

# Militärtransport 1913

## Einführung

Nach der Veröffentlichung meines Artikels On the rail transport of the Army's units in the 1930s war Lars Christensen, Ishøj, so freundlich, mir zwei ältere Artikel von Jernbane-Bladet zur Verfügung zu stellen, die die Mobilisierungsübung der Armee im Jahr 1913 von einer Eisenbahnstation aus beschreiben der Ansicht.

Sowohl die Vorbereitung als auch die Durchführung eines so umfangreichen Unterfangens, bei dem mehr als 50.000 Männer mobilisiert werden, um sich innerhalb von 8 Stunden in verschiedenen Seeländischen Abteilungen zu treffen, geben einen spannenden Einblick in einen effektiven Planungsapparat, wie es ihn seitdem kaum noch gegeben hat in diesem Land.

Die Artikel werden mit geringfügigen redaktionellen Anpassungen wiedergegeben. Die Zeichnungen der Eisenbahnausrüstung stammen von Tommy Nilssons Website [www.jernbanen.dk](http://www.jernbanen.dk).



*Fußgänger gehen an DSB-Brief QF 35176 am Kopenhagener Hauptbahnhof, 1912 1).*

## Mobilmachungsübung 1913

*(Aus Jernbane-Bladet Nr. 12/Dezember 1962)*

Im Laufe der Zeit wurde Jernbane-Bladet von mehreren Lesern gebeten, ein wenig über die Bemühungen der Eisenbahnen zu schreiben, die Sicherheitskräfte beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 zu verstärken.

Es wurde versucht, Informationen über den Betrieb von Sonderzügen bei dieser Gelegenheit zu finden, aber es hat sich herausgestellt, dass dies nicht der Fall war, da die Vorladung dann über einen längeren Zeitraum erfolgte, also nichts davon war

die Züge rollten deshalb Tag und Nacht.

Stattdessen haben wir uns entschieden, ein wenig über die Nutzung der Felder bei der größten kombinierten Militärübung zu schreiben, die auf Seeland abgehalten wurde. Bei der Großen Alarmübung am 11. September 1913 versammelte die Armee 20 Kohorten für eine zweitägige Übung. Zweck dieser Übung war eine Art Probemobilmachung für die Truppen auf Seeland.

## **Alarmierend**

Um 06:03 Uhr wurde am Hauptbahnhof Alarm ausgelöst, wo der damalige Chefassistent Looft, der später hier bekannte Bahnhofsvorsteher, höchstpersönlich das erste Alarmplakat an die Bahnhofswand klebte, woraufhin die ersten Züge mit Vorladungen in aller Ruhe erwartet wurden .

Hier in Kopenhagen sollten sich über 35.000 Menschen treffen. Mit dem Korsør-Zug um 7:17 Uhr wurden einige Leute erwartet, aber sie wurden enttäuscht. Von den Wehrpflichtigen beförderte der Zug nur einen Soldaten. Er war an einem Bahnhof zwischen Roskilde und Valby in den Zug eingestiegen.

Der Zug von Roskilde um 07:32 brachte 12 Wehrpflichtige. Auch die Jütland-Verbindung um 08:12 Uhr hatte nur sehr wenige Anrufe. Mit dem nächsten Zug ab Korsør um 08:20, ca. 100 Soldaten. Der Masnedsund-Zug, der um 09:00 Uhr ankam, brachte weit über 300 Wehrpflichtige. Korsørtoget um 09:28 etwas über 500 Soldaten.

Etwas mehr als 400 Männer kamen um 09:35 Uhr mit dem Zug aus Frederikssund an. Und so ging es den ganzen Morgen, jeder Zug beförderte ein paar hundert Wehrpflichtige.

## **Nordbanegården 2) —**

Hier war es lebhaft. Um 07:30 brachte Holtetoget 20 Vorladungen. Um 07:52 Uhr dampfte der Helsingør-Zug mit 200 Mann über Hillerød ein. Um 08:39 wieder ein Zug aus Holte mit 350 Soldaten.

Der Sonderzug der Nordbanen kam um 09:14 Uhr an. Es war Nordseelands Zug mit einer Verbindung von der Frederiksværkbanen in Hillerød – die Gribskovbanen war der Überlieferung nach zu spät gefahren, und die Verbindung hatte Hillerød nicht erreicht. Es waren ca. 1000 Mann mit diesem Zug.

