

Épisode 11 : L'entre-deux-guerres (1919-1939)

Le plan de défense de 1922

La Première Guerre mondiale était censée être la fin de toutes les guerres et après sa fin, il y avait une tendance générale à travers le monde, même dans les pays qui avaient réussi à rester en dehors des hostilités, à considérer tout service militaire avec dégoût.

Politiquement, cela s'est exprimé dans la formation de la Société des Nations (une organisation qui a ensuite inspiré la création de ce que nous connaissons aujourd'hui sous le nom d'Organisation des Nations Unies)

Dès le début, la Société des Nations a eu une profonde influence sur la politique de l'entre-deux-guerres et est devenue le forum où les petits et les grands problèmes, y compris les plans de désarmement sous de nombreuses formes, ont été discutés. Cette influence, qui devait naturellement exister, a également eu un impact fort sur la politique de défense danoise. Le 31 mars 1919, la force de sécurité de la marine a été supprimée après que le déminage dans les eaux danoises a été considéré comme terminé.

Maintenant, les politiciens ont fait confiance à la Société des Nations et, à l'avenir, le Danemark n'aurait besoin que d'une modeste garde de la neutralité et peut-être juste d'une police navale en mer, comme l'ont proposé les politiciens et la marine, comme l'armée, a été fortement réduite. dans l'entre-deux-guerres. De nouveaux arrangements de défense offraient une coupe après l'autre, laissant une flotte sans cadre fixe et sans clause d'objet. Les politiciens n'étaient pas réceptifs aux arguments factuels de la direction de la marine.

Il y a eu des coupes drastiques dans les subventions de la marine et ces campagnes d'économies ont fortement inhibé les activités d'entraînement et d'exercice dans la marine, en même temps un entretien insuffisant et le manque de renouvellement rendaient presque incompréhensible la façon dont un niveau aussi élevé pouvait être maintenu car il a effectivement réussi.

Première visite royale au Groenland

Le 17 juin 1921, le commandant Cold, commandant du croiseur Valkyrie, lève le drapeau royal lors du voyage du roi vers les îles Féroé et l'Islande. Le roi Christian X continue en tant que premier roi danois au Groenland, mais comme la Valkyrie n'est pas construite pour naviguer dans les eaux remplies de glace, le roi doit changer pour le navire Island de De Forenede Dampskibs Selskaber avec l'escorte du navire d'inspection Fylla.

Le prince héritier nommé officier de marine



Le prince héritier Frederik en tant qu'officier de marine nouvellement nommé 1921 (Jens-Ole B, Nielsen)

Plus tard cette année-là, le 20 septembre 1921, le prince héritier Frederik (plus tard le roi Frederik IX) fut nommé officier de marine. Au grand dam de son père (le roi Chr. X), le prince héritier Frederik avait choisi de s'entraîner dans la marine plutôt que dans l'armée (Chr. X a fait carrière comme officier dans les Life Guards, où il est devenu commandant suprême en 1905)

En tant que premier prince héritier danois, le prince héritier avait fréquenté l'école des cadets de la Royal Navy sur un pied d'égalité avec les autres cadets, puis avait fait carrière comme officier.

En 1927, il reçut son premier commandement d'un torpilleur et il franchit plusieurs étapes jusqu'à sa nomination au poste de contre-amiral en 1945.

Plusieurs des camarades officiers de marine sont devenus des amis pour la vie, et les expériences de la mer ont largement contribué à façonner le style de gouvernement de Frederik IX.

Une flotte danoise au strict minimum

Afin de déterminer une base modernisée pour la composition de la défense, en relation avec les "Ordningen de 1909", et de l'adapter à la nouvelle base de la défense danoise, une commission de défense a été créée qui, entre autres, traitait en détail des conditions de la veille de neutralité 1914-18 et des négociations germano-danoises qui avaient précédé l'arrangement de défense de 1909.

Le projet de loi issu des travaux de cette commission, le schéma de défense de 1922, en est venu à contenir de nombreuses innovations dans le domaine de l'organisation et du personnel, mais en même temps, de grands défis se sont présentés dès le début, car le budget de la marine a été réduit de 25%. Cependant, voulant conserver le plus possible l'équipement existant, une forte disparité s'est produite entre l'équipement inclus dans les chiffres de la Marine et le montant d'argent disponible pour son entretien et pour de nouvelles constructions.

Dans le même temps, le compte d'équipement et le compte de salaire étaient insuffisants, de sorte qu'il n'était en aucun cas possible de former et de maintenir un personnel correspondant au matériel.

L'amirauté et la marine lancent des avertissements répétés sur le caractère indéfendable et dangereux de la voie prise dans le domaine du matériel, mais la majorité des politiciens ne sont pas réceptifs aux arguments factuels. Au contraire, la partie sociale-démocrate et radicale a continué à œuvrer pour un désarmement complet.

Une proposition de remplacer la marine par une police de la mer a même atteint la table du Riksdag, et même les partis bourgeois les plus favorables à la défense ont contribué à affaiblir la position de la défense par leur dispute mutuelle sur quelques millions de plus ou moins pour la défense.

Une dispute qui a conduit à la chute du gouvernement de gauche Madsen-Mygdal en 1929 et donc à la formation du second gouvernement Stauning.

La structure de la flotte 1922

Conformément à la loi de 1922, la flotte devait être composée de la Ligne et de la Réserve

La ligne, comprenant :

- 6 navires de guerre (navires blindés côtiers) d'un tonnage total d'env. 18 000 t
- 24 torpilleurs et sous-marins d'un total d'env. 7 000 t
- 2 navires miniers au total. 1 000 t
- autres navires et équipements de navires pour le dynamitage des mines.
- Équipements aéronautiques.

La réserve comprenant :

- 1 croiseur pour les voyages outre-mer, • Navires d'inspection des pêches • Navires de prospection.

Lorsque la loi est entrée en vigueur, on peut probablement dire que le matériel répertorié était présent dans une certaine mesure.

La ligne comprenait :

- 4 navires de guerre d'un tonnage total d'env. 14 000 t, dont le plus ancien (Herluf Trolle) était environ. 23 ans • 9 torpilleurs et 12 sous-marins, un total d'env. 4 000 t • 1 dragueur de mines • et de nombreux navires de garde et équipements de déminage.

La réserve était composée de :

- Le navire de guerre Skjold et 2 petits croiseurs plus anciens, un total d'env. 5 000 t • 3 torpilleurs et 2 sous-marins • ainsi que du matériel de déminage. • 1 croiseur Valkyrien, • 4 navires d'inspection, • 3 navires hydrographiques et annexes ont été construits comme navires à usage spécial. • Le navire-école (goélette) Ingolf, • les navires et navires de transport • et le navire royal Dannebrog (1879-1932), également inclus dans les chiffres de la Marine.

La marine et le corps des officiers de marine sont en cours de réorganisation

Dans le schéma de 1922, l'ancien corps des sous-officiers de la marine a été aboli, car ceux en question ont été transférés à des postes d'officier de pont correspondant aux officiers introduits simultanément par l'armée, sur un pied d'égalité avec les autres officiers.

Le 07 août 1921 avec l'adoption de la loi sur la marine suédoise, les unités de la marine sont divisées en divisions :

- La division navale avec le commandant Commander Frederik Cold
- La division de torpilleurs avec le commandant le capitaine Christiern A. Broberg (subordonné à la division de navires mais séparé de celle-ci le 8 octobre 1924)
- La division sous-marine avec le capitaine en chef Henry C. Gad

Dans le Naval Officer Corps, les désignations capitaine lieutenant et capitaine de guerre ainsi que lieutenant de marine des 2e et 1er degrés ont été introduites à la place de sous-lieutenant et premier lieutenant, mais le nombre de postes d'officier standard était si bas que l'équipement disponible pouvait à peine être habité.

La division sous-marine est créée



Sous-marins danois en mer dans l'entre-deux-guerres. A l'avant de la photo vous pouvez voir les deux bateaux de classe D, avec DRYADEN devant DAPHNE. Derrière vous pouvez voir 2 sous-marins de classe C avec BELLONA à l'avant, et à l'arrière de l'image vous pouvez juste distinguer 2 B -sous-marins de classe.
(Photo des archives Orlogsmuseet)

La force sous-marine avait prouvé sa valeur en gardant la neutralité pendant la Première Guerre mondiale et est devenue l'une des rares parties de la Marine qui n'a pas été affectée par les réductions massives qui ont suivi dans l'entre-deux-guerres et en 1920, 3 sous-marins ont participé à la célébration de Sønder Jutland redevenant danois,

En 1922, les sous-marins sont regroupés dans la Submarine Division, et ce type d'arme est en fait la partie la plus active de la défense navale danoise et probablement aussi la plus efficace pendant toute la période de l'entre-deux-guerres. La même année, deux des sous-marins de classe C ont participé à une tournée qui, entre autres, est allé à Stockholm et en 1923 des sous-marins de la classe B ont plongé dans la mer du Nord en tant que premiers sous-marins danois.

Cela a déjà été dépassé à l'été de l'année suivante lorsque les 3 nouveaux sous-marins de la classe C ont effectué un long voyage autour de l'Angleterre et de l'Écosse jusqu'aux îles Féroé - bien sûr sans navire d'accompagnement



Bellona, Rota et Flora sur le rouge de Thorshavn. Pendant le séjour à Thorshavn, Rota s'est vu confier une tâche nouvelle et inédite. Une femme enceinte a dû être récupérée à Svino et transportée à l'hôpital de Thorshavn. À la suite du voyage avec le sous-marin, l'enfant (un garçon) a ensuite été baptisé Rotaldur (Bibliothèque de la Marine)

Après le naufrage du Diver, la flotte comptait 6 sous-marins de la classe A (Havden, Thetis, Havfruen, 2den April, Najaden et Nymfen) et 5 sous-marins de la classe B (Ægir, Ran, Triton, Neptun et Galathea), mais à partir de 1920, 3 autres bateaux (Rota, Bellona et Flora) de la nouvelle classe C et à partir de 1926, deux nouveaux bateaux (Daphne et Dryaden) de la classe D ont été ajoutés, en même temps certains des plus anciens classe A et les sous-marins de classe B ont été progressivement supprimés, mais ont prévalu à certaines périodes. La marine compte plus de 10 sous-marins opérationnels.

Le nouveau Classe D était équipé d'un total de six tubes lance-torpilles, un blindage solide, qui était cependant réduit car les deux tubes lance-torpilles arrière étaient à l'extérieur de la coque pressurisée, ce qui rendait impossible le rechargement de ces tubes alors que le sous-marin était immergé. De plus, ils étaient équipés d'un canon de pont de 75 mm pour une utilisation contre des cibles de surface et d'une mitrailleuse de 20 mm pour une utilisation contre des avions. Dans le même temps, les exigences spécifiques que les eaux danoises imposaient aux sous-marins ont été respectées, de sorte que la classe D n'a pas dépassé 2,5 mètres lorsque la marine a exigé que les bateaux puissent naviguer à travers le Bøgestrømmen à l'est de Vordingborg.

La majorité des sous-marins étaient constamment sous commandement, ce qui était en partie nécessaire, par ex. pour l'entretien des batteries d'accumulateurs notamment. Les batteries des sous-marins bénéficiaient d'une utilisation fréquente, et comme il fallait un équipage presque aussi important pour entretenir un sous-marin que pour le garder sous son commandement, les sous-marins tout au long de leur service étaient l'une des armes les plus actives de la marine.

Au début, les machines et les systèmes d'armes des sous-marins étaient en proie à un certain nombre de "maladies infantiles", ce qui, combiné à la faible vitesse de surface des sous-marins, signifiait qu'il n'était pas facile pour eux de faire partie d'une force avec la surface. navires. L'un des problèmes était la communication entre les unités submergées. La première année, la communication entre les sous-marins submergés se faisait au moyen d'une cloche qui envoyait des signaux Morse à travers l'eau. Cependant, la plupart des maladies infantiles ont été résolues immédiatement avant ou pendant la Première Guerre mondiale. Dans les années 1920, par ex. la télégraphie sous-marine pour communiquer entre eux, et le treuil de commandement des classes A et B a été le point de départ d'une série d'exercices majeurs entre les sous-marins et les unités de surface. La concurrence entre les sous-marins et les navires de surface était féroce. Alors que les officiers des sous-marins voulaient prouver la valeur de combat des sous-marins, les officiers des navires de surface voulaient prouver le contraire, car le naufrage du Lusitania par les Allemands en 1915 avait créé une réticence chez de nombreux officiers de marine qui croyaient que les sous-marins étaient un moyen de guerre sournois.

Les exercices réalistes entre les sous-marins et les navires de surface, combinés au fait que les quelques officiers à bord des navires de surface en savaient beaucoup sur la façon dont les sous-marins manœuvraient, ont entraîné un certain nombre de situations dangereuses et, dans plusieurs cas, des collisions directes entre les unités danoises. En 1922, le sous-marin Neptun est entré en collision avec le sous-marin Triton alors que les deux opéraient immergés, et plus tard cette année-là, Neptun est également entré en collision avec le torpilleur Springerren. Dans les deux cas, les personnes impliquées se sont échappées sans dommage majeur, bien que le torpilleur ait subi une fuite mineure et que le sous-marin ait vu son pont endommagé.

