verging und Pläne für ein neues königliches Schiff gemacht wurden, das während der Reisen der königlichen Familie sowohl in heimischen Gewässern als auch im Nordatlantik eingesetzt werden können sollte.

Nach einiger Überlegung entschied man sich, auf der Marinewerft ein Motorschiff mit Dieselmotoren von B&W zu bauen



Am 10. Oktober 1931 rollte der Neubau A.540 bei Orlogsværftet (Marinebibliothek) vom Stapel.

Nach 267 Tagen am Liegeplatz wurde ein neues königliches Schiff zu Wasser gelassen, das ebenfalls den Namen Dannebrog trug. Nach dem Stapellauf folgten sieben Monate der Ausrüstung auf der Marinewerft, bevor das Schiff am 26. Mai 1932 zum ersten Mal das Kommando hissen konnte und sich für seinen Zweck bewährte. Es wurde ein besonders schönes und repräsentatives Schiff, das dank sorgfältiger Wartung und laufender Erneuerung in gutem Zustand ist



Königsschiff Dannebrog (Marinebibliothek)

Weitere Kürzungen - Ministerium Stauning-Münch

Der Sturz der Madsen-Mygdal-Regierung im Jahr 1929 führte zu einem Machtwechsel und die neue Regierung wurde als Koalition zwischen den Sozialdemokraten und der radikalen Linken, besser bekannt als Stauning-Munch-Ministerium, gebildet

Unter dieser Regierung wurde 1932 die „Sanierung“ der Verteidigung durchgeführt, die so weit reinigte, dass das absolute Minimum in der Geschichte der dänischen Verteidigung und der dänischen Marine erreicht wurde, während gleichzeitig die Zweckbestimmung gestrichen und wurde und entzog damit den Aktivitäten der Marine die Grundlage.

Die Absicht war insofern gut genug, als man versuchte, Geld, Material und Personal besser aufeinander abzustimmen, als es der Plan von 1922 und die seit seiner Verabschiedung stattgefundene wirtschaftliche Entwicklung zuließen.

Die Folge war aber, dass die Flotte so stark verkleinert wurde, dass der neu ernannte Marineinspektor (Chef der Flotte), Vizeadmiral HLE Wenck, aus Protest gegen die Strenge deshalb nach nur vier Monaten im Amt sein Amt als Marineinspektor niederlegte Kürzungen, die mit der Verabschiedung des Verteidigungsgesetzes vom 23. März 1932 die Marine trafen, da er kein vernünftiges Verhältnis zwischen Zweck und Mittel sah.

Vizeadmiral HLE Wenck
(Navy Library)



Das Gesetz enthielt unter anderem eine Kürzung des Anteils der Marine am Verteidigungshaushalt um bis zu 34 % gegenüber dem Verteidigungshaushalt 1930/31 - die Kürzung bedeutete, dass die Mitarbeiterzahl von 1135 auf 669 Mann fast halbiert wurde und mit der Verabschiedung des Gesetzes die Die Marine verlor effektiv die Fähigkeit zur Durchsetzung

Neutralität Dänemarks. Gleichzeitig bewirkte das Gesetz von 1932 eine grundlegende Veränderung in den obersten Verwaltungs- und Führungsgremien der Marine, indem beschlossen wurde, dass der Vizeadmiral als Chef der Marineführung gleichzeitig die Position des Direktors im Marineministerium bekleiden sollte . Eine Anordnung, die der Organisation der englischen Admiralität sehr ähnlich war.

Das war besonders interessant, weil Wenck durch den damaligen Direktor des Marineministeriums, Hjalmar Rechnitzer, ersetzt wurde und er es war, der den Gesetzentwurf in Zusammenarbeit mit der Politik ausgearbeitet hatte!

