

Seetransport von Armeeeinheiten, 1905-1939

Einführung

Voraussetzung für die Fähigkeit des Heeres, Truppen zwischen den Landesteilen zu bewegen, war teils das Vorhandensein und die Organisation der notwendigen Transportkapazitäten, teils die Fähigkeit der Marine, diese Transporte im Krisen- oder Kriegsfall sicherzustellen.

Die norwegische Seeverkehrsbehörde

Die Organisation, die sich um die Organisation der Transportkapazität kümmerte, hieß Maritime Administration. Der Leiter des Seeverkehrsdienstes, kommandierender Kapitän der Reserve HAØ. Bistrup beschreibt die Organisation in *Danmarks Flaade* (Quelle 1) wie folgt (1934):

„Der Seetransportdienst ist eine Einrichtung, deren Aufgabe es ist, den Transport von Personal und Material des Heeres sowohl in Friedens- als auch in Kriegszeiten vorzubereiten (Mobilmachungs- und Sicherungsdienst). In Friedenszeiten ist er in diesem Fall dem Marineministerium unterstellt eines Übergangs zur Mobilmachung ist sie direkt dem Generalkommando unterstellt.“

Sein Ursprung liegt in den Kriegen von 1848-50 und 1864, als klar wurde, wie notwendig es war, eine solche Einrichtung bereits in Friedenszeiten zu organisieren, aber erst 1870 wurde der Seeverkehrsdienst in seiner heutigen Form organisiert. Bei Ausbruch des Weltkrieges hat die Institution ihre Bewährungsprobe bestanden.“

Seetransportvorschriften für das Heer

Seetransportvorschriften für das Heer (Quelle 2) geben die Richtlinien für den Seetransport von Armeepersonal, Pferden und Ausrüstung usw. vor. Die Verordnung wurde vom Marineministerium genehmigt und ist somit eine Reihe gemeinsamer Richtlinien.



Landeübung, Herbst 1935.

Die Verordnung legt die Zuständigkeit für rein maritime Angelegenheiten bei den Offizieren des Seeverkehrsdienstes, einschließlich eines designierten Transportoffiziers, sowie dem Transportmeister fest, während die landmilitärische Verantwortung einem designierten Transportoffizier [1\)](#) (Offizier der Leutnantklasse) obliegt, der ein Be- und Entladekommando führt.

Die Soldaten stammen aus der 4. Kompanie des 16. Bataillons und sind an Bord des Schiffes *Charkow* [2\)](#) [fotografiert](#).

Das Bild stammt aus dem Artikel *The first press service* von Sune Vadskjær Nielsen und wurde im FOV Newsletter Nr. 11, 17. Band, 6. Juni 2003 veröffentlicht.

Transportbedarf

Die Größe eines Handelsschiffes wird üblicherweise in Bruttoregistertonnen angegeben, was das Innenvolumen des Schiffes unterhalb eines bestimmten Decks (des Messdecks) bezeichnet. Diese Berechnung beinhaltet das Volumen aller Räume inkl. Maschinenraum, weshalb die Nettoregisterraumzahl (Nutzraumberechnung) interessanter ist, wenn die Ladekapazität des Schiffes im Hinblick auf die Ladung von Personal, Pferden und Material bestimmt werden muss. Die Umrechnungsformel von Brutto- zu Nettoregistertonnage wird mit 100 zu 60 gemittelt. Die Informationen stammen aus Quelle 3; 1969 wurde die Maßeinheit Bruttoregistertonnen durch Bruttoregisterraumzahl [3\)](#) ersetzt.