En 1923, Bellona voit son périscope tordu après une collision avec le croiseur Geyser, et deux ans plus tard, les choses tournent mal à nouveau pour le sous-marin, qui endommage à nouveau ses périscopes lorsqu'il est touché par le torpilleur Hvalrossen. La même année, Ægir se fait arracher son canon de pont lors d'une collision avec un torpilleur. En 1926, Rota fut percuté par le croiseur Hejmdal, et l'année suivante Galathea fit plier son périscope lors d'un exercice similaire.

Enfin et surtout, en 1928, Daphne a été navigué par Rota alors que les deux opéraient la plongée. Heureusement, ni les sous-marins ni les personnes n'ont été gravement blessés dans les collisions susmentionnées.



Photographie aérienne montrant la collision entre le croiseur Hejmdal et le sous-marin Rota en 1926. On voit clairement comment les deux navires s'inversent fortement pour éviter la collision. Ce qui, cependant, n'a pas complètement réussi (Marinens bibliotek)

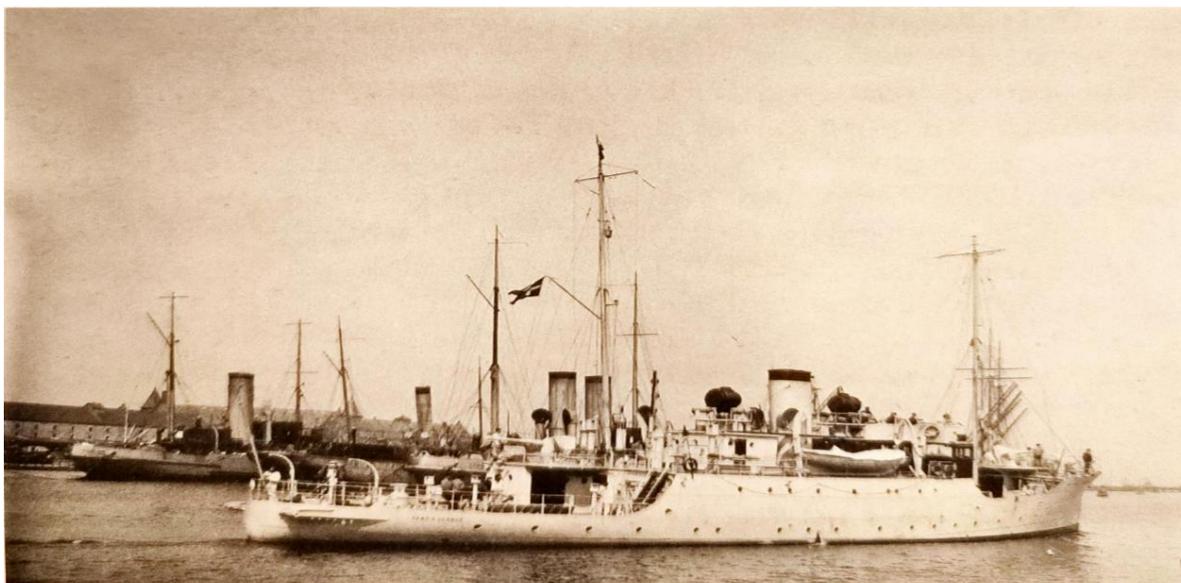
Submarines' Lifeline - Navires de dépôt et d'atelier

Pour que les sous-marins puissent opérer loin de la base principale de Holmen, il est devenu nécessaire d'équiper un navire-atelier et de dépôt qui pourrait suivre les sous-marins dans leurs voyages. La marine choisit donc en 1917 de convertir l'ancienne canonnière Grønsund en premier navire compagne de l'escadre de sous-marins.



Le navire-atelier Grønsund avec un sous-marin à bâbord et l'un des avions HM II de la marine à l'arrière. Après qu'Henrik Gerner eut pris le commandement (1928), Grønsund fut aménagé sur l'îlot comme atelier flottant pour les sous-marins. Il est resté ici jusqu'en 1950, date à laquelle le navire de 67 ans a été vendu à la casse (Marinens bibliotek)

De 1916 à 1928, le navire a fonctionné comme navire-mère pour les sous-marins, mais au milieu des années 1920, l'ancien navire atteignait sa fin de vie et il est devenu nécessaire de trouver un nouveau navire pour les sous-marins. Pour la première - et la seule - fois, un navire a été construit sur mesure pour cette tâche et, le 4 janvier, Henrik Gerner est parti de la nouvelle usine de construction navale d'Orlogsværftet sur l'île du quai.



Le dépôt et le navire-atelier Henrik Gerner (bibliothèque de la marine)

La Classe H

En 1934, le chantier naval a commencé à projeter une nouvelle classe de sous-marins pour remplacer les unités progressivement obsolètes de la classe B (le dernier bateau de la classe A avait été abandonné en 1932). Afin de garder l'ordre, c'était à l'origine l'idée que les nouveaux sous-marins auraient dû être nommés la classe E, mais ici des problèmes ont été rencontrés pour trouver des noms, un problème qui a été encore renforcé par le fait que la Marine avait commencé à laisser les sous-marins ont les mêmes noms avec l'initiale de la classe D comme classe.

Il a donc été décidé que les noms des unités devraient plutôt commencer par hav-. Les sous-marins s'appelaient Havmanden, Havfruen et Havkalen et étaient conjointement appelés la classe H. Le Havmanden a été lancé en juin 1937 et a pris le commandement pour la première fois en octobre 1938, et sept mois plus tard, Havfruen a entré les numéros de la flotte, suivis de Havkalen 2 mois plus tard.

Les sous-marins étaient techniquement à égalité avec les sous-marins côtiers d'autres pays et étaient équipés à la fois d'un sonar et de six hydrophones le long de la coque, ce qui était l'un des équipements d'écoute sous-marins les plus modernes ».

Comme nouveauté, la classe H n'était pas équipée d'un canon de pont pour couler les petits navires de surface. Au lieu de cela, ils ont obtenu un puissant armement anti-aérien composé de 2 canons de 40 mm, qui ont été placés avec un avant et un à l'arrière de la tourelle et deux canons sans recul de 8 mm dans la tourelle. L'armement anti-aérien lourd montre, joint à la réduction du temps de plongée (35 secondes pour la classe H), que la marine avait pris conscience que l'un des plus grands dangers venait des airs.

Le sous-marin était toujours destiné à plonger s'il repérait un avion ennemi, mais s'il n'y avait pas le temps pour cela, il devrait également être capable de se défendre tout en étant immergé,

Tout au long de l'entre-deux-guerres, les sous-marins ont été la partie la plus active de la défense navale danoise et probablement aussi la plus efficace. L'efficacité a été multipliée par l'arrivée des nouveaux bateaux, mais le fond en était la tradition et le bon esprit et l'éducation qui, tout au long de la période, avaient caractérisé cette arme,

La catastrophe frappe

La campagne d'économies menée dans les années 1920 n'a pas pu éviter d'avoir un effet extrêmement gênant et inhibiteur sur l'activité de formation et de formation, qui, associée à l'entretien et au renouvellement insuffisants du matériel, a contribué à l'accident du Cruiser

Geyser



Cruiser Geysir (Bibliothèque de la Marine)

Le croiseur, et la division d'entraînement danoise dont il était le navire de commandement, étaient à l'époque en entraînement d'escadron à Masnedsund dans les eaux du Småland.



La division d'exercice était à Masnedsund dans le Smålandsfarvandet

La catastrophe s'est produite alors que les officiers et l'équipage de plusieurs navires de la division d'exercice étaient rassemblés à bord du Geysir pour assister à une démonstration d'un nouvel appareil de développement de brouillard de phosphore.

Le plan était donc que le matin du 25 mai, l'officier et les commandants de la division d'exercice devaient être instruits de l'utilisation de l'appareil de développement de brouillard à bord de Geyser.

À l'origine, il était prévu que le commandant en second des torpilleurs assiste à la démonstration. Il a plutôt été décidé que les patrons eux-mêmes devraient participer à la manifestation.

Par le jeu capricieux du destin, l'accident est donc arrivé à de nombreux commandants présents, tandis que le commandant en second, dont le prince héritier Frederik, s'est échappé. Le prince héritier Frederik, plus tard Frederik IX, avait pris le commandement en second du torpilleur Delfinen quelques jours auparavant.

L'explosion dans l'appareil de développement de brouillard s'est produite immédiatement après le début de la démonstration.

Le pont arrière du croiseur se transforma instantanément en un enfer brûlant. Du phosphore brûlant a été répandu sur les personnes présentes.

Au total, 55 personnes ont été blessées dans l'explosion, dont 21 officiers de marine, 14 officiers de pont et officiers de pont, 2 commandants temporaires, 12 soldats permanents et 6 conscrits. Plusieurs des blessés ont subi des blessures graves.

Explosion au lieu de brouillard

Le premier lieutenant Kai Hammerich, qui commandait le torpilleur Sælén, plus tard commandant et commandant de l'expédition Jutlandia, lui-même grièvement blessé dans l'explosion, raconte lui-même plus tard le désastre : "Nous avons maintenant réuni une demi-centaine de commandants sur le pont arrière, et l'ingénieur E. Borg a été chargé de nous démontrer l'un des appareils. Je me suis moi-même assis sur le rail à un mètre et demi à deux mètres de l'appareil.

Borg se préparait maintenant à enflammer le phosphore, car il était prévu qu'une fumée épaisse et opaque se développerait alors, qui serait emportée par le vent.



Pose de brouillard artificiel (Bibliothèque de la Marine)

L'année dernière à Peder Skram, j'avais participé à un exercice similaire avec des appareils plus anciens et beaucoup plus gros, et je me suis soudainement rappelé que j'avais alors reçu une éclaboussure sur ma main de phosphore incandescent, et qu'il avait fallu beaucoup de temps pour obtenir cette bagatelle posé.

Il était donc clair pour moi que je devais faire attention, alors j'ai sauté de la balustrade et j'ai ainsi détourné un instant mon visage de l'appareil.

Au même moment, il y eut un fracas assourdissant, et ce fut comme si j'avais reçu un violent coup sur la tête, si bien que je ne pus ni voir ni sentir, mais que je basculai sur le pont. Puis suivit un moment de silence parfait, alors qu'un soupir parcourut le navire.

Après cela, j'ai pu entendre des gémissements et des cris autour de moi, dont je ne comprenais pas le sens, ainsi que des cris d'ordres à répondre après le roulement de feu. Je ne voyais rien, mais quand je respirais, je pouvais sentir des vapeurs de phosphore dans ma gorge, alors je me suis levé pour prendre une gorgée d'air frais. Mais encore une fois, je suis tombé sur le pont.

Tout à coup, j'ai compris ce qui s'était passé : les 10 kg de phosphore avaient dû exploser au lieu de développer de la fumée comme d'habitude. J'étais également conscient que si je prenais une respiration de plus, j'étais éteint.

Ce qui s'est passé ensuite n'est que vague pour moi. Mais, oh, horreur : je me suis réveillé un peu plus tard, et tout brûlait et sentait la chair brûlée.

Des pieds humains m'ont piétiné, et le commandant Wenck a crié de loin : Faites en sorte que les vêtements du lieutenant Hammerich soient enlevés."

Le capitaine lieutenant Rützou est décédé des suites de ses blessures

Le capitaine-lieutenant de 30 ans Paul C. Rützou, commandant du torpilleur Delfinen, faisait partie des personnes grièvement blessées dans l'explosion. Quelques jours plus tard, il mourut à l'hôpital de la garnison de Vordingborg, le 11 juin 1923, des suites des blessures qu'il avait subies lors de l'explosion.

Paul C. Rützou laisse dans le deuil sa femme née aux États-Unis; et il a ensuite été enterré au cimetière Garrison à Copenhague.



Capitaine Lieutenant
Paul C. Rützou
est mort de ses blessures
(Bibliothèque de la Marine)

Le capitaine lui-même parmi les blessés graves

Le commandant de Gejser, le capitaine de guerre Godfred Hansen, était lui-même parmi les blessés graves et a dû démissionner de son commandement le jour même, lorsqu'il a été transféré à l'hôpital de la garnison de Vordingborg avec les autres blessés.



Le commandant du croiseur Gejser,
capitaine de guerre
Godfred Hansen
(Bibliothèque de la Marine)

La plupart des commandants des 9 torpilleurs et des 3 dragueurs de mines de la division d'exercice figuraient également parmi les blessés.

Après avoir reçu les premiers soins immédiats à bord de Gejser, les blessés ont été transférés à Vordingborg avec l'aide rapide des torpilleurs de la division d'exercice.

Marqué pour la vie

Seuls 2 des blessés purent reprendre leur service à bord le jour même. Le 26 mai, 21 des blessés ont été transférés à l'hôpital de la marine de Copenhague, tandis que les 32 blessés les plus graves sont restés à l'hôpital de la garnison de Vordingborg. Comme l'état de santé de l'individu le permettait, ils ont été transférés à l'hôpital de la marine de Copenhague. À la fin de l'année, la plupart étaient sortis complètement ou partiellement guéris. Cependant, plusieurs des blessés avaient été marqués à vie.

Le machiniste E. Borg, qui avait supervisé la démonstration, est devenu aveugle et plusieurs ont subi de grandes blessures douloureuses et défigurantes au visage, au cou, aux bras et au corps. Il a fallu des années et de nombreuses opérations douloureuses avant que les blessures ne soient passablement cicatrisées.