Er war 1913 ohne förmliche Nummer in die Marine eingetreten und kam daher nicht sofort für den Posten eines Marineinspektors in Frage, aber das Gesetz von 1932 enthielt einen dies ändernden Paragraphen (die sogenannte Lex Rechnitzer) und Rechnitzer konnte daher ernannt werden am 1. April 1932 Vizeadmiral und neuer Marineinspektor



Vizeadmiral H. Rechnitzer
(Navy Library)

Nach der Annahme des Schemas von 1932 bestand die Führung der Marine aus dem Marinekommando und dem Marineministerium. Das Marinekommando, das dem Marineministerium zwar persönlich unterstellt war, aber als eigenständige Institution fungierte, bestand neben dem Chef des Marinekommandos aus dessen Stab.

1932 bestand der Marinestab aus einer Kommandoabteilung und einer Stabsabteilung und wurde von Konteradmiral AG Topsøe-Jensen und seinem stellvertretenden Kommandanten Kapitän C. Hammerich geführt.



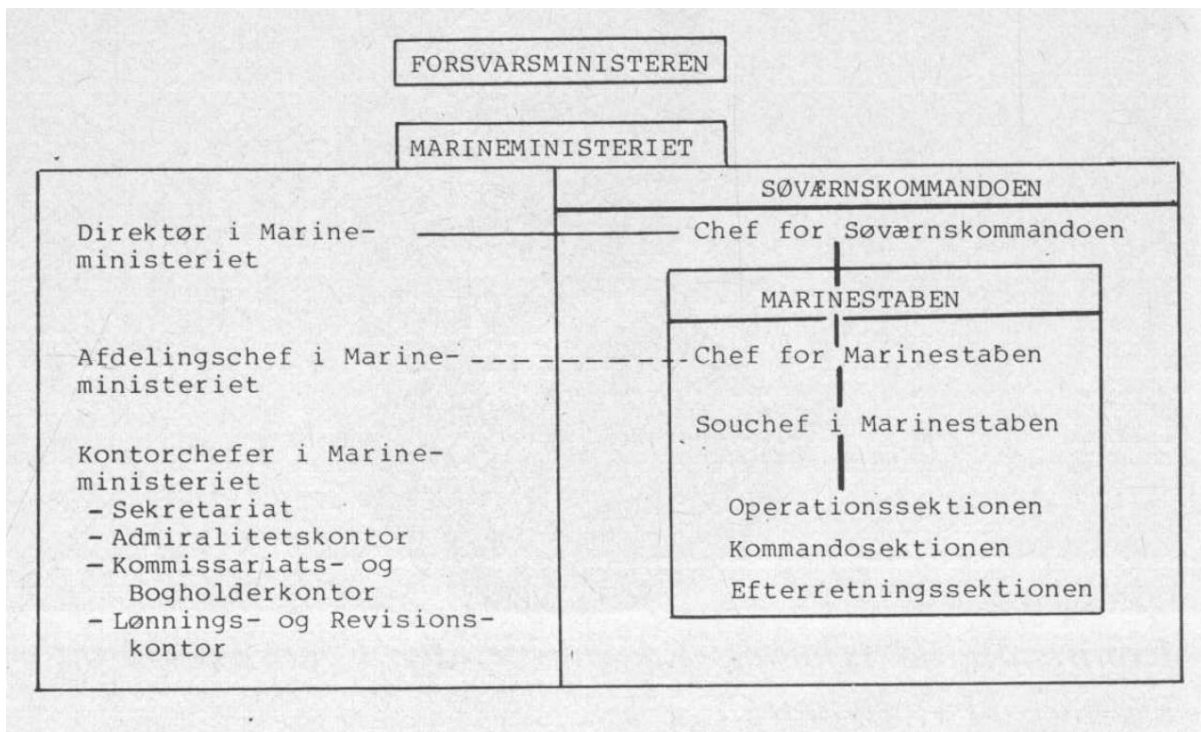
Konteradmiral AG Topsøe-Jensen
(Navy Library)



Kommandant Hauptmann C.
Hammerich (Navy Library)

Aber bereits im folgenden Jahr wurde der Marinestab in eine Kommando-, eine Operations- und eine Nachrichtenabteilung aufgeteilt.

