

Transport maritime d'unités de l'armée, 1905-1939

Introduction

La condition préalable à la capacité de l'armée à déplacer des troupes entre les parties du pays était en partie la présence et l'organisation de la capacité de transport nécessaire et en partie la capacité de la marine à assurer ces transports en cas de crise ou de guerre.

L'Agence norvégienne des transports maritimes

L'organisme qui s'occupait de l'organisation de la capacité de transport s'appelait l'Administration maritime. Le chef du service des transports maritimes, capitaine commandant de la réserve HAØ. Bistrup décrit l'organisation dans Danmarks Flaade (Source 1) comme suit (1934):

"Le Service des Transports Maritimes est une institution dont la mission est de préparer le transport des personnels et matériels de l'Armée, tant en temps de paix qu'en temps de guerre (service de mobilisation et de sécurité). En temps de paix, il est subordonné au Ministère de la Marine, en cas d'un passage à la mobilisation, il est directement subordonné au Commandement général.

Son origine est due aux guerres de 1848-50 et 1864, quand il est devenu clair combien il était nécessaire d'avoir une telle institution organisée déjà en temps de paix, mais ce n'est qu'en 1870 que le Service des Transports Maritimes a été organisé sous sa forme actuelle. Au déclenchement de la guerre mondiale, l'institution réussit son test."

Réglementation du transport maritime pour l'armée

Les règlements de transport maritime pour l'armée (Source 2) fournissent les lignes directrices pour le transport maritime du personnel de l'armée, des chevaux et de l'équipement, etc. Le règlement a été approuvé par le ministère de la Marine et constitue donc un ensemble de lignes directrices communes.



Exercice de débarquement, automne 1935.

La réglementation confie la responsabilité des affaires purement maritimes aux officiers du service des transports maritimes, dont un officier de transport désigné, ainsi qu'au capitaine de transport, tandis que la responsabilité militaire terrestre incombe à un officier de transport désigné [1](#) (officier de la classe de lieutenant), qui dirige une commande de chargement et de déchargement.

Les soldats appartiennent à la 4e compagnie du 16e bataillon et sont photographiés à bord du navire Charkow [2](#). [___](#)

L'image provient de l'article Le premier service de presse de Sune Vadskjær Nielsen, et a été publiée dans FOV Newsletter n° 11, 17e volume, 6 juin 2003.

Le besoin de transport

La taille d'un navire marchand est généralement donnée en tonnes de registre brutes, ce qui indique le volume interne du navire sous un certain pont (le pont de mesure). Ce calcul comprend le volume de toutes les pièces, incl. salle des machines, c'est pourquoi la jauge nette de registre (calcul des espaces utiles) est plus intéressante lorsqu'il s'agit de déterminer la capacité de chargement du navire en vue de l'embarquement du personnel, des chevaux et du matériel. La formule de conversion du tonnage brut au tonnage net est en moyenne de 100 à 60. L'information provient de la source 3; en 1969, l'unité de mesure tonneaux de jauge brute a été remplacée par la jauge brute [3](#). [___](#)

Le tonnage requis pour certaines unités (de la Source 3) :