Plusieurs des personnes impliquées ont été marquées à vie par des déformations et des cicatrices, que même les chirurgiens les plus qualifiés du Danemark et d'Angleterre ne pouvaient aider que dans une certaine mesure avec l'aide de la chirurgie plastique. Le premier lieutenant Kai Hammerich, qui figurait parmi les blessés graves, comme mentionné ci-dessus, a subi plus de 3 ans de traitement et 14 chirurgies plastiques au Danemark et en Angleterre.



Premier lieutenant Kai Hammerich, ici en tant que commandant, était également l'un des grièvement blessés (Bibliothèque de la Marine)

En pratique le partage

Le croiseur Gejser, construit en 1892, était un navire de commandement de la division d'exercice depuis le début du printemps 1923. La division d'exercice était composée de Gejser, de 9 torpilleurs, de 3 dragueurs de mines, de 7 sous-marins, ainsi que de quelques hydravions ainsi que du navire auxiliaire Grønsund et du tender Fenris. Le commandant HLE Wenck était responsable de la division d'exercice.

Après le désastre, la division reprend ses exercices, qui se terminent début juillet 1923.

Près d'une autre catastrophe

Un peu plus tard dans l'été, le croiseur Gejser a été impliqué dans un autre accident qui aurait facilement pu se transformer en une catastrophe encore plus grande.

Au cours d'un exercice d'attaque, Gejser est entré en collision avec le sous-marin danois submergé Bellona.

Lors de la collision, le sous-marin a plié l'un de ses périscopes, mais heureusement, il n'y a pas eu d'autres dommages et les exercices se sont poursuivis.

Mais à peine 2 jours plus tard, le sous-marin Bellona a de nouveau plié ses périscopes. Cette fois, c'est arrivé quand l'un des torpilleurs danois l'a traversé.

Force aérienne de la marine

Dès août 1910, le ministère de la Marine avait commencé à étudier les possibilités d'utiliser des avions dans la flotte. Cela s'est passé à peine quatre ans après qu'Ellehammer, le 12 septembre 1906, eut fait son premier saut de 42 mètres sur l'île de Lindholm.

Les officiers clairvoyants de la marine avaient apparemment le sentiment clair que l'utilisation d'avions pourrait peut-être renforcer la marine dans la résolution de ses tâches, et plusieurs officiers de la marine avaient dès le début été impliqués dans la fondation de la Danske Aeronautiske Selskab en 1909.

L'ère des pionniers

Le 25 mars 1912, le consul général Ludvigsen, intéressé par les aviateurs, achète l'un des avions de type HENRY FARMAN utilisé par le pionnier de l'aviation Robert Svendsen et en fait don à la marine.



L'avion Glenten, le premier avion de la marine, avait un moteur de 50 ch et une vitesse de pointe de 80 km/h.
(Photo des [archives Orlogsmuseet](#))

La marine a donc eu son premier avion, et comme la marine avait une vieille tradition de nommer ses navires, elle s'appelait Glenten.

Au cours de l'été 1912, une collection privée avait été initiée, qui a rapporté 43 000 DKK, pour laquelle deux hydravions de type Donnet-Leveque ont été commandés en France.

Lors de la livraison en avril 1913, les hydravions ont été nommés Maagen et Ternen, plus tard les noms ont été officiellement changés en Maagen 1 et Maagen 2.

Par autorisation de la loi de crédits complémentaire pour 1912-1913, l'aviateur Ulrich Birch obtint un emploi permanent comme aviateur naval et instructeur à partir de février 1913.

Ulrich Birch a fourni son propre avion personnel, nommé l'Aigle, pour le vol naval, mais il a été de courte durée. Déjà en octobre, l'avion s'est écrasé et Birch est décédé plus tard des suites de ses blessures.

L'armée de l'air était initialement située à l'angle nord-est de Kløvermarken à Copenhague dans une tente et un petit hangar.

En veille de neutralité

Lorsque la Première Guerre mondiale éclate en août 1914, la flotte compte deux hydravions, MAAGEN 1 et 2, ainsi que cinq pilotes entraînés, mais déjà avant le déclenchement de la guerre, des exercices à caractère opérationnel ont été effectués.

Dès le lendemain du déclenchement de la guerre, le haut commandement de la Marine pouvait ordonner une reconnaissance aérienne quotidienne dans le Sound, où se déroulaient de nombreuses activités navales allemandes, par ex. en rapport avec l'exploitation minière.

La guerre mondiale a mis un terme à l'achat de matériel aux pays belligérants, mais déjà en août 1914, Orlogsværftet a pu présenter un projet très prometteur d'avion de surveillance de l'eau.

Le projet était une amélioration par rapport aux hydravions français Donnet-Leveque précédemment livrés.



MAAGEN 3 (FB II), le premier bateau volant construit à Orlogsværftet.

(Photo de la [Galerie de photos de la Défense](#))

Le 22 août 1914, Orlogsværftet est autorisé par le ministère de la Marine à démarrer la production des nouveaux hydravions. Jusqu'en 1917, Orlogsværftet a construit un total de huit des soi-disant OV-Flyvebådet, plus tard nommés FB II.



La station d'aérogilisseur de Copenhague sur Margrethesholm, plus tard la station Luftmarine de Copenhague, est vue ici au début des années 1920, avec Nyholm en arrière-plan.

(Photo des [archives Orlogsmuseet](#))

Vers le 20 avril 1915, les travaux d'établissement d'une station d'hydravions sur une zone remplie à l'est de Nyholm, Margretheholm, étaient si avancés que les hydravions pouvaient être déplacés ici depuis Kløvermarken.

La nouvelle station d'hydravions, plus tard nommée Luftmarinestation København, a été agrandie à plusieurs reprises et a servi de base pour les hydravions tant que le Marine Air Service existait, jusqu'en 1950.

L'escadron de la Grande Ceinture avait également besoin d'avions pour résoudre les tâches de reconnaissance, et afin d'avoir le plus de temps de vol possible, au cours de l'automne 1916, une station d'hydravions fut établie à Slipshavn près du fjord Nyborg, d'où les hydravions pouvaient soutenir l'escadron.

L'Orlogsverftet continua à produire des hydravions malgré un manque constant de matériel, et à la fin de 1917, l'armée de l'air disposait ainsi de plus de 12 hydravions opérationnels.

La même année, les premières expériences d'observation d'impact pour le tir des navires d'artillerie ont également eu lieu, tout comme des exercices de vol de nuit ont été effectués.



Premier atelier de bateaux volants d'Orlogsverftet sur Holmen.
(Photo des archives Orlogsmuseet)

Les années d'après-guerre

Déjà avant la fin de la Première Guerre mondiale, un département indépendant des sous-marins et des avions avait été créé avec un commandant à la tête.

En retour, le Reichstag avait décidé d'arrêter toute construction d'avions nationaux, en partie à cause des nombreux accidents survenus ces dernières années.

Dans la pratique, cependant, cette interdiction a été compensée par le fait qu'après la fin de la Première Guerre mondiale, de grandes quantités de matériel étaient disponibles sur le marché mondial.

Mai 1919, la marine reçoit cinq avions pontons Friedrichshafen FF49, plus tard désignés HB II.

L'acquisition a eu lieu en collaboration avec le ministère des Travaux publics, qui souhaitait étudier la possibilité de transporter le courrier par voie aérienne au niveau national.

A partir de l'automne 1921, les navires blindés Olfert Fischer et Peder Skram sont modifiés pour pouvoir désormais embarquer un avion HM I, ce qui instaure désormais une coopération tactique régulière.

Maintenant, il est important de se rappeler que le radar n'avait pas été inventé, et donc ces avions étaient la seule possibilité de voir "au-delà de l'horizon".

La loi sur la défense de 1922 signifiait un affaiblissement général de la marine, mais signifiait que l'armée de l'air était désormais mentionnée comme faisant partie de la marine. Le 15 septembre 1923, l'armée de l'air de la marine est ainsi créée en tant qu'unité indépendante relevant directement du ministère de la marine.

Le capitaine, plus tard commandant, Asger EV Grandjean, lui-même formé comme pilote, devient le premier chef de l'armée de l'air.

Un poste qu'il a occupé avec beaucoup de compétence et d'autorité jusqu'en 1941.



Commandant Asger EV Grandjean (1889-1948)
Chef de l'Armée de l'Air
1923-1941.)

(Bibliothèque de la Marine)

Avion basé à terre

Depuis le début, tous les aéronefs de la flotte étaient des hydravions, et toutes les formations des pilotes s'étaient donc naturellement déroulées sur ces aéronefs.

En Angleterre, cependant, une expérience précieuse avait été acquise dans l'utilisation d'avions terrestres pour l'entraînement élémentaire, et cinq avions d'entraînement à roues Avro 504K (LB I) d'occasion avaient déjà été achetés en 1921.

Au début, l'entraînement au pilotage avait maintenant lieu sur le terrain d'entraînement de l'armée à Avedøre, plus tard à partir de 1923 à Kastrup, et à partir de 1926, l'école de pilotage a déménagé dans la nouvelle Luftmarinestation Ringsted, qui a été établie sur l'ancien terrain d'entraînement de l'armée à Ringsted.

De 1925 à 1928, les avions d'entraînement achetés ont été progressivement remplacés par l'Avro 504N plus moderne, qui conservait cependant toujours la désignation danoise LB I, qui avait un moteur plus gros et était également équipé pour que le vol à l'aveugle puisse désormais être pratiqué.

Les avions basés à terre étaient désormais devenus un élément essentiel de l'armée de l'air de la marine.

Les premiers combattants

Le développement pendant et après la Première Guerre mondiale avait clairement montré la nécessité de véritables avions de combat, notamment pour protéger les avions de reconnaissance.

Orlogsverftet avait déjà élaboré un projet d'avion de chasse biplace, mais l'expérience de la guerre avait déjà montré que les chasseurs terrestres étaient totalement supérieurs aux hydravions.

Une décision a donc été prise d'élargir l'armée de l'air avec une section de chasseurs terrestres modernes, et en 1925, 3 avions ont été achetés en Angleterre.



Le premier avion de chasse de la marine et du Danemark était du type Hawker Dankok (LB II).
(Photo de la [Galerie de photos de la Défense](#))

L'Air Force avait choisi une version modifiée du chasseur diurne et nocturne anglais Hawker Woodcock Mk.II, qui venait d'entrer en service dans la RAF.

L'armée de l'air norvégienne disposait donc d'un chasseur à la pointe de la technologie et, au cours des deux années suivantes, l'Orlogsverftet a construit 12 autres avions de ce type sous licence. Tous les avions ont reçu la désignation danoise Hawker Dankok (LB II) et ont été placés à la base aérienne de Ringsted.

Jusqu'à présent, le seul équipement de sauvetage des pilotes était un gilet de sauvetage, mais le chasseur Dankok était également équipé de parachutes de siège, qui ont ainsi été mis en service au Danemark.

Les nouveaux chasseurs ont été officiellement inclus à partir du 12 octobre 1926 dans la 2e flottille aérienne nouvellement créée à la Luftmarinestation Ringsted, tandis que les hydravions ont été organisés en 1ère Airflotille à la Luftmarinestation de Copenhague.

La station de la marine aérienne à Ringsted n'était pas très grande et n'était pas moins entourée de grands arbres et de poteaux téléphoniques, c'est pourquoi elle n'était absolument pas idéale pour, par exemple, vol de l'école primaire.

En 1930, une interdiction de vol a été levée pour les écoles élémentaires volant sur l'aérodrome, et à la place une nouvelle station de la marine aérienne a été installée sur la péninsule d'Avnø, qui avait été louée pour une période de dix ans.

Les futurs vols scolaires devaient alors avoir lieu à Avnø.

Numériquement le plus grand

La 2e flottille aérienne était maintenant équipée de chasseurs modernes, et le moment était donc également venu de moderniser les HM I plus anciens et finalement usés de la 1re flottille aérienne.

Six avions pontons Heinkel HE8 ont donc été achetés à l'Allemagne en 1928, qui ont reçu la désignation danoise HM II, en même temps qu'un accord de licence a été conclu pour la construction d'avions supplémentaires à Orlogsværftet.

Comme l'Allemagne n'était pas autorisée à construire des avions militaires à cette époque, l'avion était censé être conçu comme un avion postal, mais il s'est avéré assez simple de convertir l'avion en un avion militaire très approprié, équipé de deux mitrailleuses, d'un équipement radio et des supports pour huit bombes.

Dans la période 1929-1938, Orlogsværftet a construit 16 autres avions de ce type, qui en termes de nombre sont ainsi devenus le plus grand type d'avion entré dans l'armée de l'air de la marine.

Le HM II était un avion robuste qui a largement influencé le développement de l'armée de l'air et a effectué une variété de tâches jusqu'au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale.

Premiers vols au Groenland

Le HM II allait donc aussi devenir le premier avion à faire respecter la souveraineté danoise.

Au début des années 1930, un différend a éclaté entre la Norvège et le Danemark au sujet de la propriété du Groenland, la Norvège affirmant que le Danemark n'appliquait pas la souveraineté sur la grande île.