Der Verwaltungsteil des Marineministeriums bestand aus dem Sekretariat, dem Admiralitätsamt, dem Kommissar und dem Rechnungsprüferamt sowie dem Lohn- und Rechnungsprüfungsamt, die alle von einem zivilen Amtsleiter geführt wurden



Das neue System hatte auch tiefgreifende Auswirkungen auf das Personal. Das System der Deckoffiziere wurde abgeschafft und ein Quartiermeisterkorps geschaffen, von dem aus es möglich war, zu Materialmeisterpositionen aufzusteigen, da Materialmeister mit Maschinisten, Quartiermeistern und Ärzten gleichberechtigt zur Gruppe der Offiziere gehörten.

In der Quartiermeistergruppe wurden teils die jüngeren Deckoffiziere, die in der Marine bleiben wollten, eingesetzt, teils die ältesten ehemaligen Kommandanten auf Zeit, wodurch die Gruppe eine inhomogene Zusammensetzung in Bezug auf Alter und Bildung erhielt, die erst als neuer Ansatz angeglichen wurde erfolgte durch die neu gegründete Quartiermeisterschule.

Laut Gesetz sollte die Marine eine nennenswerte Zahl von fest angestelltem Privatpersonal (Mathes) haben, aber die Entwicklung war schleppend, nicht zuletzt, weil sie weniger bezahlt wurden als das frühere fest angestellte Personal (Constables).

Leider entschied sich eine große Zahl tüchtiger Kommandeure für einen Abschied mit Abfindung und anschließender Pension statt für eine Anstellung in der verkleinerten Marine, wodurch diese auch personell in eine schwierige Lage geriet

Die Struktur der Flotte 1930

Als das Verteidigungsgesetz von 1932 eingeführt wurde, waren die Fähigkeiten der Marine bereits dadurch stark reduziert worden, dass mehrere ältere Schiffe ausgemustert worden waren, weil keine Mittel für die Wartung dieses Materials vorhanden waren, und 1932 wurde die Linie auch auf reduziert;

Die Linie, einschließlich:

- 3 Kriegsschiffe, Tonnage ca. 10.800 t, wovon der älteste (Olfert Fischer) 27 Jahre alt war alt
- 3 Torpedos und 8 U-Boote von insgesamt ca. 2.500 t • 1 Minensuchboot • 6 Minensuchboote • 4 Wachschiffe.

Die Reserve wurde reduziert auf:

- 1 Kriegsschiff • 1
- Kreuzer • 6
- Torpedoboote • 4 U-
Boote

Ein Inspektionsschiff Hvidbjørnen, 2 U-Boote und das U-Boot-Depotschiff Henrik Gerner waren die einzigen Neubauten, die in dieser Zeit der Flotte hinzugefügt wurden, aber 3 neue Torpedoboote (die Dragon-Klasse) befanden sich noch im Bau.

Es konnte daher nicht überraschend, sondern eher entmutigend erscheinen, dass das Verteidigungsprogramm von 1932 ohne Nennung von Zahlen festgelegt hatte, dass die Marine bestehen sollte aus:

- 1) Die noch vorhandenen Artillerieschiffe (die ehemaligen Kriegsschiffe)
- 2) Torpedo- und U-Boot-Boote
- 3) Werkstatsschiff für U-Boote
- 4) Schiffs- und Schiffsausrüstung für Minensperren usw.
- 5) Schiffe für besondere Zwecke wie Kasernen- und Depotschiffe sowie Inspektionsschiffe, Vermessungsschiffe, Ausbildungskutter und Schiffe für den Königsgebrauch (Dannebrog)

Die entschädigungslose Abfahrt der Artillerieschiffe war vorgesehen

Ebenso wurde die feste Tonnage des Flottenrahmens vollständig aufgegeben und um die Regelung weiter „flexibel“ zu gestalten, wurde ein neuer Absatz hinzugefügt, dass „*Änderungen in der Entwicklung der Schiffstypen zu Änderungen in der Schiffsausrüstung der Flotte führen können*“; womit man wohl ausdrücken würde, dass die technische Entwicklung zu einer Veränderung der Schiffstypen führen könnte.