Die Tonnageanforderung für bestimmte Einheiten (aus Quelle 3):

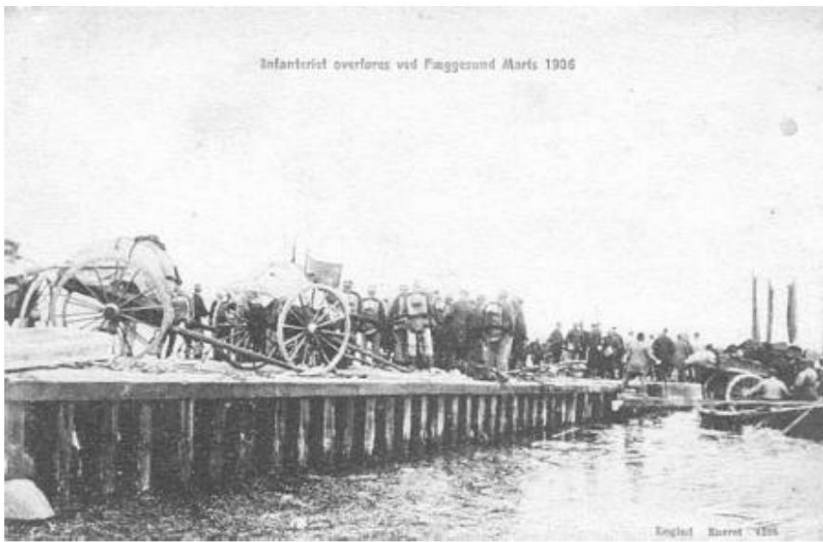
Einheit	NRT *) Einheit, Fortsetzung	NR *)
Divisionskommando	1.000 Motorisierte schwere Batterie	700
Stab des Infanterieregiments	500 Motorisierte schwere Abteilung	2.800
Infanteriebataillon	1.700 Pionierbataillon	2.000
Recoil arbeitet Unternehmen	300 Pionierunternehmen	500
Maschinenfirma	400 Parkunternehmen	800
Schutzunternehmen	400 Feldbrückenzug	1.300
Geschwader	700 Divisional Telegraph Company	1.200
Radfahrergeschwader	300 Funkabteilung der Division	400
Von Pferden gezogene Batterie	600 Krankenwagen	400
Pferdekutschenabteilung	2.400 Das Feldlazarett	200
Motorisierter leichter Akku	600 Catering-Unternehmen	500
Motorisierte leichte Artillerie-Division	2.500	

*) *NRT = Nettoregistertonnage*

Das zuvor erwähnte Schiff *Charkow*, dessen Größe mit 1.036 Bruttoregister-tonnen angegeben wird, hatte damit eine Nettoregister-tonne von 621, was z.B. 2 Unternehmen für Rückstoßaus-rüstung (+).

Die Transportkapazität

Für den Seetransport wurden alle verfügbaren Schifffahrtsgeräte - Dampfschiffe, Motorschiffe, Fähren, Seekähne (Schiffe) und Schlepper - verwendet und Berechnungen zur Transportkapazität aller für den Militärtransport geeigneten dänischen Schiffe durchgeführt. Diese Berechnungen wurden so dokumentiert, dass ein Transportoffizier in einem mitgebrachten Buch sofort wusste, was das einzelne Schiff an Personal, Pferden und Material enthalten könnte.



Die Infanterie wird im März 1906 über Fæggesund verlegt.

Die Schreibweise wurde in die moderne Praxis geändert; das Bild wird von einer zeitgenössischen Postkarte reproduziert.

Fæggesund ⁴⁾ ist der Teil des Limfjords, der zwischen Thisted und Løgstør Bredning im westlichen Teil des Limfjords liegt. Hier können Sie eine kleine Fähre von Mors nach Thy oder umgekehrt nehmen.

Die Meerenge ist ziemlich schmal und die Fahrzeit für die SALLINGSUND-Fähre wird mit 5 Minuten angegeben.

Der Transport scheint vor allem mit Hilfe von Pontons (rechts im Bild) zu erfolgen, daher sollte das Bild vielleicht eher unter die Erwähnung von Feltbroekvipagen gehören. Ich habe mich jedoch entschieden, es hier als Gegenstück zu den folgenden Bildern der Artillerie zu zeigen.