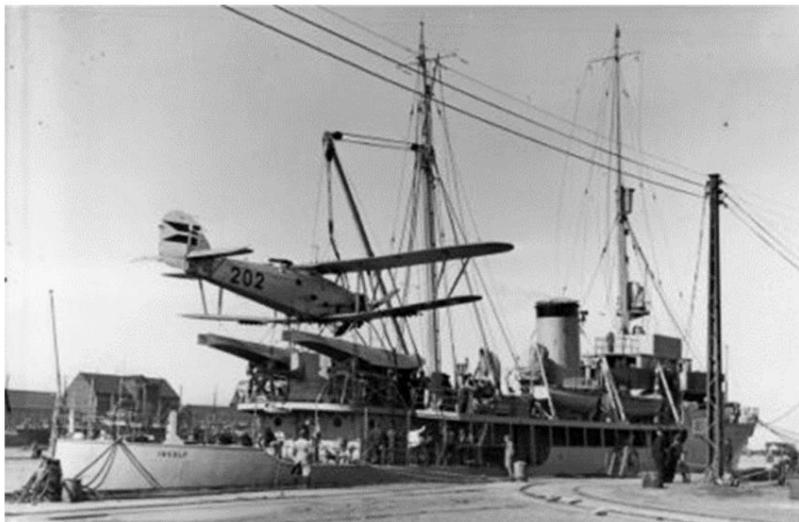
La situation s'est aggravée lorsque, en 1931, des prisonniers norvégiens ont occupé plusieurs zones du nord-est du Groenland et que le gouvernement norvégien a simultanément doté les prisonniers de l'autorité de la police dans les zones occupées.



Ici, un Heinkel HE8 (HM II) est vu lors d'un vol au Groenland.
(Photo des archives Orlogsmuseet)

Lorsque trois navires d'expédition équipés ont été envoyés au Groenland en 1932, la 7e expédition Thulé de Knud Rasmussen et l'expédition de Lauge Koch au nord-est du Groenland, les trois navires étaient donc, entre autres, équipé d'un des avions HM II de l'armée de l'air norvégienne.

Au cours des années 1930, les navires d'inspection étaient équipés d'hydravions.



Le navire d'inspection Ingolf en train d'embarquer l'hydravion.
(Photo des archives Orlogsmuseet)

Les deux expéditions ont été menées avec succès et malgré les conditions difficiles, un ou deux HM II ont ensuite été stationnés au Groenland chaque année.

Les tâches de l'armée de l'air étaient principalement la reconnaissance et le contrôle de l'artillerie, et dans le cadre de l'arpentage maritime au Groenland, des hydravions étaient également utilisés ici.

Le conflit entre la Norvège et le Danemark a été réglé à la Cour internationale de justice de La Haye, par laquelle la souveraineté sur le Groenland est revenue au Danemark, notamment grâce à la contribution de l'armée de l'air à la protection des droits territoriaux danois.

De 1932 à 1938, les HM II ont également réalisé, en collaboration avec l'Institut géodésique, des photographies aériennes systématiques et des levés de vastes zones du Groenland à des fins de cartographie.

Des avions plus puissants et offensifs

Pendant longtemps, la marine a voulu des avions à caractère plus offensif, bombardiers et avions torpilleurs, c'est pourquoi un avion torpilleur trimoteur a été commandé en Angleterre en 1926. Cependant, l'avion ne s'est pas avéré stable et le contrat a été annulé.

Plus tard, cependant, le chef de l'armée de l'air, le commandant du capitaine AEV Grandjean, réussit à la place à obtenir l'autorisation d'acheter deux bombardiers anglais à moyenne portée de type Hawker Horsley en 1932. Les avions achetés furent désignés Hawker Dantorp, ou HB III, en la version danoise.

Lorsque seulement deux avions ont été achetés, c'était en raison d'une reconnaissance claire que le lancement de torpilles depuis un avion était quelque chose d'assez nouveau qui devait être testé avant qu'une telle arme puisse être utilisée de manière opérationnelle.

Dans le cadre de l'achat, la flotte avait également reçu une licence pour construire dix autres avions à Orlogsværftet.

Ce n'est qu'en 1936 qu'il réussit à obtenir des résultats satisfaisants en lançant des torpilles depuis les avions, mais il n'y avait alors plus d'argent pour de nouvelles acquisitions.



Le Hawker Dantorp (HB III) vient de larguer sa torpille lors d'un lancement d'entraînement à Bramsnæsvisg en 1934.
(Photo des [archives Orlogsmuseet](#))

La nouvelle loi sur la défense de 1932 n'avait pas apporté de changements majeurs pour l'armée de l'air, et donc pas d'améliorations non plus. L'armée de l'air de la marine devait continuer à se composer de deux flottilles aériennes, une avec des avions de chasse et une avec des avions de reconnaissance, ainsi que des avions d'entraînement et des avions pour des tâches spéciales.

Malgré l'économie tendue, en 1933 Grandjean réussit à obtenir une subvention pour l'achat et la construction sous licence de 12 nouveaux chasseurs pour remplacer les chasseurs Dankok désormais obsolètes (LB II).

Deux avions de type Hawker Nimrod Mk. II a été acheté en Angleterre et dix autres appareils ont été construits sous licence à Orlogsværftet dans la période 1934-1935.

L'armée de l'air de la marine disposait désormais d'un avion de chasse moderne, mais au cours de ces années, le développement au sein de l'industrie aéronautique a été très rapide.

La station de la marine aérienne à Ringsted s'est rapidement avérée trop petite pour les nouveaux chasseurs, et en 1936, il a été décidé d'acheter la zone d'Avnø et d'y installer une station permanente de la marine aérienne.

L'année suivante, l'aménagement à Avnø était terminé et la 2e flottille aérienne, désormais composée de 12 Hawker Nimrod (LB V), a été transférée à la nouvelle station Luftmarine Avnø en 1937, et la station Luftmarine à Ringsted a été fermée.

Des nuages sombres se lèvent

La prise du pouvoir par les nazis en Allemagne en 1933 et le renforcement militaire qui en a résulté n'ont pas seulement déstabilisé la situation politique en Europe.

Dans le même temps, le développement aéronautique signifiait une importance accrue du concept de puissance aérienne par rapport aux anciennes forces navales et militaires, mais tant politiquement que militairement, cela avait du mal à attirer l'attention.

Dans le cadre des négociations de 1936 sur une nouvelle loi sur la défense, des propositions ont été faites pour un escadron supplémentaire d'avions de chasse pour la marine, tout comme l'armée de l'air avait esquissé l'expansion avec une flottille de bombes, de sorte que l'effectif total atteignait 4 flottilles aériennes. .

Mais le soutien politique nécessaire faisait défaut et l'objectif de la force était fixé dans la loi sur la défense de 1937 pour continuer à n'être que de 2 flottilles aériennes, ce qui, vu à travers le prisme de la postérité, devait être considéré comme totalement insuffisant.

Cependant, les politiciens et les dirigeants de la marine ont dû rapidement, mais trop tard, reconnaître qu'il y avait un grand besoin non seulement de moderniser les avions de chasse de l'armée de l'air, mais aussi un besoin urgent d'acquérir des bombardiers légers.

Grandjean a donc été autorisé à conclure à la fois un accord pour un nouveau bombardier léger, mais aussi un remplaçant pour les chasseurs Nimrod qui vieillissaient rapidement.

En 1938, un contrat est signé avec l'usine anglaise Fairey Aviation pour la construction du bombardier biplace de type P. 4./34 à Orlogsværftet, et en 1939 le chantier reçoit l'ordre de construire 12 de ces appareils, mais aucun d'entre eux ont été achevés le 9 avril 1940.

L'état-major de la marine s'était également rendu compte que le temps des combattants Nimrod était définitivement révolu. Le temps du biplan était révolu, et maintenant le chasseur monoplane était l'avenir, mais le temps était compté.

Des négociations sont donc engagées sur l'achat de nouveaux chasseurs pour la 2ème Flottille Aérienne, et le choix se porte sur le Macchi MC-200 italien, même si l'Armée de l'Air aurait aimé voir l'acquisition du Fokker D. XXI, qui était maintenant standard dans l'armée de l'air.



Le Macchi MC-200, ici en livrée italienne, a été choisi en remplacement du chasseur Nimrod. (Photo du musée de l'USAF)

Mais le temps avait été manqué, et il était maintenant limité avec quelles nations pouvaient faire du commerce, si l'on voulait sécuriser l'approvisionnement en même temps.

Le contrat pour la fourniture des 12 nouveaux chasseurs Macchi MC-200 destinés à remplacer les Nimrod (LB V) vieillissants de la flotte était prêt le 9 avril 1940, mais il ne fut jamais signé.

Au Danemark, la mise en place d'une défense aérienne crédible était apparemment considérée comme un objectif insurmontable.

En voyage avec Niels Juel en Amérique du Sud

Après la fin de la guerre, le gouvernement n'était pas enclin à utiliser des fonds pour un nouveau navire blindé. Ils voulaient le désarmement et ont sérieusement étudié les possibilités de convertir Niels Juel en ferry ou en cargo, ou simplement de le vendre comme ferraille.

Cependant, un acompte avait déjà été versé à Krupp pour les armes à feu et, après la Première Guerre mondiale, l'entreprise a demandé si la livraison devait être effectuée. Le gouvernement radical ne voulait absolument pas de canons de 30 cm, c'étaient des "armes d'assaut".

Après tout, beaucoup d'argent avait été investi dans le projet de construction, donc la fin de l'histoire était qu'un tout nouveau design a été préparé avec 10 pièces de canons de 15 cm, un pont supplémentaire a été mis sur le navire, et puis vous aviez un navire-école de haute mer, une sorte de croiseur lent, qui était également excellent à des fins de représentation.

Niels Juel prit donc le commandement en mai 1923 et fut alors largement utilisé, entre autres comme navire royal lors de voyages vers la Finlande, les îles Féroé et l'Islande. Dès le 23 octobre 1923, Niels Juel sous le commandement du commandant A. Bojesen partit pour son premier long voyage en Amérique du Sud.



Le navire d'artillerie Niels Juel appareille de Copenhague à destination de l'Amérique du Sud. (Bibliothèque de la Marine)

Le but de la marche était de montrer le drapeau dans les pays étrangers, de représenter le Danemark et de promouvoir ainsi le commerce et l'industrie danois en montrant le film danois, le film groenlandais et certains de nos meilleurs films industriels, et enfin et surtout d'apporter les salutations du Danemark à tous les Danois avec qui nous pourrions entrer en contact à l'étranger.

Le départ était prévu le dimanche 21 octobre, mais il fallait d'abord que le navire soit équipé pour le voyage.

Le chargement des provisions et des grenades a eu lieu pendant env. 1 semaine et pendant que Niels Juel était en cale sèche.

Chargé env. 1000 grenades, plusieurs centaines de sacs de farine et env. 10 000 cas de Tuborg et Carlsberg. Le congélateur était rempli de viande fraîche et la chambre froide était également remplie de tonnes de margarine et de beurre et de conserves et de plusieurs camions pleins de vin, etc.



L'équipage de Niels Juel photographié dans les uniformes blancs qu'ils portaient lors du voyage en Amérique du Sud 1923-1924. (bibliothèque de la marine)

Avant de partir, le roi rend visite à bord accompagné de tout son état-major d'officiers lors du salut royal, les 27 coups, des canons de Niels Juel et de la batterie Sixte.

Pendant que le roi montait les escaliers de la corde de chute, le roi Kristian a été joué et le drapeau du roi a volé au sommet de Niels Juel sous un salut renouvelé qui a fait écho sur le port et a enveloppé le navire dans une fumée bleue de poudre à canon.

Après avoir parlé un peu aux officiers, le roi fit un discours assez court mais plein d'esprit et dit quelque chose comme ceci :

Lorsque Niels Juel est maintenant envoyé dans ce train, c'est le Danemark qu'il représente et de nombreux Danois là-bas dans des pays lointains attendront avec impatience le jour où un navire de guerre danois approchera de leur port.

Je vous souhaite à tous un bon et agréable voyage. Bon voyage et à bientôt.

Bien vivre.

Le roi a ensuite pris congé de tout le monde en marchant le long des rangées et en disant au revoir à son tour. Il redescendit ensuite, et à nouveau les 27 coups de canon, avec des éclairs vifs et une traînée de brume, éclatèrent dans la douce journée d'automne.

La procession

Après avoir jeté l'ancre, Niels Juel s'est démarqué du Sundet, a contourné Helsingør et Gilbjergbrinken et a continué dans le Kattegat en direction de Skagen, qui a été contourné après la tombée de la nuit. Après cela, le voyage a traversé la mer du Nord, ce qui n'a tout simplement pas été agréable.



Après quelques jours de mauvais temps, le navire a atteint la Manche et à env. à Le 26 octobre à 11 heures, Niels Juel est arrivé dans la ville de Dartmouth, une petite ville de la taille de Svendborg, située en terrasse sur une montagne.

Après 2-3 jours d'inspection, Niels Juel a mis les voiles le 29 octobre avec Cadix comme destination, un parcours de 1025 milles nautiques et env. 5 jours dans le lac.