Durch dieses Gesetz wurde die "Luftwaffenausrüstung" von der Flottenausrüstung getrennt und bei der Luftausrüstung sowohl die Art der Ausrüstung als auch deren Anzahl festgelegt.

Bemerkenswert ist auch, dass der Begriff „Reserve“ bei allen Materialien komplett abgeschafft wird.

In den folgenden 5 Jahren wurden 3 weitere Torpedoboote (Glenten-Klasse), 1 Inspektionsschiff (Ingolf) und 2 Vermessungsschiffe (Hejmdal und Freja) gebaut, aber die Erneuerungen konnten immer noch nicht mit dem Auslaufen und der eigentlichen Kriegsausrüstung mithalten im Vergleich zu den Spezialschiffen nur langsam erneuert. 1936 wurde das Feuerleitsystem des Artillerieschiffs Niels Juel jedoch erneuert, damit die 15-cm-Kanonen des Schiffes mit großer Sicherheit gelenkt werden konnten.

Der Druck auf die Flotte steigt

Die Situation der Marine wurde noch dadurch verschlechtert, dass die erheblich reduzierten Küstenbefestigungen unter der Bezeichnung *Kystdefensionen* nun vom Heer auf die Marine übergingen, aber auch hier keine Verbindung zwischen Personal und Geld oder Ziel und Mittel bestand. Die Personalvereinbarungen wurden geändert, und einige der wichtigsten Mitarbeiter entschieden sich, den Dienst zu verlassen.



Kommandant Emmanuel Briand de Crèvecoeur (Marinebibliothek)

Kommandant Emmanuel Briand de Crèvecoeur wurde zum Leiter der Küstenverteidigung ernannt.

Die Wahl von Crèvecoeur als Chef war durchaus vernünftig, denn er war zuvor stellvertretender Kommandeur des Artilleriekorps (1918-22), Lehrer an der Offiziersschule für angewandte Artillerie (1920-23) und Chef der Feuerabteilung der Marineartillerie (1922-26) und war auch Direktor der Artillerieschule auf Krydseren Gejser bzw. Orlogsskibet Niels Juel sowie Teilnehmer an Artillerieschulen in Schweden und Frankreich, so dass es ein sehr erfahrener Mann in der Artillerie war, der das Kommando übernahm des Küstenschutzes

Trotz der natürlichen Verbindung der Küstenverteidigung zum See waren die Ausbildungsbedingungen und Aufgaben eher landbasiert, sodass die Küstenverteidigung ein eigenes Budget erhielt und daher ein Staat im Staat blieb.

Eine Position, die durch die Rekrutierung und Ausbildung eines speziellen Korps von Reserveoffizieren, den so genannten Küstenoffizieren, weiter gestärkt wurde, um den erheblichen Mobilisierungs- und Ausbildungsbedarf zu decken, der zum Zeitpunkt der Übernahme weitgehend unbefriedigt war.

Schicksalsschlag in Europa

Kurz nachdem die dänische Seeverteidigung auf diese Weise auf ein Minimum reduziert worden war, ereignete sich in Deutschland das Ereignis, das signalisierte, dass der ewige Frieden noch lange nicht eingetreten war.

Hitler übernahm 1933 die Macht und begann mit der Wiederaufrüstung Deutschlands, ohne auf nennenswerten Widerstand der Mächte zu stoßen, von denen erwartet wurde, dass sie die Einhaltung des Versailler Vertrags überwachen. Im Gegenteil, England schloß wenige Jahre später einen Flottenvertrag mit Deutschland, der mit den Beschränkungen der Seerüstung, die Deutschland bisher gebunden hatte, völlig brach.