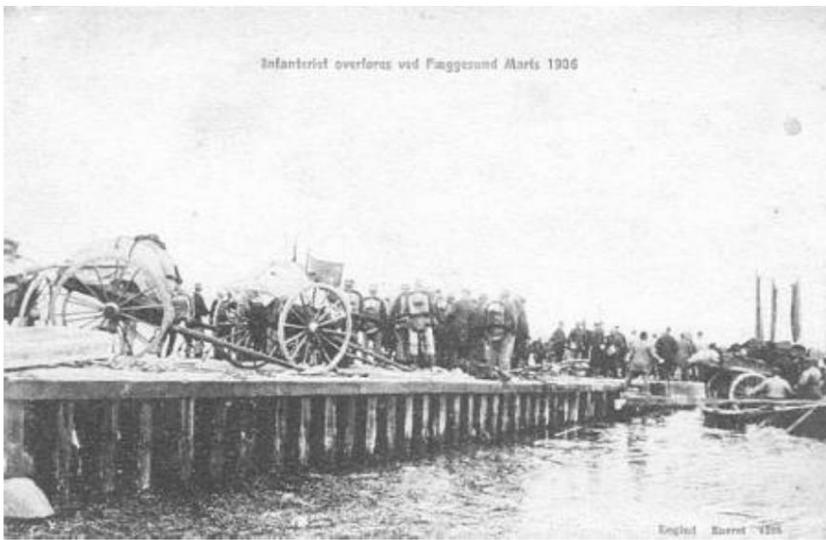
Unité	NRT *) Unité, suite	TRN *)
Commandement divisionnaire	1 000 Batterie lourde motorisée	700
État-major du régiment d'infanterie	500 Département lourd motorisé	2 800
Bataillon d'infanterie	1700 bataillon de pionniers	2 000
Entreprise de travaux de recul	300 Entreprise pionnière	500
Entreprise de machines	400 Société de stationnement	800
Société de protection	400 Train-pont de campagne	1 300
Escadron	700 Compagnie télégraphique divisionnaire	1 200
Escadron cycliste	300 Détachement radio de la division	400
Batterie tirée par des chevaux	600 Ambulance	400
Département hippomobile	2 400 L'hôpital de campagne	200
Batterie légère motorisée	600 Entreprise de restauration	500
Division d'artillerie légère motorisée	2 500	

*) NRT = tonnage net au registre

Le navire Charkow mentionné précédemment, dont la taille est déclarée être de 1 036 tonneaux de jauge brute, avait donc une jauge nette de registre de 621, ce qui pourrait entraîner par ex. 2 compagnies d'engrenages de recul (+).

La capacité de transport

Pour le transport maritime, tous les équipements de navigation disponibles ont été utilisés - bateaux à vapeur, bateaux à moteur, ferries, barges de mer (barges) et remorqueurs - et des calculs ont été effectués sur la capacité de transport de tous les navires danois adaptés au transport militaire. Ces calculs ont été documentés afin qu'un officier des transports - dans un livre qu'il a apporté avec lui - sache immédiatement ce que chaque navire peut contenir en termes de personnel, de chevaux et de matériel.



L'infanterie est transférée au-dessus de Fæggesund, mars 1906.

L'orthographe a été changée en pratique moderne; l'image est reproduite à partir d'une carte postale contemporaine.

Fæggesund [4](#) est la partie du Limfjord située entre Thisted et Løgstør Bredning dans la partie ouest du Limfjord. Ici, vous pouvez prendre un petit ferry de Mors à Thy ou vice versa.

Le détroit est assez étroit et le temps de navigation pour le ferry SALLINGSUND est de 5 minutes.

La plupart du temps, le transport semble se faire à l'aide de pontons (à droite sur la photo), alors peut-être que la photo devrait plutôt appartenir à la mention de Feltbroekvipagen. Cependant, j'ai choisi de le montrer ici en contrepartie des photos suivantes de l'artillerie.