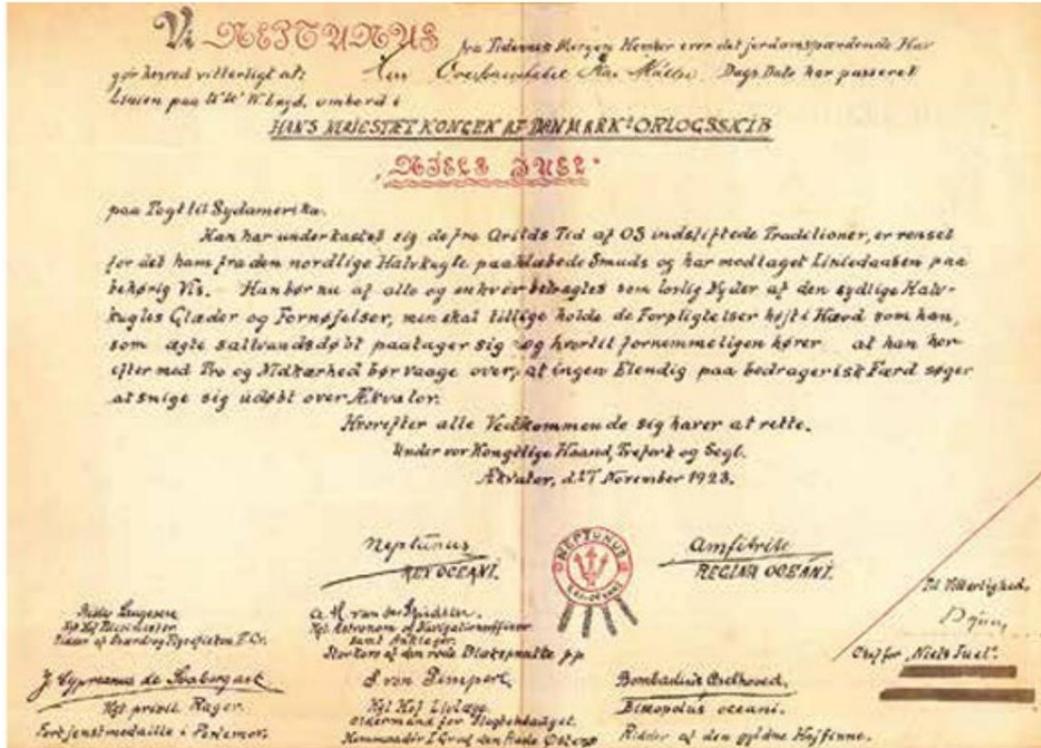
De Cadix, le voyage s'est poursuivi jusqu'à Madère et après quelques jours de visite de l'île jusqu'à St. Vincent. Et le 28 novembre, Niels Juel franchit l'équateur

Et comme le veut la tradition, tout le monde doit être baptisé lorsqu'il passe l'équateur, ainsi la visite de Niels Juel par le roi Neptune, qui, selon la vieille tradition, refuse de laisser le navire passer la ligne jusqu'à ce que tous les non baptisés soient baptisés

Train de Niels Juels 1923-24



Le roi Neptune et la reine Amphitrite accompagnés sur le pont par Niels Juel. (Bibliothèque de la Défense)



Certificat de baptême de ligne du baptême à bord du Niels Juel le 27 novembre 1923. (Bibliothèque Forsvarets)

Rio de Janeiro

Le 5 décembre à 2 Niels Juel atteint le but du voyage, Rio de Janeiro, la capitale du Brésil.

Ancré sur le Nest à côté d'un grand cuirassé brésilien nommé Sao Paulo d'env. 18 à 20 000 tonnes avec un équipage de 1 000 hommes.

Niels Juel a été accueilli par un salut et a de nouveau répondu poliment, et de l'un des forts, les faibles notes de l'hymne national danois ont retenti vers le navire en signe de bienvenue, un geste que l'équipage de Niels Juel a rendu en retour avec la mélodie nationale brésilienne comme ils ont défilé à côté.

Après une visite de 9 jours à Rio de Janeiro, le voyage s'est terminé le 15 décembre, le voyage s'est poursuivi vers l'Argentine et Après quelques jours frais sur l'Atlantique, Niels Juel a glissé le 21 décembre dans les eaux jaunes profondes de la rivière La Plata vers La capitale de l'Argentine, Buenos Aires, où l'on a passé Noël et le Nouvel An. Le 2 janvier, nous avons appareillé de Buenos Aires dans l'après-midi et le voyage est reparti vers le nord avec



Montevideo la capitale de L'Uruguay comme objectif.

Niels Juel à quai à Montevideo le 4 janvier 1924. Dans le port à côté de Niels Juel se trouvaient les trois navires danois, le M/S Louisiana et le S/S Christiansborg et le S/S Sønderborg. (Bibliothèque de la Défense)

Nord mais pas à la maison - pas encore

Le 9 janvier au matin, Niels Juel a quitté Montevideo et le voyage de retour au Danemark a commencé.

Dans l'après-midi du 25 janvier, Niels Juel a eu le très triste événement que le chef n° 984, T. Sørensen d'Århus, est décédé.

Comme la température était encore de 28 degrés Celsius, il était impossible de le ramener à terre, ils ont donc dû immédiatement le descendre à la mer le lendemain à env. 6 degrés de latitude nord et 32 degrés de longitude ouest.

Vous n'aviez pas de fleurs pour une couronne, mais le cercueil était soigneusement enveloppé dans un grand drapeau de guerre avec des croix blanches courant le long du couvercle.

Pendant que les funérailles ont eu lieu, Niels Juel est resté immobile et a plongé dans le lac avec le grand drapeau de guerre abaissé en berne, et après le discours du chef et l'enterrement qui a suivi, le cercueil a été descendu dans la mer suivi d'un coup de canon retentissant du pont comme un dernier hommage aux morts.

Le 17 février, Niels Juel accoste alors à Plymouth avec 2 jours de retard. Seul un court séjour de 2 jours ici était prévu pour prendre du charbon pour la dernière partie du voyage à travers la mer du Nord jusqu'à Copenhague au Danemark 5 jours plus tard le 22 février à À minuit, Niels Juel a jeté l'ancre dans le port de Frederikshavn et le lendemain matin à 10 heures, l'amiral Konow et le prince Knud ont été mis à bord du navire d'inspection Diana, après quoi le cap a été fixé pour Copenhague, qui a été approché à env. 10 heures.

Le circuit était alors terminé et à l'époque, c'était la joie du retour aux sources et les nombreuses salutations de bienvenue qui ont afflué pour rencontrer l'équipage.

Le chantier naval devient civil

Comme mentionné précédemment, le contexte économique et matériel des activités de la flotte au cours de cette période était très difficile.

Sur le plan organisationnel, le changement très important s'opère en 1924 que l'ancien chantier naval militaire est transformé en chantier naval civil d'état sous le Ministère de la Marine.

Cependant, cette réorganisation n'a eu aucune influence sur la taille de la flotte, car les coûts associés à la réorganisation ont été couverts au moyen de crédits spéciaux, mais ils ont eu des effets profonds sur la vie quotidienne et les affaires futures de la marine et ont contribué à créer un certain nombre de problèmes dans la coopération entre les militaires de la marine et les techniciens civils du chantier naval

Avec la transformation du chantier naval en chantier naval de l'État civil, le reste de Holmen a été transformé par la loi du 29 mars 1924 en un commandement militaire et s'appelle désormais une station navale. Le premier commandant était le contre-amiral Axel V. Scheel.



Dannebrog Søsatte (bibliothèque de la marine)

Premier nouveau bâtiment sur Dokøen

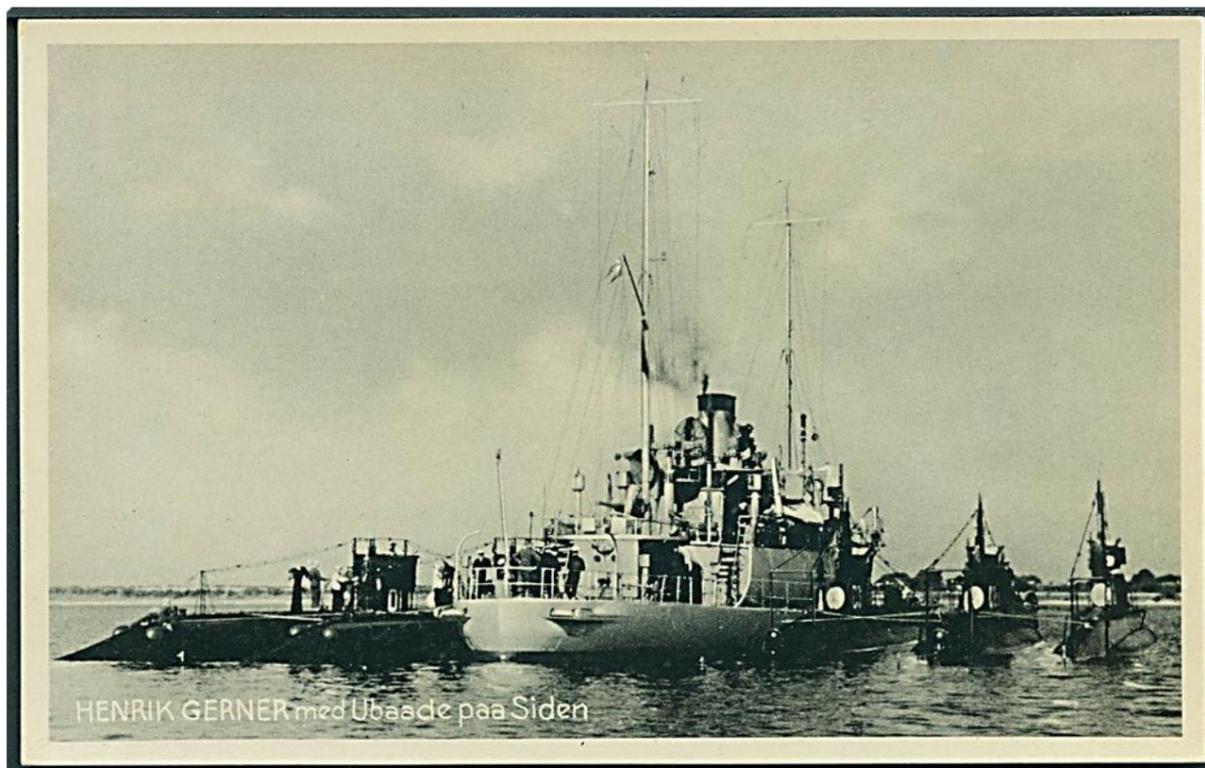
Le 4 novembre 1927, le premier nouveau bâtiment majeur de la marine, depuis le navire d'artillerie Niels Juel 1918, est lancé au chantier naval, aujourd'hui chantier naval civil de l'État.



Henrik Gerner (Bibliothèque de la Marine)

C'était le navire-atelier Henrik Gerner, qui a été construit comme navire-atelier et dépôt pour les sous-marins. Henrik Gerner a été construit en acier avec un renfort de glace à l'avant, afin qu'il puisse également fonctionner dans des conditions remplies de glace. Des deux côtés de la coque, une quille oscillante a été placée pour réduire le roulis du navire. Le navire a été conçu comme un navire-atelier combiné, une station de charge et un magasin avec des torpilles et des pièces de rechange pour les sous-marins.

Henrik Gerner était armé de 2 pièces. Des canons de 75 mm situés respectivement à l'avant et à l'arrière du navire, de plus le navire était équipé de rails anti-mines à l'arrière et d'un stock de 80 mines marines, de sorte qu'il pouvait également fonctionner comme poseur de mines.



Henrik Gerner avec des sous-marins sur le côté (Marinens Bibliotek)

Henrik Gerner a été construit comme navire-mère pour nos sous-marins et a remplacé l'ancien navire-atelier Grønsund, qui était une canonnière qui avait été convertie en navire de dépôt.

Henrik Gerner était équipé de deux moteurs diesel du même type que la classe D et était aménagé de manière à pouvoir charger les batteries de 2 sous-marins en même temps, tant qu'ils reposaient le long du navire. De plus, Henrik Gerner a apporté à la fois des torpilles de rechange et un atelier avec des pièces de rechange de presque toutes sortes, ce qui a donc facilité le travail en cas de panne loin de Holmen. Ainsi, en cas de guerre, Henrik Gerne pourra augmenter considérablement le rayon d'action des sous-marins.

Cependant, il n'était pas prévu pour Henrik Gerner d'approvisionner les sous-marins en haute mer, car il y serait trop vulnérable. L'idée était donc que le navire se cache dans l'un des nombreux fjords ou criques danoises, où les sous-marins pourraient alors venir faire le plein d'huile, de munitions et de provisions à bord et réparer les dommages.

En même temps, il y avait de la place pour les équipages des sous-marins pour vivre et manger à bord d'Henrik Gerner et cela a donc contribué aux conditions d'hébergement spartiates à bord des sous-marins.

Henrik Gerner a suivi les sous-marins lors de leurs voyages dans les eaux intérieures et à quelques reprises lors de voyages à l'étranger.

Exposition Universelle 1929 à Barcelone

Le 11 mai 1929, le 1er groupe aérien de la Marine Air Force décolle avec trois appareils de type Heinkel HMII du Danemark pour rejoindre Barcelone en Espagne via Cherbourg et Hourtin en France, où ils participent à l'Exposition universelle. Le Danemark était le seul pays à avoir participé par avion à cet événement international. Les avions étaient de retour au Danemark le 25 mai.