Unter den Marineoffizieren änderte sich in der Zeit von 1932 bis 1940 die strategische Lage Dänemarks. Insgesamt kam es vor dem Hintergrund des deutsch-englischen Flottenvertrages vom Juni 1935 zu einer Neubewertung der strategischen Lage Dänemarks. Bis 1935 wurde eine englische Expedition in die Ostsee allgemein als möglich eingeschätzt, nach 1935 nur noch vereinzelt erwähnt überhaupt und nur im Einzelfall. Umgekehrt verhält es sich mit der Einschätzung der deutschen Militärstärke durch die Marineoffiziere. Ende der 1920er Jahre war Deutschland noch abgerüstet, aber seit Hitlers Machtantritt sahen dänische Marineoffiziere Dänemark zunehmend als unter deutscher Herrschaft stehend, und ab 1935 waren nur noch wenige anderer Meinung. In diesem Zusammenhang wurde vor 1935 davon ausgegangen, dass Deutschland den Großen Belt im Kriegsfall blockieren oder sperren würde, während nach 1935 weitgehend das Gegenteil angenommen wurde - wenn man die deutsche Marinestrategie bewertete als defensiv bedeutete dies, dass Sie glaubten, dass Deutschland geschlossene Meerengen fordern würde, während umgekehrt eine Einschätzung der deutschen Marinestrategie als offensiver zu der Annahme führte, dass Deutschland offene Fahrwasser fordern würde.

Große Einigkeit herrschte auch im Marineoffizierkorps über die Einschätzung der Kriegsfähigkeit Dänemarks. Bis 1935 hielten es die Marineoffiziere im Allgemeinen für möglich, einen verzweifelten Kampf zu führen, bis Hilfe von außen kam, aber die meisten verloren diesen Glauben durch den Abschluss des deutsch-englischen Flottenvertrags, und Dänemark galt dann als ohne Möglichkeit isoliert auf Hilfe von außen im Falle eines deutschen Angriffs, genauso wie man nicht an die Fähigkeit Dänemarks glaubte, sich erfolgreich gegen einen isolierten Angriff einer Supermacht zu verteidigen; aber die Marineoffiziere erklärten immer noch, dass eine größere Marine abschreckend gegen einen solchen Angriff wirken würde, und so nutzten die Marineoffiziere die strategische Lage Dänemarks, um ihre Forderung nach einem Wiederaufbau der Marine zu rechtfertigen.

DSOK und SLS

Der Kampf der Marine um den Wiederaufbau der Marine - gemeint ist in diesem Zusammenhang der Kampf der Marineoffiziere um den Wiederaufbau des militärischen Teils der Marine - fand auf 3 Ebenen statt:

- Intern: gegenüber den Marineoffizieren selbst
- Extern: mit Blick auf die Öffentlichkeit im weitesten Sinne
- Und: vor dem Reichstag und dem Ministerium

Es gab insbesondere 3 Stellen, von denen aus sich die Marineoffiziere für den Wiederaufbau der Marine einsetzten: Im Naval Intelligence Circle (DSOK) und in der Naval Lieutenant Company (SLS) und im Marine Staff/Naval Command. Darüber hinaus gab es auch einzelne Marineoffiziere, die auch Kommandant Kapitän CAS Westermann auf eigene Faust versie



*Kommandant
Hauptmann CAS Westermann
(Marinebibliothek)*

DSOK wurde im Oktober 1932 als Reaktion der Marineoffiziere gegen das Schema von 1932 gegründet und arbeitete in den folgenden 1½ Jahren mit Vorträgen, Kontakten zur Presse, Treffen mit ausgewählten Personen, Abhalten von Studiengruppen, Aufnahmen und Vorführen von Filmen über die Marine und Vorbereitung eines Flottenprogramms.

Das Programm wurde im Februar 1934 in der Søeleutnant selskabet diskutiert, jedoch ohne eine Einigung darüber zu erzielen, und nach einigen erfolglosen Versuchen, einen breiteren Kontakt mit der Öffentlichkeit herzustellen - die Versuche scheiterten aus verschiedenen Gründen, unter anderem aufgrund eines ministeriellen Verbots -, versiegte DSOK in 1935/36.