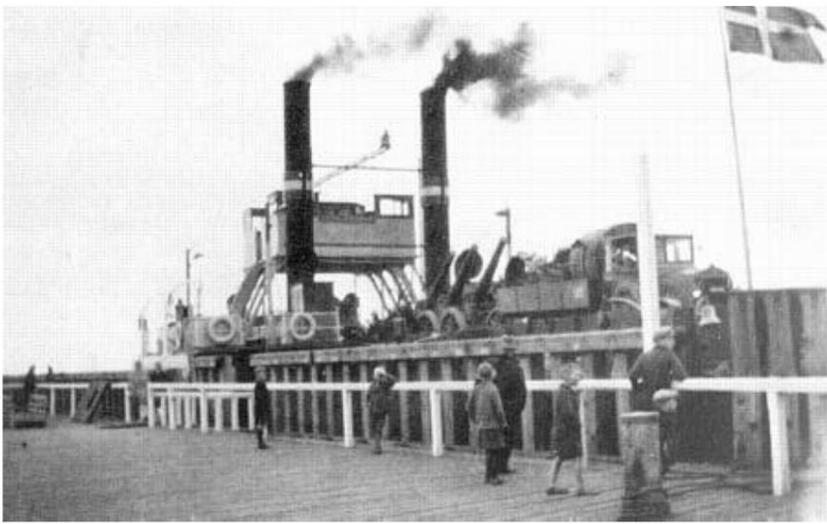


Un commandement de la 1ère batterie de la 3e division d'artillerie partit de Nykøbing Mors en avril 1917 pour être transporté à Glyngøre.

On ne sait pas quelle fonction ont les chariots (avec les très grandes roues) sur le quai/jetée. Ce sont peut-être des véhicules d'assainissement. Une désignation plus précise est souhaitable, si quelqu'un la connaît.

Le ferry est "Lillebælt", le premier ferry ferroviaire du Danemark, construit en 1872 à Newcastle. Utilisé entre autres sur la traversée de la Petite Ceinture et plus tard comme ferry de réserve sur d'autres traversées plus petites telles que Sallingsund et Masnedsund. Mis au rebut en 1922.

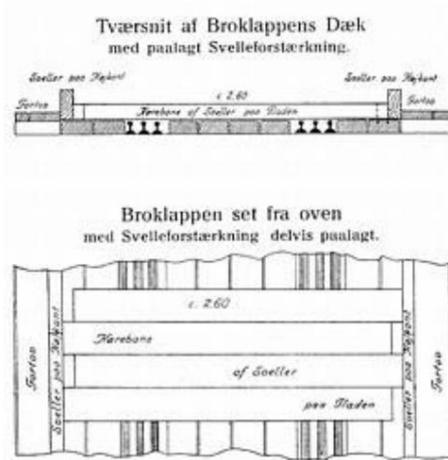
L'image et les informations proviennent de la Source 4.



Canon en fer de 15 cm de long, modèle 1887, pendant le transport en ferry, 1927.

L'image, qui provient de la source 4, montre des parties de la 7e division d'artillerie à bord du ferry au point de passage d'Oddesund le 28 septembre 1927.

Sur le lit du tracteur à canon Triangel, vous pouvez voir, entre autres, les larges anneaux de fer, qui étaient montés à l'extérieur des roues du canon, grâce auxquelles le canon pouvait être amené en position dans le terrain, sans que les roues plutôt étroites ne coupent le sol [5](#).



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

Arbejdet udføres fra Broklappens yderste Ende. Svellerne paa Højkant anbringes først, idet de stilles tæt op mod For- torets Kant. Derefter lægges Korebanens Sveller, idet disse skiftevis stødes imod (og derved støttes) Svellerne 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 Sveller: 115-120 Stk. af ikke over 2,7 m's Længde.

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

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

De Source 2.



Batterie d'obusiers de 15 cm à bord d'un grand ferry à ceinture, env. 1935.

Les brochures sont des obusiers de campagne de 15 cm M.1929.

L'image provient de la source 6, où elle a le sous-titre suivant : "Les batteries lourdes et à longue portée ont tenu leurs exercices de tir les plus importants à Oksbøl dans le Jutland. L'entraînement là-bas était pour les batteries zélandaises un exercice excellent et bienvenu."

Débarquement sur une plage ouverte

L'atterrissage sur une plage ouverte n'est mentionné dans le Règlement sur le transport maritime (Source 2) que comme une éventualité, pour une utilisation en cas d'urgence, de sorte qu'un atterrissage réel en temps de guerre n'a guère été prévu.