Ici, les Heinkel HE8 HMII n° 97, 98 et 99 sont vus dans le port de Barcelone en mai 1929. En plus des trois avions danois, le navire d'artillerie Niels Luel a également participé du côté danois. (Collection historique de l'armée de l'air)

Première inspection des pêcheries par avion

Le 16 juillet 1929, le chef de l'armée de l'air de la marine, Orlogkaptajn AEV Grandjean, avec le lieutenant de mer AG Topsøe-Jensen comme chef, a effectué une inspection de la pêche depuis les airs pour la première fois de l'histoire.

L'itinéraire est passé de Copenhague à Anholt et Læsø et à Hirtshals, Skagen et plus loin sur la côte ouest du Jutland jusqu'à Esbjerg et retour à la station de la marine aérienne à Copenhague.

Lors du voyage, 14 cotres suédois et norvégiens ont été repérés en train de pêcher illégalement sur le territoire danois,

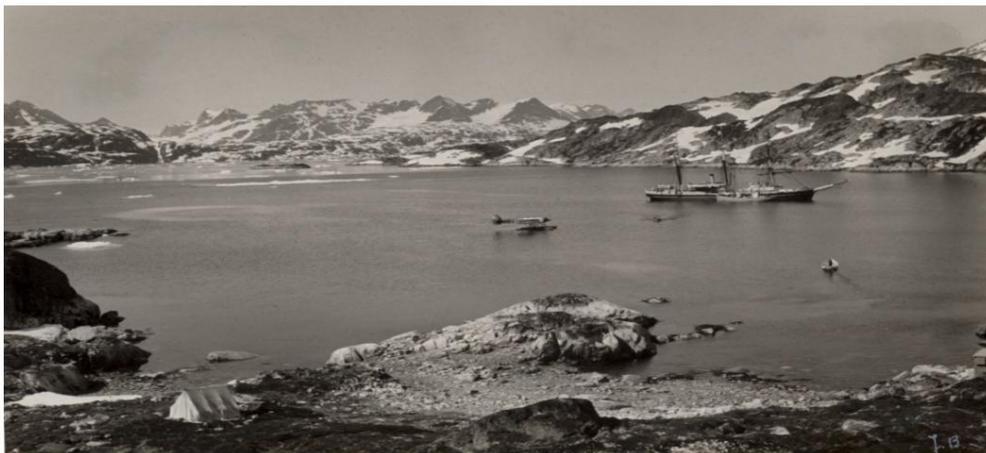


Le Heinkel HE8 HMII n° 84 glisse sur le fjord du Groenland avec le moteur éteint. 1932. (Bibliothèque de la Marine) 27

11 juillet 1932. Le relevé aérien du Groenland commence

Le lieutenant de vaisseau Erik Rasmussen a débuté dans l'un des avions de la marine de type HMII depuis Arsukfjorden sur la côte sud-ouest du Groenland. Il s'agissait du premier vol militaire danois au Groenland.

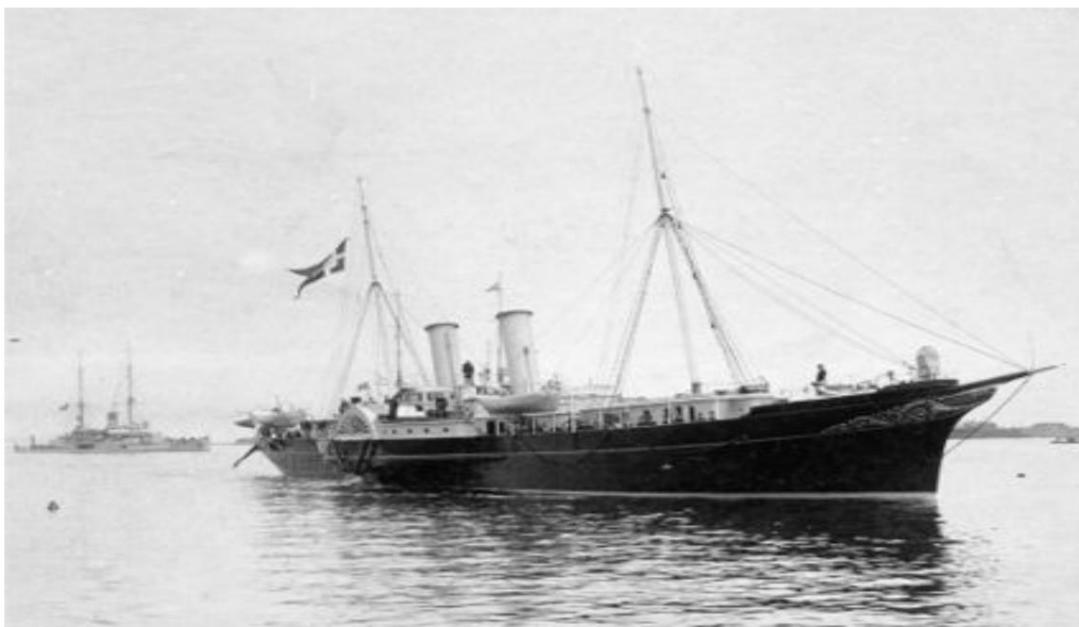
Jusqu'en 1938, l'armée de l'air de la marine, en collaboration avec l'institut géodésique, a effectué des photographies aériennes et des levés systématiques de grandes parties du Groenland



Relevé aérien Groenland 1936. Gustav Holm et Heinkel HE 8 (HMII) n° 87.
Groenland occidental (probablement l'Arsukfjorden). (Bibliothèque de la Défense)

Nouveau navire royal

Le terme navire royal des temps modernes couvre un navire de représentation construit spécialement pour l'usage de la maison royale. Parmi les navires de cette catégorie, il n'y en a eu que deux, à savoir le bateau à aubes Dannebrog construit en 1879 et l'actuel navire royal qui porte également le nom de Dannebrog.



Le bateau à aubes Dannebrog construit en 1879 (Bibliothèque de la Marine)

Mais au fil des ans, la maison royale a eu à sa disposition un grand nombre de navires très différents. Certains ont été la propriété personnelle du roi, d'autres ont été de véritables navires de guerre appartenant à la marine, et d'autres dont le roi s'est débarrassé tandis que la marine a payé pour leur fonctionnement.

Un certain nombre de navires ont été transférés à la marine en tant que navires de guerre lorsque le roi n'en avait plus besoin - ou lorsque le navire ne convenait plus à un roi.

La famille royale possède également un certain nombre de petits navires - les soi-disant chasses au roi et chasses au cygne. Ces yachts ont été utilisés pour des excursions de chasse et même s'ils étaient pour la plupart petits et inutilisables comme véritables navires de guerre, ils figuraient toujours dans les manuels du roi en tant que navires de guerre.

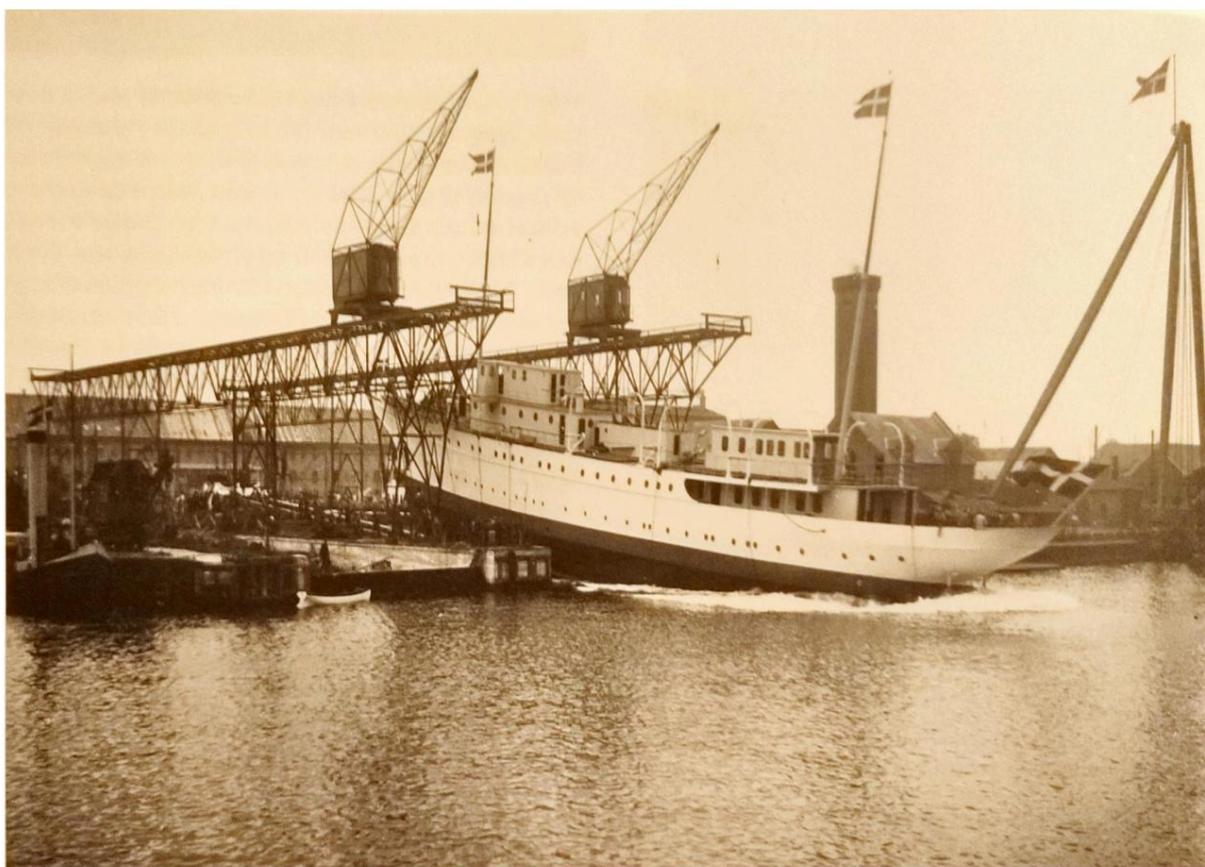
De nombreux navires et navires de la flotte ont également été utilisés par des rois changeants comme navires de voyage entre les différentes parties du pays. Seuls quelques-uns ont effectivement été aménagés en navires royaux, mais certains ont été spécialement équipés pour le roi lors de certains voyages.

Depuis son lancement en 1879 jusqu'en 1906, le bateau à aubes Dannebrog a été largement équipé chaque année. Dans les années 1906-1908, il fut remanié et agrandi de 60 m à 72 m, puis il fut de nouveau équipé et mis à bord du train, et en 1912 il transporta le brancard du roi Frederik VIII de Travemünde à Copenhague le 17 mai.

Pendant la Première Guerre mondiale, le navire fut équipé, mais à partir de 1919 il fut à nouveau équipé chaque été, mais après la commande de hissage sur le navire d'artillerie Niels Juel en 1923, ce navire fut parfois équipé en navire royal sur des voyages plus longs.

Les progrès technologiques de la construction navale signifiaient que le temps s'était progressivement écoulé pour le navire royal et des plans furent élaborés pour un nouveau navire royal qui devrait pouvoir être utilisé lors des voyages de la famille royale à la fois dans les eaux intérieures et dans l'Atlantique Nord.

Après réflexion, il a été décidé de construire un bateau à moteur au chantier naval équipé de moteurs diesel de B&W



Le 10 octobre 1931, la nouvelle construction A.540 est sortie de la pile à Orlogsværftet (Bibliothèque de la Marine)

Après 267 jours à quai, un nouveau navire royal a été lancé, également nommé Dannebrog.

Après le lancement, sept mois d'aménagement au chantier naval ont suivi avant que le navire ne puisse hisser le commandement pour la première fois le 26 mai 1932, et cela s'est avéré bon pour l'objectif. Il est devenu un navire particulièrement beau et représentatif qui existe en bon état, grâce à un entretien minutieux et à des remplacements continus



Navire royal Dannebrog (Bibliothèque de la Marine)

Coupes supplémentaires - Ministère Stauning-Munch

La chute du gouvernement Madsen-Mygdal en 1929 a conduit à un changement de pouvoir et le nouveau gouvernement a été formé comme une coalition entre les sociaux-démocrates et la gauche radicale, mieux connue sous le nom de ministère Stauning-Munch.

Sous ce gouvernement, en 1932, la « désinfection » de la défense a été effectuée, ce qui a tellement nettoyé que le minimum absolu dans l'histoire de la défense danoise et de la marine danoise a été atteint, tout en supprimant la clause d'objet et supprimant ainsi la base des activités de la marine.

L'intention était assez bonne dans la mesure où l'on essaierait de créer une meilleure adéquation entre l'argent, le matériel et le personnel que ne le permettait le schéma de 1922 et le développement économique qui s'est produit depuis son adoption.

Mais le résultat a été que la flotte a été réduite à un point tel que le nouvel inspecteur de la marine (chef de la flotte), le vice-amiral HLE Wenck, a donc choisi de démissionner de son poste d'inspecteur de la marine après seulement quatre mois en poste pour protester contre les graves coupes qui, avec l'adoption de la loi sur la défense du 23 mars 1932, frappèrent la marine car il ne croyait pas qu'il y ait une relation raisonnable entre la fin et les moyens.