Während des gesamten Zeitraums führte das Unternehmen Søeleutnant Gespräche über die Größe und Zusammensetzung der Marine, Diskussionen, die unter anderem darauf abzielten, die Einigung darüber intern unter den Marineoffizieren zu fördern.

Während des gesamten Zeitraums erstellten der Marinestab / das Marinekommando Berichte an den Verteidigungsminister und den Verteidigungsausschuss bezüglich die Mängel der Flotte, ebenso wie 1937 nach dem Ende von DSOK ein eigentlicher Pressedienst eingerichtet wurde

Ein Verteidigungsminister, der mit der Realität nicht Schritt hält

Die zu dieser Zeit regierende dänische Sozialdemokratie begann allmählich, ihre Position in der Verteidigungsfrage zu revidieren, und bereits im Februar 1936 wurden die Hoffnungen von Vizeadmiral Rechnitzer für die Zukunft der Marine anlässlich eines Vorschlags von erneuert die konservative Volkspartei für die Anschaffung von Luftverteidigungsausrüstung, und in den folgenden Monaten versuchte der Marinestab durch verschiedene Vorschläge an Verteidigungsminister Alsing Andersen, eine Genehmigung für eine Behebung der Mängel der Schiffsausrüstung zu erhalten, jedoch ohne sofortige Zustimmung Ergebnisse.



Verteidigungsminister
Alsing Andersen
(Die Nationalbibliothek)

Die Lösung der Regierung in der Verteidigungsdebatte waren die August-Richtlinien (1936), die den Rahmen festlegten, nach dem die Militärministerien ihre Entwürfe für die Anordnung der einzelnen Verteidigungen auszuarbeiten hatten. Die Weisungen legten fest, dass die Marine innerhalb des aktuellen Finanzrahmens die Aufgaben der Zurückweisung und Inspektion zu lösen hatte - Zurückweisung verstanden als Ablehnung der Nutzung dänischen Territoriums. Die Flugzeugausrüstung sollte keine Bomber enthalten, die Artillerieschiffe sollten ihrer Veralterung entsprechend abgeschafft, Motortorpedoboote die vorhandenen Torpedoboote teilweise ersetzen, die Küstenforts dagegen weitgehend erhalten bleiben.

In einer Erklärung von Mitte September 1936 ging die schwedische Marine heftig gegen die Richtlinien der Regierung vor: Neben Torpedobooten und U-Booten sollte die schwedische Marine auch Flugzeuge und geschützte Artillerieschiffe umfassen, da sowohl Bomber als auch Artillerieschiffe als absolut notwendig angesehen wurden. Motortorpedoboote hingegen waren reserviert, und die Küstenverteidigung wurde zuletzt priorisiert.

Der Verteidigungsminister forderte im Oktober optimistisch einen Entwurf einer Marineanordnung bestehend aus 1 Artillerieschiff, 10 Torpedobooten, 6 U-Booten, 6 Minensuchbooten sowie Schiffen mit zivilen Aufgaben, aber trotz des Kampfes der Marineführung um diese Skizze mit mit denen sie durchaus zufrieden waren, reduzierte der Verteidigungsminister während der Verhandlungen schrittweise die Umriss für den im Gesetzentwurf von 1942 angestrebten Status: Artillerieschiff Niels Juel und 13 Wachschiffe der Linie (Torpedoboote, U-Boote und Minensuchboote).

Die prinzipielle Position der Marineführung zu dem Ergebnis war klar. Es wurde unmissverständlich darauf hingewiesen, „dass die Marine, die so laut Gesetzentwurf zu stellen ist, völlig unzureichend und ihrer Zusammensetzung nach ungeeignet ist, die ihr im Rahmen einer einheitlichen dänischen Verteidigung zufallenden Aufgaben zu lösen.“. Gleichzeitig war sich das Marinekommando jedoch bewusst, dass das Ergebnis der Verhandlungen – der Gesetzentwurf – das höchstmögliche war.