## **Hauptstation**

Während Nordbanegården den ganzen Vormittag die Wehrpflichtigen aus Nordsjælland in einem stetigen, starken Strom anzog, war es am Hovedbanegården nur richtig voll, wenn die Züge um 11:50 und 11:58 von Korsør abfuhren. aus Frederikssund und Kalundborg 12:12 am Bahnsteig angekommen.

Wir wissen nicht, wie viele in diesen Zügen waren, aber es waren Tausende, und die folgenden Züge von Masnedsund um 12:16 Uhr - und 12:30 Uhr von Korsør und um 13:30 Uhr von Frederikssund. Es waren so viele mit diesen Zügen, dass es unmöglich war, sie zu zählen. Es wimmelte von Männern mit Wathosen und Koffern, es stürzte die Treppen hinauf, füllte die Bahnhofshalle und wanderte in mächtigen Kolonnen hinaus in die Bernstorffsgade. Aber alles ging gut.

Der Bahnhof füllte und leerte sich mit Männern.

Der Verlauf der Alarmierung hier zeigt, dass die Leistung der Gerichte es schaffen wird, eine echte Mobilisierung anzutreiben. Bereits kurz nach Mittag waren  $\frac{3}{4}$  der Kräfte in Kopenhagen marschbereit.

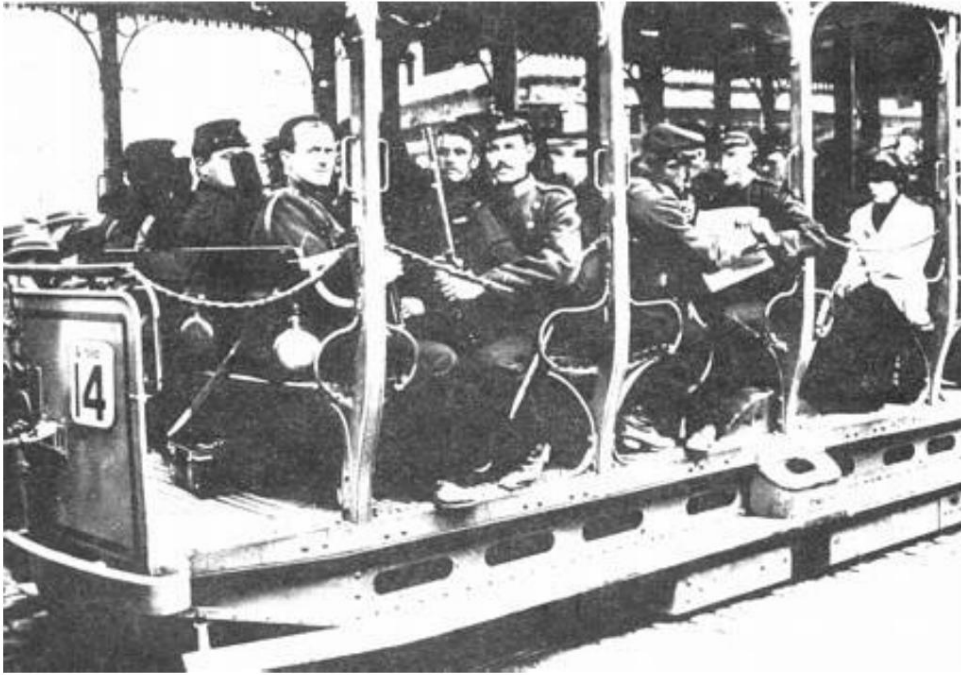
## **Enghaven-Station**

Am Bahnhof Enghave war es morgens ruhig, aber mittags trafen große Pick-up-Züge mit einer großen Anzahl von Wehrpflichtigen ein, die hier ausstiegen und zum Schloss Frederiksberg fuhren, wo der 3., 18., 22., 32. und 42. stattfand.

Bataillon sollte sich treffen.

## **Nørrebro**

Die Schlangenlinie transportierte mehrere Tausend zum Bahnhof Nørrebro, wo die Straßenbahnen den weiteren Transport übernahmen.