Le Huskebogen (Source 3) mentionne la consigne suivante : « Lorsqu'on embarque sur une côte ouverte, quand tout est très soigneusement préparé et que les conditions météorologiques sont favorables, on peut compter sur le débarquement des formations d'infanterie et de cyclistes d'une division ainsi que sur un seul division d'artillerie légère - le tout avec des véhicules strictement nécessaires au combat - en 12-15 heures." Cette règle empirique était probablement destinée plutôt à l'évaluation des options d'un ennemi potentiel qu'à sa propre situation.



Exercice de débarquement, 1930.

De la source 6, où le sous-titre se lit comme suit : "L'avant-garde de la première vague atterrit. En arrière-plan, le navire de transport de troupes peut être vu. Tout - y compris les bateaux - est un équipement de débarquement improvisé. À droite sur la photo, la presse civile La réalisation et la prévention des tentatives d'atterrissage revêtent une importance particulière pour un pays présentant les particularités géographiques du Danemark.

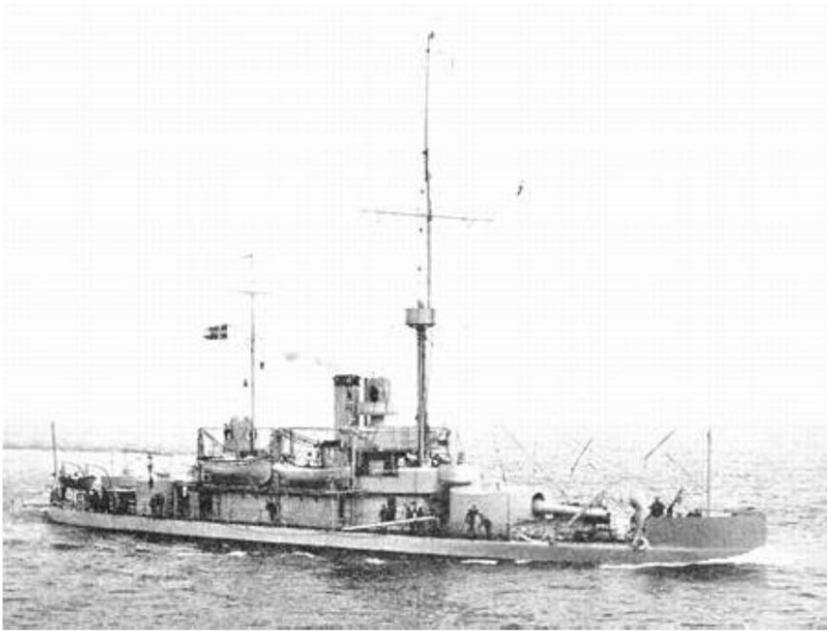
La datation provient d'une reproduction en Se lig ud ! Conscripton pour debat par Hans Chr. Bjerg, Uffe Østergaard et Hans Engell, Folk & Forsvar, Copenhague 1999, ISBN87-987619-00.

Les soldats portent des cravates de casque blanches et sont donc des forces ennemies sur l'exercice en question, dont les détails ne sont malheureusement pas connus.

Les bateaux de transport de la flotte

Bien que les transports les plus importants devaient être effectués avec un tonnage civil, à partir des années 1860, la marine disposait d'un petit nombre de bateaux de transport (plus tard des dragueurs de mines / mineurs) qui pouvaient être utilisés comme «navires de débarquement». L'artillerie d'Århus (Source 4) mentionne des exercices annuels de chargement et de déchargement au 3e département d'artillerie, dont un exercice dans le cadre de la 1re brigade du Jutland à Århus en 1905 et un exercice de débarquement à Samsø le 15 août 1906, qui est décrit avec une source en .a. Århus Diftistidende et Illustrated Family Journal :