Als erste Folge davon legte der sozialdemokratische Verteidigungsminister Alsing Andersen 1937 ein überarbeitetes Verteidigungsschema vor, das jedoch nur geringfügige und unbedeutende Verbesserungen gegenüber dem Schema von 1932 bot.

Doch das Geld floss etwas üppiger, der Personalrahmen wurde ausgebaut, das bisherige Personalsystem stabilisiert und Materialbeschaffungen gestartet.

Der Bau neuer Schiffe wurde sofort begonnen, darunter 4 U-Boote (H-Klasse) 6 Minensuchboote (Søløven-Klasse). Das letzte U-Boot und 3 der Minensuchboote wurden jedoch bei Kriegsausbruch 1939 nicht fertiggestellt.

Es wurde auch mit der Konstruktion eines Minensuchboots (Lindormen) und 2 Minensuchbooten (Lougen und Lolland) sowie 2 großen Torpedobooten (Najaden und Nymfen) begonnen, die jedoch erst nach dem Zweiten Weltkrieg fertiggestellt und die Namen (Willemoes und Huitfeldt)

Darüber hinaus wurden Mittel für einen ziemlich umfangreichen Bau von Landeinrichtungen bereitgestellt, darunter eine Marineoffiziersschule, ein Kasernengebäude für die Luftmarinestation Kopenhagen (die spätere Unteroffiziers- und Korporalschule auf Margrethholm) und eine neue Torpedowerkstatt.

Im Gesetz von 1937 wurde die Reserve wiederbelebt, u.a. um das 29 Jahre alte Artillerieschiff Peder Skram zu erhalten, das aber bei der Ausrüstung im Jahr 1929 die gleiche Geschwindigkeit wie bei der Probefahrt aufwies. (Aus den Verhandlungen im Folketing ging auch hervor, dass die Absicht bestand, Peder Skram zu behalten.)

Außerdem wird die Ausrüstung der Luftwaffe im selben Absatz wie die übrige Ausrüstung der Flotte aufgeführt und das Artillerieschiff Niels Juel wird separat erwähnt.

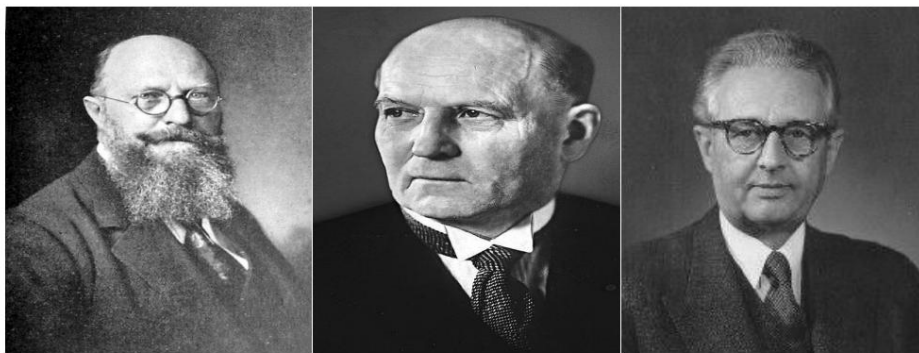


Küstenverteidigungsschiff Peder Skram (Navy Library)

Aber es wurde keine Zweckbestimmung im Gesetz gefunden und auch kein Mindestmaß für die Vertretung der einzelnen Typen festgelegt, aber wie erwähnt wurde mehr Geld für Materialanschaffungen bereitgestellt und der bereits begonnene Neubau von U-Booten fortgesetzt.