*Das Bild stammt nicht von der Mobilmachungsübung 1913, sondern aus dem Folgejahr - Soldaten der Sicherheitskräfte, 1914. Aus Chakoten Nr. 1/1975.*

In den verschiedenen Garnisonsstädten der Provinz verlief die Alarmierungsübung für die Eisenbahnen vollkommen zufriedenstellend, wobei festzuhalten ist, dass weder der zivile Pkw-Verkehr noch der Güterverkehr während der Übung nennenswerte Verzögerungen erlebten.

Bei einer echten Mobilisierung wird es überhaupt keinen zivilen Schienenverkehr geben, während die Armee sich versammelt.

### **Auf Seeland**

In Næstved trafen sich 4.000 Männer. Eine ähnliche Nummer in Vordingborg. In Holbæk 3.000 Mann. Und in Slagelse weit über 3.000 Mann sowie eine ähnliche Zahl in Roskilde.

### **Beurteilung des Fortschritts der Übung**

Oberassistent Looft, derzeit Chef des Hauptbahnhofs, zeigte sich bei der Staatsbahn mit dem Übungsverlauf äußerst zufrieden. Es gab keine nennenswerten Verzögerungen. Insgesamt 11 Pick-up-Züge mit Wehrpflichtigen seien am Hauptbahnhof angekommen, es seien ca. 1.000 Mann mit jedem Zug.

## **Schließen**

Das lässt sich über den Einsatz der Start- und Landebahnen bei der bisher größten gemeinsamen Militärübung nachvollziehen, obwohl das nun fast 50 Jahre her ist. Heute wäre es kaum anders, da Sie jetzt sowohl mit Luftangriffen des Feindes als auch mit Leuten der fünften Kolonne rechnen müssen. Aber es ist noch ungewiss...



*Infanterie-Kompanie auf dem Marsch, 1913.*

Aus BOV-Newsletter Nr. 9/Mai 2003.

---

## Militärtransporte auf den Südseeinseln

*(Aus Jernbane-Bladet Nr. 2/Februar 1963)*

Der Artikel wurde ursprünglich im März 1959 in der Mitarbeiterzeitschrift Ekspressen veröffentlicht, die von der Abteilung Nykøbing F. des Eisenbahnverbandes herausgegeben wurde.

### Eine 45-jährige Erfahrung

Die Redaktion hat mich auch eingeladen, über eine Episode aus meiner Eisenbahnzeit zu schreiben und mich an das alte Sprichwort zu erinnern: "Als der Teufel alt wurde, ging er ins Kloster" oder in unserer neuen geschäftigen, getriebenen Zeit: "Als der Mann alt wurde .. schrieb er seine Erinnerungen auf"!

Ich beginne mit den ersten 10 Jahren des Jahres 1900, als unsere Verteidigung ebenso wie später und auch in unserer Zeit heftig diskutiert wurde. Das Ergebnis war, dass fast alle seeländischen Städte ihre Garnisonen von Fünen und Jütland verlegten. Unter anderem bekam Vordingborg Garnison. Neue Festungen wurden rund um Kopenhagen und auf Seeland gebaut. Unter anderem, Masnedøfort und Hårbølle Batterie [3](#) auf Møn.

Als alles fertig war und Kaiser Wilhelm anfing, seinen Säbel nach Süden zu rasseln, wurde im damaligen Kriegsministerium (jetzt ein schrecklicher Name) beschlossen, dass im Jahre 1913 eine Probealarmierung von zurückgeführten Kohorten und Remontepferden stattfinden sollte, und zwar sollte zwischen Ernte und Rübenkampagne und zeitgleich mit dem Herbstmanöver westlich des Großen Belts stattfinden.

### Vorbereitungen

Damals war ich Schülerin des 34. Verkehrsassistentenkurses an der Eisenbahnschule Klostervang in Roskilde. Wir waren 16 Studenten. 4 aus dem 1. Bezirk und 12 aus dem damaligen 2. Bezirk. Uns wurde gesagt, dass wir während der Alarmübung auf Seeland-Falster-Stationen eingeteilt würden, und den Ort auswählen müssten, da wir Familie, Bekannte oder ähnliches hätten, und ich sollte nur erwähnen, dass ich mich für Eskilstrup entschieden habe, wo meine Eltern wohnten und der jetzige Stationsleiter A. Rasmussen, Nyborg, in Nykøbing war, weil er eine Tante oder ähnliches hatte, die etwas mit dem damaligen Hotel "Stad Nykøbing" zu tun hatte.