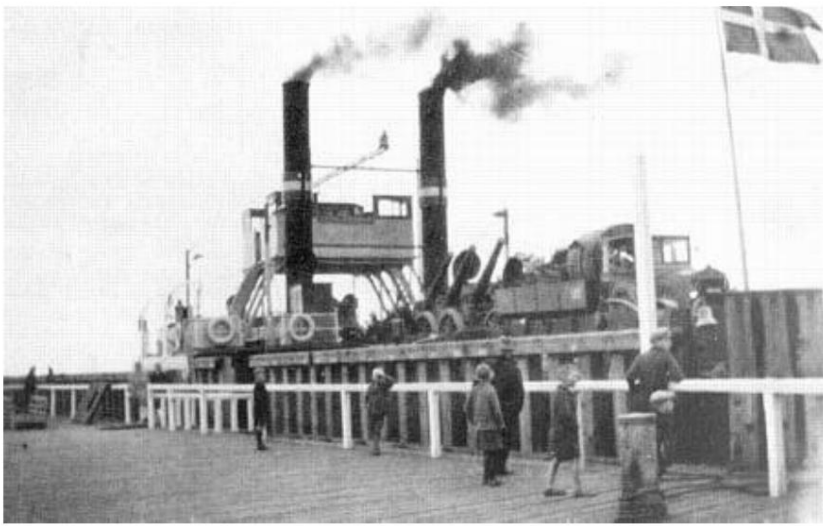


Ein Kommando der 1. Batterie der 3. Artilleriedivision brach im April 1917 von Nykøbing Mors auf, um nach Glyngøre übergesetzt zu werden.

Welche Funktion die Karren (mit den sehr großen Rädern) auf dem Kai/Pier haben, ist nicht bekannt. Möglicherweise handelt es sich um Sanitärfahrzeuge. Eine genauere Bezeichnung wäre wünschenswert, sollte sie jemand kennen.

Bei der Fähre handelt es sich um „Lillebælt“, Dänemarks erste Eisenbahnfähre, die 1872 in Newcastle gebaut wurde. Verwendet u.a. auf der Überquerung des Kleinen Belts und später als Reservefähre auf anderen kleineren Überfahrten wie Sallingsund und Masnedsund. Verschrottet 1922.

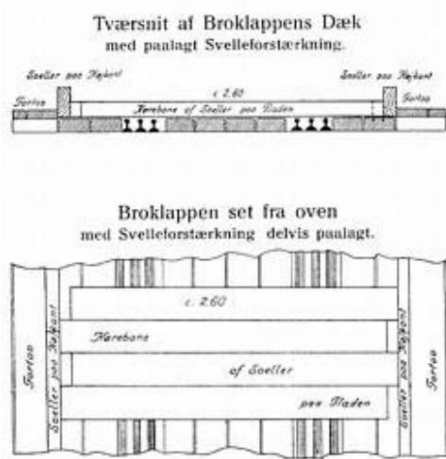
Bild und Informationen stammen von Quelle 4.



15 cm lange Eisenkanone, Modell 1887, während des Fährtransports, 1927.

Das Bild, das aus Quelle 4 stammt, zeigt Teile der 7. Artillerie-Division an Bord der Fähre am Oddeund-Übergang am 28. September 1927.

Auf der Ladefläche des Triangel-Kanonentraktors sieht man unter anderem die breiten Eisenringe, die außen an den Kanonnenrädern angebracht waren, wodurch die Kanone im Gelände in Position gebracht werden konnte, ohne dass die eher schmalen Räder in den Boden einschnitten [5](#).



Forstærkning af Storebæltsoverfartens sporbærende Broklapper ved Overførsel af tungt motoriseret Skyts eller tunge Lastmotorvogne.

Arbejdet udføres fra Broklappens yderste Ende. Svelterne paa Højkant anbringes først, idet de stilles tæt op mod For- torets Kant. Derefter lægges Kørebæns Svelter, idet disse skiftevis stødes imod (og derved støttes) Svelterne paa Højkant i højre og venstre Side. Overgang imellem Svelledæk og Færge, henholdsvis Land, udjævnes mest muligt ved Anbringelse af Planker ell. a. (Der maa ikke graves i Ballasten).

Behov af Svelter: 115-120 Stk. af ikke over 2.7 m's Længde.

Arbejdsmandgde: Forstærkningen kan, naar Svelterne er oplagt umiddelbart ved Broklappen, paalægges, h.h.v. aftages af c. 20 Mand paa 10-15 Minutter.

NB. Broklappen maa ikke løftes med Svelterne paalagt, da Hejseværket derved kan sprænges. Kørsel over Broklappen skal saavidt muligt ske *midt ad* Kørebænen.