Danach herrschte ein Jahr lang Ruhe im Marinesystem, aber aufgrund der zunehmend angespannten außenpolitischen Lage traten das Marinekommando und das Generalkommando im Zeitraum Februar-August 1928 mit mehreren Erklärungen als Auftakt zu Verhandlungen mit der Regierung auf hinsichtlich möglicher weiterer Verbesserungen

Am 1. August trafen Ministerpräsident Stauning, Außenminister P. Munch und Verteidigungsminister Alsing zusammen Andersen



Ministerpräsident T.
Stauning (Nationalbibliothek)

Außenminister P. Munch
(Nationalbibliothek)

Verteidigungsminister A. Andersen
(Die Nationalbibliothek)

mit der Führung der Verteidigung, von Marine-Vizeadmiral Rechnitzer, Kommandant Hammerich und Kommandant Kapitän Nørgaard,



Vizeadmiral H. Rechnitzer
(Marinebibliothek)

Kommandant C. Hammerich
(Marinebibliothek)

von der Armee, General With, sein Stabschef, Oberst E. Gørtz und Oberst DV Stemann, der Direktor des Kriegsministeriums war.



General E. With
(Verteidigungsbibliothek)

Oberst E. Gørtz
(Verteidigungsbibliothek)

Oberst JD v Stemann
(Streitkräftebibliothek)

Aber das Treffen nahm fast den Charakter eines Luftkampfes zwischen Rechnitzer und With an, die offensichtlich so weit voneinander entfernt waren wie bei den internen Verhandlungen von 1934, und keine der Verteidigungen erzielte die angestrebten Verbesserungen.

Im April 1938 hatte die Verteidigung jedoch bereits 20 Millionen durch die Verabschiedung eines Ermächtigungsgesetzes zur Aufnahme von Staatsanleihen erhalten. DKK, um die geplanten Neuanschaffungen zu verstärken und zu beschleunigen, was für die Marine neben der Beschleunigung des bereits geplanten Neubauprogramms die Genehmigung zum Bau von 1 weiteren U-Boot und 12 Flugzeugen bedeutete. Außerdem sei neben der Preisanpassung der außerordentlichen Neubauschüsse die Erlaubnis erteilt worden, eingesparte Gehaltskosten auf das Neubaukonto zu überweisen

Nach Kriegsausbruch im September 1939, als ein Sicherungsgeschwader hinzugezogen wurde, fanden es Rechnitzer und der Marinestab angebracht, im Oktober desselben Jahres zu versuchen, dem Verteidigungsminister einen neuen Bauplan vorzulegen, nachdem sie von ihm vernachlässigt worden waren Verteidigungsminister für einige Monate, der Vorschlag wurde schnell verhandelt und führte im Januar 1940 zur Genehmigung des Baus von 1 Schulschiff, 2 großen Torpedobooten, 1 U-Boot, 2 Minenkränen, 10 Minensuchbooten und 16 Flugzeugen für eine Gesamtsumme von 32 Mio. NOK über 3 Jahre und doch nicht ohne eine erneute Konfrontation zwischen Westermann und dem Marinekommando über die Eignung der ausgewählten Typen - Westermann, der auch ein konservativer Abgeordneter war, argumentierte, dass die ausgewählten Einheiten zu pazifistisch seien, um tatsächlich eine Form der Abschreckung darzustellen und Sicherheit für Dänemark.

Aber die Zeit für den Wiederaufbau der Marine wurde verpasst. Sie beantragten erfolglos bei verschiedenen Ländern die Genehmigung zum Export von Stahl: Im März bekamen sie nach großen Bemühungen ein Stück von Schweden, aber erst am 5. April 1940 erhielten sie die Zusage, Stahl für den Rest des Neubauprogramms zu liefern - die Erlaubnis kam aus Deutschland

Im September 1940 war die Flotte somit von so bescheidener Größe, dass sie für eine Großmacht wie Deutschland keinen wirklichen Kampfwert mehr hatte, geschweige denn eine mögliche dänische Neutralität schützen konnte, wie es im 1. Weltkrieg der Fall war.

So rutschte Dänemark unter dem Verteidigungsgesetz von 1937 immer näher an die Katastrophe für die Verteidigung heran, zu der der Zweite Weltkrieg werden sollte.