Hochglanzbild aus den  
1940er Jahren [4](#)).

Der Auftrag lautete, dass wir unsere Reisetasche oder unseren Koffer mit Kleidung für 8 Tage bereithalten sollten und einige Tage vor dem A-Tag abreisen sollten. Wir würden durch die Wächterklingel benachrichtigt, die sich im ersten Stock der Schule befand. Es würde das Alarmsignal läuten, bis die Wolke ganz unten war, egal ob es Tag oder Nacht war. Wir diskutierten ein paar Tage darüber, wann es passieren sollte, und einigten uns dann darauf, dass es im Morgengrauen passieren würde - alle "Kriege" beginnen normalerweise morgens.

Der Bahnbeamte auf dem Bild ist möglicherweise kein Däne.

Wir warteten und warteten – doch dann ertönte am Montagmorgen, dem 8. September 1913, das Signal und wir brauchten nicht lange, um uns anzuziehen. Am Frühstückstisch lagen unsere Freikarten und das Lunchpaket, und um sechs Uhr brachen wir auf, quer durch Seeland. Diejenigen von uns, die nach Süden fuhren, nahmen den Zug 65 (derzeit 119), und dann warteten wir und warteten noch einmal. Service den ganzen Tag - wir wollten es nicht versäumen, dabei zu sein, als der Umschlag mit dem blauen Alarmplakat geöffnet werden musste. Schließlich war allen klar, dass es bald passieren würde. Diejenigen, die teilnehmen mussten, waren gerufen worden und standen bereit. Das Bündel war gepackt.

Das Ansagesystem war damals nicht so toll, kein Radio und keine Telefonzeitung. Wir wussten nur, dass die Kirchenglocke läuten musste und das kleine Telefon benutzt wurde. Am Telegraphen und durch das Zugpersonal hörte man nichts als das, was man betrogen hatte, aber es war immer etwas.

Wir haben unter anderem zu wissen, dass Bahnhofsvorsteher Garde Hansen, Orehoved, der Verkehrsleiter für Lolland-Falster war, dass zwei K-Maschinen nach Orehoved und eine Fs nach Nykøbing F verlegt werden würden. Keine Personenwagen, sondern Bankwagen der Buchstaben HA -HD-HC , und sonst mussten Wagen der Buchstaben KA-KK- KD (offene Wagen) eingesetzt werden, u Die Wagen der Lollandsbanen sollten nach Orehoved gebracht werden.



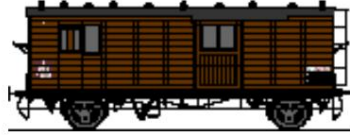
DSB-Buchstabe K.



*DSB-Buchstabe HA.*



*DSB-Buchstabe HC.*



*DSB-Buchstabe HD.*



*DSB-Buchstabe KA.*



*DSB-Buchstabe KK.*



*DSB-Buchstabe KD.*

Die durchgehenden Schnellzüge nach Hamburg und Berlin durften nicht verspätet werden (Züge 74, 73, 92 und 93 - aktuell 120, 145, 160 und 101). Es standen zwei Fähren zur Verfügung, nämlich THYRA und ALEKSANDRA, während DAGMAR wahrscheinlich nicht da war.

Es ist verständlich, dass die Situation angespannt werden könnte, da von Lolland-Falster ca. 6.000 Mann und ein paar hundert Pferde. Die meisten Soldaten aus Stubbekøbing mussten jedoch mit dem Dampfer nach Masnedssund fahren.

### **Der Wecker klingelt**

Dann passierte es am Donnerstag, den 11. September um 06:15 Uhr. Bereits ab 04:00 Uhr gab es Alarm und um 05:00 Uhr erhöhten Alarm, und mehrere Städte, z.B. Vordingborg schlug bereits um 04:00 Uhr Alarm, aber es war ein Fehler.