Von Quelle 2.



15-cm-Haubitzenbatterie an Bord der großen Riemenfähre, ca. 1935.

Die Flugblätter sind 15 cm Feldhaubitzen M.1929.

Das Bild stammt aus Quelle 6, wo es folgenden Untertitel trägt: „Die schweren und weitreichenden Batterien hielten ihre wichtigsten Schießübungen in Oksbøl in Jütland ab. Die Fahrt dorthin war für die seeländischen Batterien eine ausgezeichnete und willkommene Übung.“

Ausschiffung an einem offenen Strand

Die Landung an einem offenen Strand wird in den *Seetransportvorschriften* (Quelle 2) nur als eine Möglichkeit für den Einsatz im Notfall erwähnt, so dass eine tatsächliche Landung während des Krieges kaum vorgesehen war.

Der *Huskebogen* (Quelle 3) nennt folgende Richtlinie: „Beim Einschiffen an offener Küste, wenn alles sehr sorgfältig vorbereitet ist und die Wetterverhältnisse günstig sind, kann man mit der Landung von Infanterie- und Radfahrerverbänden einer Division sowie einem einzelnen rechen leichten Artillerie-Division - alle mit dazugehörigen kampfnotwendigen Fahrzeugen - in 12-15 Stunden.“ Diese Faustregel war wohl eher für die Einschätzung der Möglichkeiten eines potentiellen Gegners gedacht als für die eigenen Verhältnisse.



Landübung, 1930.

Aus Quelle 6, wo der Untertitel lautet: „Die Vorhut der ersten Welle landet. Im Hintergrund ist das Truppentransportschiff zu sehen. Alles – auch die Boote – ist improvisiertes Landegerät. Rechts im Bild zivile Presse Menschen. Die Durchführung und Verhinderung von Landeversuchen ist für ein Land mit den geografischen Besonderheiten Dänemarks von besonderer Bedeutung.“

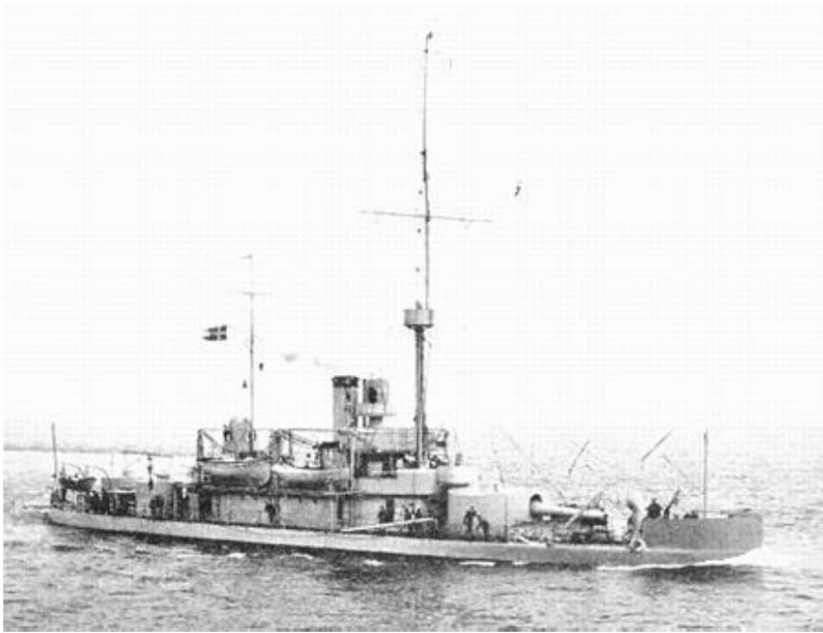
Die Datierung stammt von einer Reproduktion in *Se lig ud! Einberufung zur Debatte* von Hans Chr. Bjerg, Uffe Østergaard und Hans Engell, Folk & Forsvar, Kopenhagen 1999, ISBN 87-987619-00.

Die Soldaten tragen weiße Helmkravatten und sind somit feindliche Kräfte bei der betreffenden Übung, deren Einzelheiten leider nicht bekannt sind.