Vice-amiral HLE Wenck
(Bibliothèque de la Marine)

La loi contenait, entre autres, une réduction de la part de la marine dans le budget de la défense jusqu'à 34 % par rapport au budget de la défense pour 1930-31 - la réduction signifiait que le nombre d'employés était presque divisé par deux, passant de 1135 à 669 hommes et avec l'adoption de la loi, la marine a effectivement perdu la capacité d'appliquer

La neutralité du Danemark. Dans le même temps, la loi de 1932 modifie en profondeur les plus hautes instances administratives et de commandement de la marine, puisqu'il est décidé que le vice-amiral en tant que chef du commandement de la marine occupera simultanément le poste de directeur au ministère de la Marine. .
Un arrangement qui ressemblait beaucoup à l'organisation de l'Amirauté anglaise.

C'était particulièrement intéressant, car Wenck a été remplacé par le directeur du ministère de la Marine de l'époque, Hjalmar Rechnitzer, et c'est lui qui avait rédigé le projet de loi en collaboration avec les politiques !

Il était entré dans la marine en 1913 sans numéro officiel et ne pouvait donc pas être immédiatement considéré pour le poste d'inspecteur de la marine, mais la loi de 1932 contenait un article qui modifiait cela (le soi-disant Lex Rechnitzer) et Rechnitzer pouvait donc être nommé le 1er avril 1932, vice-amiral et nouvel inspecteur naval



Vice-amiral H. Rechnitzer
(Bibliothèque de la Marine)

Après l'adoption du schéma de 1932, la direction de la marine se composait du commandement de la marine et du ministère de la Marine. Le commandement naval, qui était personnellement rattaché au ministère de la Marine, mais qui agissait comme une institution indépendante, se composait, outre le chef du commandement naval, de son état-major.

En 1932, l'état-major de la marine se composait d'une section de commandement et d'une section d'état-major et était dirigé par le contre-amiral AG Topsøe-Jensen et son commandant adjoint, le capitaine C. Hammerich.



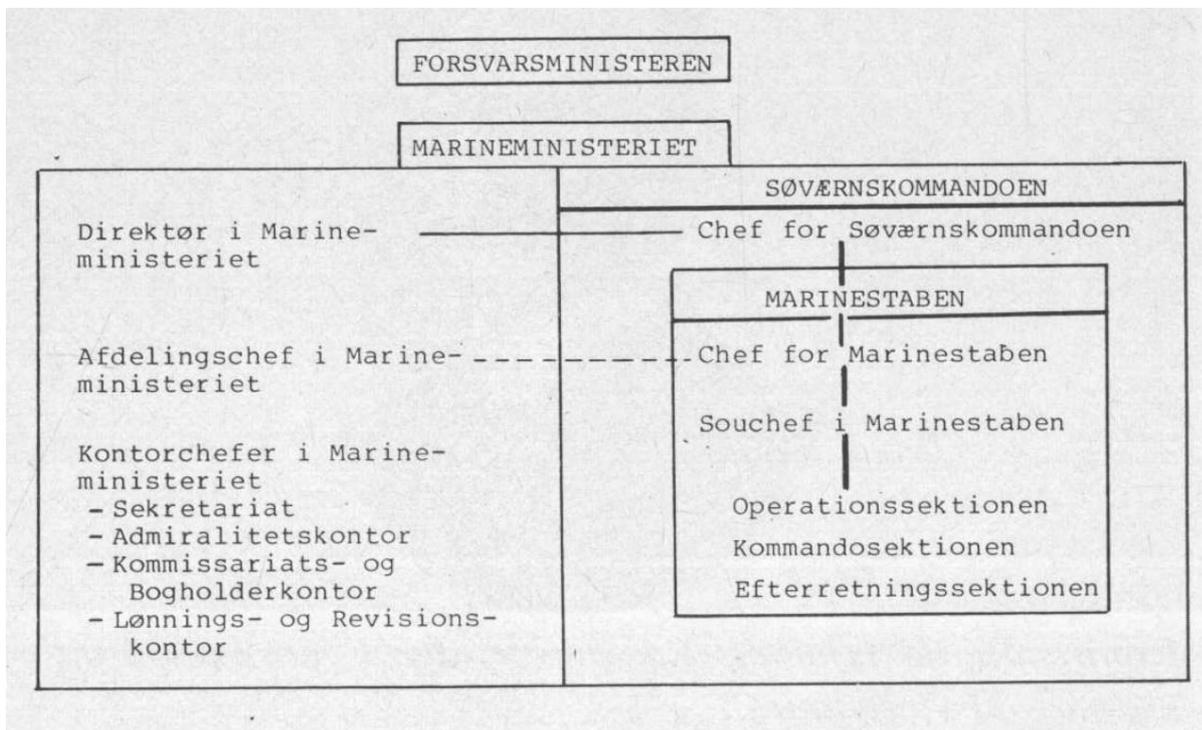
Contre-amiral AG Topsøe-Jensen
(Bibliothèque de la marine)



Commandant Capitaine C. Hammerich
(Bibliothèque navale)

Mais dès l'année suivante, l'état-major de la marine était divisé en une section de commandement, une section d'opérations et une section de renseignement.

La partie administrative du ministère de la Marine se composait du secrétariat, du bureau de l'amirauté, du commissariat et de la comptabilité ainsi que du bureau de la solde et de l'audit, le tout dirigé par un chef de bureau civil.



Le nouveau système a également eu un impact profond sur le personnel. Le système des officiers de pont a été aboli et un corps de quartier-maître a été créé, à partir duquel il était possible d'accéder aux postes de maître du matériel, car les maîtres du matériel appartenaient au groupe des officiers sur un pied d'égalité avec les machinistes, les quartiers-maîtres et les médecins.

Dans le groupe de quartier-maître, en partie les jeunes officiers de pont qui souhaitaient rester dans la marine étaient employés, en partie les anciens commandants temporaires les plus âgés, le groupe ayant une composition inhomogène en termes d'âge et d'éducation, qui n'a été égalisée qu'en tant que nouvelle approche. a eu lieu dans la nouvelle école de quartier-maître.

Selon la loi, il était prévu que la marine ait un nombre important de personnel privé permanent (mathers), mais le développement de celui-ci a été lent, notamment parce qu'ils étaient moins bien payés que le personnel permanent précédent (constables).

Malheureusement, un grand nombre de commandants compétents ont choisi de prendre leur congé avec une indemnité de départ puis une pension plutôt qu'un emploi dans la marine réduite, ce qui a également mis celle-ci dans une situation difficile en termes de personnel.

La structure de la flotte 1930

Lorsque la loi sur la défense de 1932 a été introduite, les capacités de la marine avaient déjà été considérablement réduites par le fait que plusieurs navires plus anciens avaient été progressivement supprimés car il n'y avait pas de fonds pour l'entretien de ce matériel et en 1932, la ligne a également été réduite à;

La ligne, comprenant :

- 3 navires de guerre, jauge env. 10 800 t, dont le plus âgé (Olfert Fischer) avait 27 ans
vieille
- 3 torpilleurs et 8 sous-marins d'un total d'env. 2 500 t • 1 dragueur de mines
- 6 dragueurs de mines • 4 navires de garde.

La réserve a été réduite à :

- 1 navire de guerre
- 1 croiseur • 6 torpilleurs • 4 sous-marins

Un navire d'inspection Hvidbjørnen, 2 sous-marins et le navire de dépôt de sous-marins Henrik Gerner étaient les seuls nouveaux bâtiments ajoutés à la flotte pendant cette période, mais 3 nouveaux torpilleurs (la classe Dragon) étaient encore en construction.

Il ne pouvait donc sembler surprenant, mais plutôt décourageant, que le schéma de défense de 1932 ait choisi d'énoncer, sans mentionner de chiffres, que la marine devait se composer de :

- 1) Les navires d'artillerie encore existants (les anciens navires de guerre)
- 2) Torpilleurs et sous-marins
- 3) Navire atelier pour sous-marins
- 4) Équipement de navire et de navire pour les barrières antimines, etc.
- 5) Navires à des fins spéciales tels que les navires de caserne et de dépôt ainsi que les navires d'inspection, les navires d'enquête, les coupeurs de formation et les navires à l'usage du roi (Dannebrog)

Le départ des navires d'artillerie sans compensation était prévu

De même, le tonnage fixe du cadre de la flotte avait été complètement abandonné et, afin de rendre le système "flexible", un nouveau paragraphe a été ajouté selon lequel "des changements dans le développement des types de navires peuvent entraîner des changements dans l'équipement des navires de la flotte ", avec lequel on exprimerait probablement que le développement technique pourrait conduire à un changement dans les types de navires.

Par cette loi, les "équipements de l'armée de l'air" étaient séparés des équipements de la flotte et, dans le cas des équipements aériens, il était précisé à la fois quels types d'équipements devaient être présents et leur nombre.

Il convient également de noter que le terme "Réserve" est complètement aboli pour tous les matériaux.

Au cours des 5 années suivantes, 3 autres torpilleurs (classe Glenten), 1 navire d'inspection (Ingolf) et 2 navires d'enquête (Hejmdal et Freja) ont été construits, mais les renouvellements ne pouvaient toujours pas suivre le départ et l'équipement de guerre réel était renouvelé que lentement par rapport aux navires à usage spécial. Cependant, en 1936, le navire d'artillerie Niels Juel fait renouveler son système de conduite de tir afin que les canons de 15 cm du navire puissent être dirigés en toute sécurité.

La pression sur la flotte augmente

La situation de la marine a été encore aggravée par le fait que les fortifications côtières considérablement réduites sous la désignation Kystdefensionen sont désormais passées de l'armée à la marine, mais là aussi, il n'y avait aucun lien entre le personnel et l'argent ou les objectifs et les moyens. Les dispositions relatives au personnel ont été modifiées et certains des membres clés du personnel ont choisi de quitter le service.



Commandant Emmanuel Briand de Crèvecoeur (Bibliothèque de la Marine)

Le commandant Emmanuel Briand de Crèvecoeur est nommé à la tête de la Défense côtière.

Le choix de Crèvecoeur comme chef était un choix assez judicieux, car il fut auparavant commandant adjoint du corps d'artillerie (1918-22), professeur à l'Ecole des Officiers en artillerie appliquée (1920-23), chef du service de tir de l'artillerie navale (1922-26), et avait également été directeur de l'école d'artillerie de Krydseren Gejser et Orlogsskibet Niels Juel, respectivement, ainsi que participant à des écoles d'artillerie en Suède et en France, c'est donc un homme très expérimenté dans l'artillerie qui a pris le commandement de la défense côtière

Malgré le lien naturel de la défense côtière avec le lac, les conditions et les tâches d'entraînement étaient quelque peu terrestres, de sorte que la défense côtière disposait de son propre budget et restait donc un État dans l'État. Une position qui a été encore renforcée par le recrutement et la formation d'un corps spécial d'officiers de réserve appelés officiers côtiers pour couvrir les importants besoins de mobilisation et de formation qui étaient largement insatisfaits au moment de la prise de contrôle.

Changement fatidique en Europe

Très peu de temps après que la défense navale danoise eut ainsi été réduite au minimum, l'événement se produisit en Allemagne qui signala que la paix éternelle était encore loin d'être venue.

Hitler a pris le pouvoir en 1933 et a commencé le réarmement de l'Allemagne sans rencontrer d'opposition significative de la part des puissances censées surveiller le respect du traité de Versailles.

Au contraire, quelques années plus tard, l'Angleterre conclut avec l'Allemagne un traité naval qui rompt complètement avec les limitations d'armements navals qui liaient jusqu'alors l'Allemagne.

Parmi les officiers de marine de la période 1932-1940, il y a eu un changement dans la façon dont la situation stratégique du Danemark était perçue. Dans l'ensemble, il y a eu une réévaluation de la situation stratégique du Danemark dans le contexte du traité naval germano-anglais de juin 1935. Jusqu'en 1935, une expédition anglaise dans la mer Baltique était généralement considérée comme une possibilité, après 1935, seuls quelques-uns ont mentionné tel du tout, et seulement comme une éventualité. Le contraire était le cas avec l'évaluation des officiers de marine de la force militaire de l'Allemagne. À la fin des années 1920, l'Allemagne était toujours désarmée, mais à partir de la montée au pouvoir d'Hitler, les officiers de la marine danoise ont de plus en plus commencé à considérer le Danemark comme étant sous la puissance allemande, et à partir de 1935, seuls quelques-uns étaient d'un avis différent. À cet égard, avant 1935, on estimait que l'Allemagne bloquerait ou exigerait que la Grande Ceinture soit bloquée en cas de guerre, alors qu'après 1935, on croyait largement que le contraire serait le cas - si vous évaluiez la stratégie navale allemande comme défensif, cela signifiait que vous croyiez que l'Allemagne exigerait des détroits fermés, tandis qu'à l'inverse, une évaluation de la stratégie navale allemande comme étant offensive conduisait à la conviction que l'Allemagne exigerait des eaux de navigation ouvertes.

Il y avait également un grand accord dans le corps des officiers de marine dans l'évaluation de la capacité du Danemark à faire face à une situation de guerre. Jusqu'en 1935, les officiers de marine considéraient généralement qu'il était possible de mener une bataille désespérée jusqu'à ce que l'aide vienne de l'extérieur, mais la plupart ont perdu cette croyance en raison de la conclusion du traité naval germano-anglais, et le Danemark était alors considéré comme isolé sans possibilité d'une aide extérieure en cas d'attaque allemande, tout comme on ne croyait pas en la capacité du Danemark à se défendre avec succès contre une attaque isolée d'une superpuissance ; mais les officiers de marine ont toujours déclaré qu'une marine plus importante aurait un effet dissuasif contre une telle attaque, et de cette manière les officiers de marine ont ainsi utilisé la situation stratégique du Danemark pour justifier leur demande de reconstruction de la marine.