Bereits mit Zug 80 um 07:20 (Lollandsekspressen), der in Eskilstrop und Nr. Alslev waren es 200 Soldaten, und bei 07:33 von Nykøbing F. waren es 400. Erst um 10 Uhr kam der große Andrang. Um 10:00 fuhr ein Sonderzug von Nykøbing F. mit 900 ab und um 10:18 wieder ein Zug von Lollandsbanen mit ca. 1.000.

Von Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen (Privatbahn) nach Norden und Süden kamen ca. 300, die um 12:10 und 13:27 Uhr mit dem Zug nach Orehoved geschickt wurde. Mittags versammelten sich ca. 4.000 Mann in Nykøbing F., die nach Seeland weitergingen. Der Zug bestand aus 11 Personenwagen und 10 Güterwagen mit Soldaten und Pferden, vererbte dann aber. Die Letzten haben es nie geschafft, aber das war ihre eigene Schuld.



*DSB-Litra FS.*

Es ließ sich nicht vermeiden, dass an diesem Morgen mehrmals leere Züge von Orehoved zurück nach Nykøbing F. geschickt werden mussten. Die FS-Maschine konnte nur ca. 200 t, und auch bei den Personenzügen gab es Verspätungen, aber bei bestem Wetter nahmen es alle gut auf.

In Orehoved stürmten die Soldaten die beiden kleinen Fähren, mehrere mussten dort warten. Aber sie haben die Zeit, mitzumachen

das mitgebrachte Essen, ergänzt mit "høkerbajere", die nur 12 øre kosteten, zu verzehren, und der Platz vor dem Eishaus in Orehoved war ein großer Partyplatz.

## Die Heimkehr

Die Rückführung erfolgte am Freitag, 12. September 1913, nachmittags, und dann kehrte sich das Bild um, allerdings in geringerem Umfang, da ein Teil der Wehrpflichtigen für normale Herbstmanöver drinnen bleiben musste. Um 18:00 Uhr gab es einen Zug von Orehoved nach Nykøbing F. mit 1.600 Mann. Es fuhr um 19:15 Uhr weiter zur Lollandsbanen. Um 20:00 fuhr ein Zug mit 1.500 Mann und den Steinen (?), ein ziemlich großer Zug nach damaliger Vorstellung, ab. Um 22:32 und 23:15 zwei Züge mit 400 Mann, für die Lollandsbanen 9 Waggons von DSB leihen musste. Am nächsten Morgen war alles vorbei und am Sonntag musste dann aufgeräumt werden.

In Vordingborg und Orehoved gab es manchmal lange Wartezeiten auf dem Heimweg, und einige der Heimgeschickten gingen zu Fuß über Masnedø zur Fähre nach Orehoved. Wenn dort kein Zug war, fuhren sie weiter. Ich kenne jemanden, der auf diesem Weg nach Orehoved gekommen ist und von dort zu Fuß weiter zur Nr. Alslev, wo er Bekannte hatte, bei denen er die Nacht verbrachte. Am nächsten Tag fuhr er weiter nach Eskilstrup, aber er war täglich Landposten!



*Spielschiedsrichter, 1913.*

Aus BOV-Newsletter Nr. 9/Mai 2003.

## Beurteilung des Fortschritts der Übung

Als wir eisenbahnbegeisterte Schüler in die Eisenbahnschule zurückkehrten, diskutierten wir die ganze Situation, was wir sehr interessant und tatsächlich lehrreich fanden, ja, selbst die Jutnese mussten zugeben, dass es auch außerhalb von „Verona“ eine Eisenbahn gab.

## Schließen

Vielen Dank an Lars Christensen und Tommy Nilsson für ihr freundliches Interesse und ihre Unterstützung auf der Eisenbahnseite.

Lesen Sie auch den Artikel von Sune Wadskjær Nielsen über die Mobilmachungsübung 1913 im FOV-Newsletter Nr. 9/Mai 2003, der noch einige Bilder von der anschließenden Herbstübung enthält.



*Garde-Husaren, 1913.*

Aus BOV-Newsletter Nr. 9/Mai 2003.