Die Transportboote der Flotte

Obwohl die wichtigsten Transporte mit ziviler Tonnage durchgeführt werden sollten, verfügte die Marine ab den 1860er Jahren über eine kleine Anzahl von Transportbooten (später Minensucher / Bergleute), die als "Landungsschiffe" verwendet werden konnten. Die *Artillerie in Århus* (Quelle 4) erwähnt jährliche Übungen zum Be- und Entladen bei der 3. Artillerieabteilung, darunter eine Übung im Rahmen der 1. Jütland-Brigade in Århus im Jahr 1905 und eine Landungsübung auf Samsø am 15. August 1906, die beschrieben wird mit einer Quelle in .a. Århus Diftistidende und illustriertes Familienjournal:

„Am 15. August 1906 um 3:00 Uhr morgens wurde die 3. Artilleriedivision alarmiert und eine Streitmacht von vier Geschützen und sechs Munitionswagen aufgestellt, die zusammen mit einer Abteilung Dragoner und zwei kampferprobten Kompanien des 20. Bataillons, wurden in die Marinetransporter verladen, die sich im Hafen (= Hafen von Aarhus) befanden. Um 06:00 Uhr starteten die Transportflotte, der Kreuzer HEJMDAL, die Panzerbatterie SKJOLD und drei Torpedoboote nach Samsø, das um 09:00 Uhr erreicht wurde: 00. Die gepanzerten Schiffe OLFERT FISCHER und HERLUF TROLLE sowie ein Torpedoboot wurden als feindliche Kräfte angesehen, die die dänische Neutralität verletzten, indem sie einige angebliche Minenbarrieren zwischen Tunø und Samsø durchbrachen, und die aus Århus kommende Streitmacht sollte den Feind daran hindern, durch die Minenbarrieren und Landung auf Samsø.“



Küstenschutzschiff SKJOLD, 1912 6).

Die großen, aber sehr flachen Transportboote wurden von Torpedobooten und Dampfkähnen an Land geschoben, so dass sie bis an den Strand heranliefen. Andere, darunter auch die mit den Kanonen, blieben etwas weiter draußen, aber von allen konnte man an Land waten. Als der Bug der Boote abgesenkt und als Brücke ausgelegt war, konnte das Ausschiffen beginnen, und es dauerte nicht länger als 45 Minuten, bis alles an Land war.

Seit 1864 gab es auf Samsø keine Soldaten mehr, als eines Tages ein Patrouillenkorps aus Aarhus dort war, daher war alles, was auf der Insel kriechen und laufen konnte, natürlich zusammengedrängt, darunter mehrere Veteranen aus den Kriegen von 1848 und 1864, von denen mehrere ihre Kriegsmedaillen und Gedenkbänder für den heutigen Anlass getragen hatten.

Die Übung endete um 15 Uhr bei strömendem Regen. Ziemlich hoher Seegang verlangsamte das Beladen, und ein Transportboot war so hart auf dem Boden liegen geblieben, dass es von SKJOLD freigeschleppt werden musste. Die gesamte Übungsgruppe reichte ca. zurück nach Aarhus. bei 21:30 Uhr."



Artilleristen landen am 15. August 1906 auf Samsø.
Von Quelle 4.

Nach Informationen auf der Website von Danish Marinehistorie, TRANSPORTBAAD Nr. 10 in den Zahlen der Marine von 1861 bis 1956; ab 1928 als MINEBAAD (Minensuchboot) Nr. 2.

Die lange Dienstzeit muss rekordverdächtig sein!

Flottensicherung von Transporten

Bei der Planung der Verteidigung Dänemarks ist die Verbindung zwischen den Landesteilen ein wichtiger Faktor. Diese Aufgabe wurde natürlich der Marine übertragen, die jedoch nach dem Ersten Weltkrieg immer weniger Möglichkeiten hatte, sie zu lösen.