DSOK et SLS

Le combat de la marine pour la reconstruction de la marine - dans ce contexte on entend le combat des officiers de marine pour la reconstruction de la partie militaire de la marine - s'est déroulé à 3 niveaux :

- Interne : envers les officiers de marine eux-mêmes
- Externe : face au public au sens le plus large
- Et : devant le Reichstag et le ministère

Il y avait 3 endroits en particulier à partir desquels les officiers de marine ont défendu la reconstruction de la marine : dans le Naval Intelligence Circle (DSOK) et dans la Naval Lieutenant Company (SLS) et dans le Marine Staff/Naval Command. En outre, il y avait aussi des officiers de marine individuels qui ont également essayé le commandant capitaine CAS Westermann, Barefoot et



Commandant Capitaine
CAS Westermann
(Bibliothèque de la Marine)

DSOK a été formé en octobre 1932 en réaction des officiers de marine contre le plan de 1932, et au cours des années et demie suivantes, ils ont travaillé avec des conférences, des contacts avec la presse, des réunions avec des personnes sélectionnées, la tenue de groupes d'étude, l'enregistrement et la projection de films sur la marine. et la préparation d'un programme de flotte.

Le programme a été discuté en février 1934 dans le Søelieutnant selskabet, mais sans parvenir à un accord à ce sujet, et après quelques tentatives infructueuses pour établir un contact plus large avec le public - les tentatives ont échoué pour diverses raisons, entre autres en raison de l'interdiction ministérielle - DSOK flétri en 1935/36.

Tout au long de la période, la société Søelieutnant a eu des discussions concernant la taille et la composition de la marine, discussions qui visaient, entre autres, à favoriser un accord à ce sujet en interne entre les officiers de marine.

Tout au long de la période, l'état-major de la marine/le commandement de la marine a préparé des rapports au ministre de la défense et au comité de la défense concernant les lacunes de la flotte, tout comme un véritable service de presse a été créé en 1937 après la fin du DSOK

Un ministre de la Défense en décalage avec la réalité

La social-démocratie danoise, alors au pouvoir, revise progressivement sa position sur la question de la défense et, dès février 1936, les espoirs du vice-amiral Rechnitzer pour l'avenir de la marine sont renouvelés à l'occasion d'une proposition présentée par le Parti populaire conservateur pour l'acquisition d'équipements de défense aérienne, et au cours des mois suivants, l'état-major de la marine a tenté, par diverses propositions au ministre de la Défense Alsing Andersen, d'obtenir l'approbation d'un remède aux lacunes de l'équipement du navire, mais sans délai résultats.



Ministre de la Défense
Alsing Andersen
(La Bibliothèque nationale)

La solution du gouvernement dans le débat sur la défense était les directives d'août (1936), qui déterminaient le cadre selon lequel les ministères militaires devaient préparer leurs projets d'arrangements pour les défenses individuelles. Les directives déterminaient que la marine, dans le cadre financier actuel, devait résoudre les tâches de rejet et d'inspection - rejet entendu comme rejet de l'utilisation du territoire danois. L'équipement aéronautique ne devait pas comporter de bombardiers, les navires d'artillerie devaient être supprimés au fur et à mesure de leur obsolescence, les torpilleurs à moteur devaient remplacer partiellement les torpilleurs existants, tandis que les forts côtiers, en revanche, devaient être en grande partie entretenus.

Dans une déclaration de la mi-septembre 1936, la marine suédoise va violemment à l'encontre des directives du gouvernement : en plus des torpilleurs et des sous-marins, la marine suédoise devrait également inclure des avions et des navires d'artillerie protégés, car les bombardiers et les navires d'artillerie étaient considérés comme absolument nécessaires. Les torpilleurs à moteur, en revanche, étaient réservés et la défense côtière était la priorité en dernier.

En octobre, le ministre de la Défense a demandé avec optimisme un projet d'arrangement naval composé de 1 navire d'artillerie, 10 torpilleurs, 6 sous-marins, 6 dragueurs de mines ainsi que des navires à tâches civiles, mais malgré la lutte du commandement naval pour ce croquis, avec dont ils étaient tout à fait satisfaits, le ministre de la Défense a progressivement réduit au cours des négociations les grandes lignes du statut recherché dans le projet de loi 1942 : Artillerie Niels Juel et 13 bâtiments de garde de ligne (torpilleurs, sous-marins et dragueurs de mines).

La position de principe du commandement naval sur le résultat était claire. Il a été souligné sans équivoque "que la marine, qui devrait donc être fournie conformément au projet de loi, est tout à fait insuffisante et, selon sa composition, inapte à résoudre les tâches qui lui incomberont dans le cadre d'une défense danoise unifiée". Mais en même temps, le commandement naval était bien conscient que le résultat des négociations - le projet de loi - était le plus élevé possible.

En 1937, comme première conséquence de cela, le ministre social-démocrate de la Défense Alsing Andersen a présenté un schéma de défense révisé, qui n'offrait cependant que des améliorations mineures et insignifiantes par rapport au schéma de 1932.

Mais l'argent a coulé un peu plus abondamment, le cadre du personnel a été élargi, le système actuel du personnel s'est stabilisé et les acquisitions de matériel ont commencé.

La construction de nouveaux navires a été immédiatement lancée, dont 4 sous-marins (classe H) 6 dragueurs de mines (classe Søløven). Cependant, le dernier sous-marin et 3 des dragueurs de mines n'étaient pas terminés au début de la guerre en 1939.

La conception a également commencé pour un dragueur de mines (Lindormen) et 2 dragueurs de mines (Lougen et Lolland) ainsi que 2 grands torpilleurs (Najaden et Nymfen), qui, cependant, n'ont été achevés qu'après la Seconde Guerre mondiale et ont reçu les noms (Willemoes et Huitfeldt)

En outre, des fonds ont également été mis à disposition pour un bâtiment assez important d'établissements terrestres, y compris une école d'officiers de marine, un bâtiment de caserne pour la Luftmarinestation Copenhagen (la plus tard école de sergent et de caporal à Margretheholm) et un nouvel atelier de torpilles.

Dans la loi de 1937, la réserve a été rétablie, entre autres. afin de préserver le navire d'artillerie Peder Skram, qui avait 29 ans, mais qui lors de l'armement en 1929 a effectué la même vitesse que lors du voyage d'essai. (Il ressort également des négociations au Folketing que l'intention était de garder Peder Skram)

De plus, les équipements de l'armée de l'air sont répertoriés dans le même paragraphe que les autres équipements de la flotte et le navire d'artillerie Niels Juel est mentionné à part.

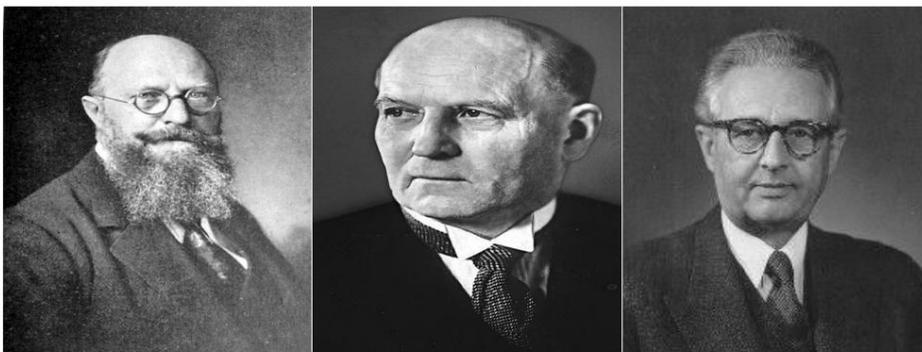


Navire de défense côtière Peder Skram (Bibliothèque navale)

Mais aucune clause d'objet n'a été trouvée dans la loi, et aucune mesure minimale pour la représentation des types individuels n'a été spécifiée non plus, mais comme mentionné, plus d'argent a été mis à disposition pour les acquisitions matérielles et la nouvelle construction de sous-marins qui avait déjà commencé s'est poursuivie.

Après cela, pendant un an, le système naval a été calme, mais en raison de la situation politique étrangère de plus en plus tendue, le commandement naval et le commandement général sont apparus dans la période février-août 1928 avec plusieurs déclarations en prélude aux négociations avec le gouvernement. concernant d'éventuelles améliorations supplémentaires de la défense

Le 1er août, le Premier ministre Stauning, le ministre des Affaires étrangères P. Munch et le ministre de la Défense Alsing ont rencontré Andersen



Premier ministre T. Stauning
(Bibliothèque nationale)

Ministre des Affaires étrangères P. Munch
(Bibliothèque nationale)

Ministre de la Défense A. Andersen
(La Bibliothèque nationale)

avec la direction des défenses, du vice-amiral de la marine Rechnitzer, du commandant Hammerich et du commandant capitaine Nørgaard,



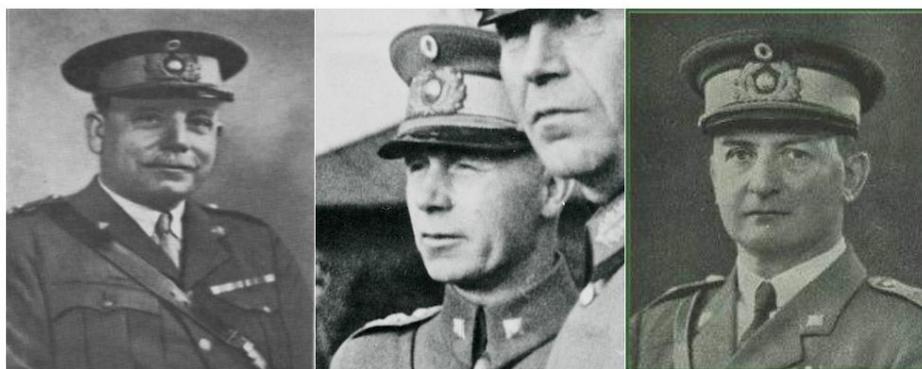
Vice-amiral H Rechnitzer

(Bibliothèque de la Marine)

Commandant C. Hammerich

(Bibliothèque de la Marine)

de l'armée, le général With, son chef d'état-major, le colonel E. Gørtz et le colonel DV Stemann, qui était directeur du ministère de la Guerre.



Général E. With

(Bibliothèque de la Défense)

Colonel E. Gørtz

(Bibliothèque de la Défense)

Colonel JD contre Stemann

(Bibliothèque des forces armées)

Mais la rencontre prit presque le caractère d'un combat aérien entre Rechnitzer et With, qui étaient manifestement aussi éloignés l'un de l'autre qu'ils l'étaient lors des négociations internes de 1934, et aucune des défenses n'atteignit aucune des améliorations de défense recherchées.

Pourtant, en avril 1938, par l'adoption d'une loi d'autorisation de contracter des emprunts d'État, la défense avait déjà reçu 20 millions. DKK pour renforcer et accélérer les nouvelles acquisitions prévues, ce qui pour la marine, en plus d'accélérer le nouveau programme de construction déjà prévu, signifiait l'autorisation de construire 1 sous-marin et 12 avions supplémentaires. En outre, en plus de l'ajustement du prix des subventions extraordinaires pour la construction neuve, l'autorisation avait été donnée de transférer les dépenses salariales épargnées sur le compte de la construction neuve

Après le déclenchement de la guerre en septembre 1939, lorsqu'un escadron de sécurité fut appelé, Rechnitzer et l'état-major de la marine trouvèrent opportun d'essayer de présenter un nouveau plan de construction au ministre de la Défense en octobre de la même année, et après avoir été négligés par Ministre de la Défense pendant quelques mois, la proposition est rapidement négociée et aboutit en janvier 1940 à l'approbation de la construction de 1 navire-école, 2 gros torpilleurs, 1 sous-marin, 2 grues de mine, 10 dragueurs de mines et 16 avions pour un montant total de 32 millions. NOK sur 3 ans et pourtant non sans une nouvelle confrontation entre Westermann et le commandement naval concernant la pertinence des types sélectionnés - Westermann, qui était également un député conservateur, a fait valoir que les unités sélectionnées étaient trop pacifistes pour constituer réellement une forme de dissuasion et la sécurité pour le Danemark.

Mais le temps de reconstruire la marine a été manqué. Ils demandent en vain à divers pays l'autorisation d'exporter de l'acier : en mars, après de grands efforts, ils obtiennent un peu de Suède, mais ce n'est que le 5 avril 1940 qu'ils reçoivent un engagement de fournir de l'acier pour le reste du nouveau programme de construction. - l'autorisation est venue d'Allemagne

En septembre 1940, la flotte était donc d'une taille si modeste qu'elle n'avait aucune réelle valeur de combat pour une grande puissance comme l'Allemagne, et encore moins de pouvoir protéger une éventuelle neutralité danoise, comme cela avait été le cas pendant la Première Guerre mondiale.

Ainsi, en vertu de la loi sur la défense de 1937, le Danemark s'est rapproché de plus en plus du désastre pour la défense que la Seconde Guerre mondiale allait devenir.