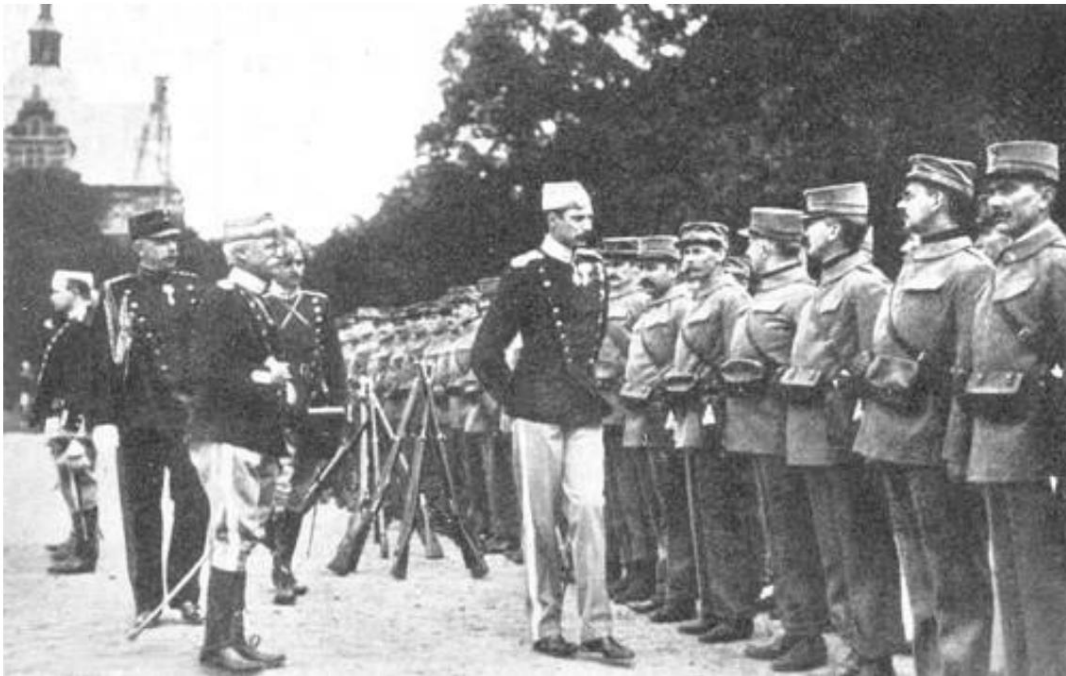
## Nachschrift

In der *Leibgarde 1908-1933* von Th. Thaulow, H.Hagerups Forlag, Kopenhagen 1933, aus der auch die folgenden Bilder stammen, wird über die Übung folgendes erwähnt:

„Am 11. und 12. September 1913 fand die im Heeresgesetz vorgesehene Alarmübung statt.

Nachdem sie sich am 11. morgens fertig angezogen hatten, marschierten das 1. und 2. Bataillon der Leibgarde nach Jægersborg und Lyngby.

Am nächsten Tag marschierten sie nach Kopenhagen zurück, und die Wehrpflichtigen wurden nach Hause geschickt.



*Alarmübung 1913. HM The King inspiziert das 2. Life Guard Battalion.*

*Vorne links vom König ist Lieutenant Colonel M. Winge zu sehen.*





*Alarmübung 1913. Das 1. Leibgardebataillon verlässt die Kaserne.*

*Die andere Hälfte der Band folgte dem 2. Life Guard Battalion.*

Pro Finsted

---

**Anmerkungen:**

1) Das Bild wurde von Tommy Nilsson zur Verfügung gestellt, der auch Informationen zu den Waggons beigesteuert hat.

2) *Nordbanegården* war ein Bahnhof in Kopenhagen, wo die Züge von und nach Helsingør und Hillerød abfahren und ankamen. Es wurde am 1. Oktober 1921 geschlossen, als der Tunnel zwischen Kopenhagen H und Østerport eröffnet wurde. (Quelle: Lars Christensen.)

3) Masnedø Fort wurde 1912-1915 gebaut, während Hårbølle Battery 1914-15 gebaut wurde. Die Hårbølle-Batterie bildete zusammen mit der Borgsted-Batterie (gegründet 1917) die Stellung Grønsund. (Quelle: Kystartilleri i Danmark.) Siehe auch die Website von Masnedø Fort, einschließlich einer Karte der Befestigungen auf Seeland per 1918.

4) Das Hochglanzbild wurde freundlicherweise von Gert Strande Sørensen zum Scannen zur Verfügung gestellt.