Die damaligen Planungskomplexe für die Landverteidigung Dänemarks werden ausführlich in den Abhandlungen *Jütland Landsforsvar von 1901 bis 1940* von Michael Clemmensen (Quelle 7) und *Planlæggingen af det Zealand Land Defense 1922-1940* von Ole Isgaard Olsen (Quelle 8) behandelt). Während einer Reihe von Generalstabsübungen in den 1920er und 1930er Jahren arbeiteten sie mit verschiedenen Szenarien,

darunter unter anderem die Verlegung von Streitkräften von Jütland/Fyn nach Seeland war ebenso eingeschlossen, wie im Extremfall Truppen aus Seeland evakuiert werden konnten. Odsherred würde dann zum Brennpunkt werden, da im Falle eines überraschenden und überlegenen feindlichen Angriffs die Möglichkeit vorgesehen war, die Streitkräfte auf Seeland zurückzuziehen.

Obwohl die dänische Neutralitätsverteidigung im Prinzip gegen jeden Feind organisiert werden musste, lassen die Generalstabsübungen keinen Zweifel daran, dass Deutschland der wahrscheinliche Feind war. Die Generalstabsübungen 1932 und 1936 basierten auf der Tatsache, dass ein deutscher Angriff auf Seeland aus Angst vor einem englischen Angriff durch den Öresund und den Belt gestartet wurde. Die deutsche Seite wollte die dänische Regierung zwingen, einer Besetzung Seelands nachzugeben, wobei der englische Angriff abgewehrt werden musste.

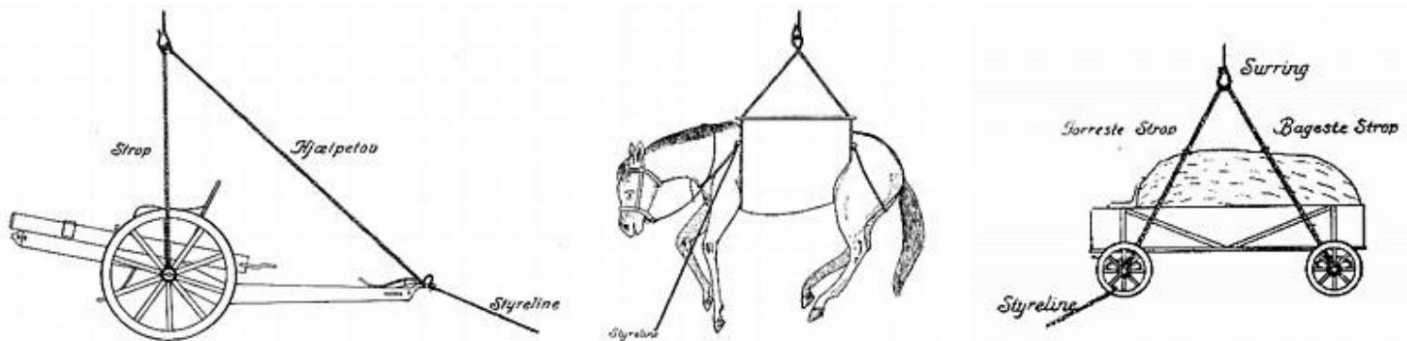
Entwicklungen im militärischen Bereich machten es wahrscheinlich, dass deutsche Kriegsschiffe im Falle einer Invasion die Gewässer um Seeland und die anderen Inseln beherrschen würden. Ob es der Marine somit möglich war, den eigenen Transport zwischen den Landesteilen sicherzustellen, muss daher anhand einer Einschätzung des Kräfteverhältnisses zwischen dänischen und deutschen Seestreitkräften beurteilt werden. Da die Marine im Hinblick auf die Durchsetzung der Neutralität in erster Linie durch die Sicherung gelegter Minenfelder und nicht für offensivere Operationen ausgerüstet war, ist die Möglichkeit der Sicherung eigener Transporte unter Kriegsbedingungen als äußerst begrenzt einzuschätzen.

Dies war einer der Gründe, warum die Verteidigung von Jütland und Seeland als zwei weitgehend isolierte Unternehmungen angesehen wurde, wobei die Möglichkeit der Truppenverlegung zwischen den Landesteilen als Eventualität eingeschlossen war.

Quellen

1. *Denmark's Fleet* von Captain Lieutenant K. Dahl (Hrsg.), The Society for the Publication of Cultural Writings, Kopenhagen 1934.
2. *Seetransportvorschriften für das Heer*, Kriegsministerium, Kopenhagen 1934.
3. *Erinnerungsbuch zur Verwendung im Feld, bei Übungen und Kriegsspielen* von HH Jørgensen, N. Olaf Møllers Forlag, Kopenhagen 1936.
4. *Feldartillerie in Aarhus 1881-1969* von PE Niemann, Forlaget ZAC, Kopenhagen 1981, ISBN 87-7348-047-9.
5. *Artillery in Denmark*, herausgegeben von Marian Plough, Varde Artillerimuseum, 2001, ISBN 87-89834-39-9.
6. *Unsere Armee in Krieg und Frieden, Band II* von Arne Stevns, Nordiske Landes Bogforlag, 1943.
7. *Unsere Flotte in Vergangenheit und Gegenwart, Band II* von Halfdan Barfod, Nordiske Landes Bogforlag, 1942.
8. *Jütlands Landverteidigung von 1901 bis 1940* von Michael H. Clemmensen, vom Autor herausgegeben, Kopenhagen 1982.
9. *Die Planung der Landverteidigung Seelands 1922-1940* von Ole Isgaard Olsen, herausgegeben vom Verteidigungskommando, 1985.

Pro Finsted



Für Militärtransporte wurde die Fährüstung der Staatsbahnen bevorzugt, da Pferde und Rollmaterial direkt an Bord genommen werden konnten. Im Hinblick auf den Einsatz auf anderen Schiffen wurden verschiedene Hilfsgeräte entwickelt, u.a. Pferdegeschirre und Tragegurte für Kanonen und Wagen, mit denen die Fracht an Bord gehievt werden konnte. Die Pferdeeriemer gab es in zwei Größen, eine für normale Pferde und eine für Islandpferde (die Munitionspferde der Infanterie). Die Zeichnungen stammen aus Quelle 2.

Anmerkungen

1) Der Begriff *Führungsoffizier* ist also nicht, wie in Anm. 1 zu *The Danish Brigade in Sweden 1943 - 1945 - The Danish Flotilla*, Part 2 angenommen, ein schwedisch inspirierter Begriff aus der Zeit der Brigade, sondern ein dänischer Ordnungsbegriff.

2) Dies ist wahrscheinlich das gute Schiff *Charkow (II)*, das 1913 bei A/S Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri gebaut wurde. Das Schiff (1.036 Bruttoregistertonnen) gehörte von 1913 bis 1940 DFDS. *Charkow* wurde am 13. März versenkt 1940 in der Nordsee, auf dem Weg von Manchester nach Kopenhagen, durch das deutsche U-Boot U-19. Das Schiff sank sofort, mit dem Verlust seiner gesamten Besatzung von 20 Mann. Quelle: Shipping-Info.net, das versucht, Informationen über alle Schiffe bereitzustellen, die mit DFDS und Tochtergesellschaften verbunden sind; Die Seite zeigt auch die Position an, an der *Charkow* zu Boden ging.

3) Quelle: Maritimes Glossar.

4) Quelle: Highways.dk.

5) Die Kanone gehörte ursprünglich zur Ausrüstung der Kopenhagener Landfestung, wurde aber nach der Schließung der Festung 1920 in die Feldartillerie überführt, wo sie als schweres Geschütz diente, bis die modernere Artillerie zur Verfügung stand - 15 cm Feldhaubitze M. 1929 und 10,5 cm Feldkanone M. 1930. Sowohl im Tøjhusmuseet in Kopenhagen als auch im Artilleriemuseum in Varde können Sie eine Kopie dieser Broschüre sehen, die, vgl. Quelle 5, erst 1941 offiziell für veraltet erklärt wurde. (Quelle 4.)

6) From *Our Armored Ships 1863-1943* von Commander Captain R. Steen Steensen, Marine Historical Society, Kopenhagen 1968.

In den Verteidigungsvorschriften von 1909 wurde die Bezeichnung von *gepanzelter Batterie* in *gepanzertes Küstenverteidigungsschiff geändert*; 1922 wurde die Bezeichnung in *Kriegsschiff geändert*. Siehe auch die Erwähnung von Panzerbatteriet SKJOLD (1897-1929) in Dansk Marinehistorie.