"Le 15 août 1906, à 3 heures du matin, la 3e division d'artillerie est alertée et une force de quatre canons et de six wagons de munitions est levée, qui, avec un détachement de dragons et deux compagnies aguerries du 20e bataillon, ont été chargés dans les transports de la Marine, qui se trouvaient dans le port (= port d'Århus). À 06h00 la flotte de transport, le croiseur HEJMDAL, la batterie blindée SKJOLD et trois torpilleurs ont décollé pour Samsø, qui a été atteint à 09h00 : 00. Les navires blindés OLFERT FISCHER et HERLUF TROLLE et un torpilleur étaient supposés être des forces ennemies qui violaient la neutralité danoise en brisant certaines prétendues barrières de mines entre Tunø et Samsø, et la force venant d'Århus devait empêcher l'ennemi de traverser les barrières antimines et atterrissant sur Samsø.



Navire de défense côtière SKJOLD, 1912 [6](#).

Les grands bateaux de transport à fond très plat ont été poussés à terre par des torpilleurs et des barges à vapeur, de sorte qu'ils ont couru jusqu'à la plage. D'autres, y compris ceux qui avaient des fusils, sont restés un peu plus loin, mais il était possible de débarquer de chacun d'eux. Lorsque les proues des bateaux ont été abaissées et disposées en pont, le débarquement a pu commencer et il n'a pas fallu plus de 45 minutes pour que tout soit à terre.

Il n'y avait plus de soldats sur Samsø depuis 1864, lorsqu'un corps de patrouille d'Aarhus s'y était un jour, donc tout ce qui pouvait ramper et marcher sur l'île était donc naturellement entassé, et parmi eux plusieurs vétérans des guerres de 1848 et 1864, dont plusieurs avaient porté leurs médailles de guerre et leurs rubans commémoratifs pour l'occasion d'aujourd'hui.

L'exercice s'est terminé à 15 heures sous une pluie battante. Une mer assez haute a ralenti le chargement et un bateau de transport s'est immobilisé si durement sur le sol qu'il a dû être remorqué gratuitement par SKJOLD. L'ensemble de la force d'exercice est revenu à Aarhus env. à 21h30."



Des artilleurs débarquent à Samsø, le 15 août 1906.
De Source 4.

Selon les informations du site Internet danois Marinehistorie, TRANSPORTBAAD Nr. 10 dans les effectifs de la Marine de 1861 à 1956 ; à partir de 1928 sous le nom de MINEBAAD (dragueur de mines) Nr. 2.

La longue période de service doit être proche d'un record !

La sécurisation des transports de la flotte

Dans la planification de la défense du Danemark, la connexion entre les parties du pays est un facteur important. Cette tâche a été naturellement confiée à la Marine, qui, cependant, après la Première Guerre mondiale, avait de moins en moins d'occasions de la résoudre.

Les complexes de planification de la période pour la défense terrestre du Danemark sont traités en détail dans les traités Jutland Landsforsvar de 1901 à 1940 par Michael Clemmensen (Source 7) et Planlæggingen af det Zealand land defense 1922-1940 par Ole Isgaard Olsen (Source 8). Au cours d'une série d'exercices d'état-major dans les années 1920 et 1930, ils ont travaillé avec différents scénarios,

comprenant entre autres le transfert de forces du Jutland / Fyn vers la Zélande était inclus, tout comme les troupes pouvaient être évacuées de Zélande dans des cas extrêmes. Odsherred deviendrait alors le point focal, car en cas d'attaque ennemie surprenante et supérieure, la possibilité de retirer les forces sur la Zélande était prévue.

Bien qu'en principe la défense danoise de la neutralité devait être organisée contre n'importe quel ennemi, les exercices d'état-major ne laissent aucun doute sur le fait que l'Allemagne était l'ennemi probable. Les exercices d'état-major de 1932 et 1936 étaient basés sur le fait qu'une attaque allemande contre la Zélande avait été lancée par crainte d'une attaque anglaise à travers l'Øresund et les Belts. La partie allemande voulait forcer le gouvernement danois à céder à une occupation de la Zélande, par laquelle l'attaque anglaise devait être contrée.

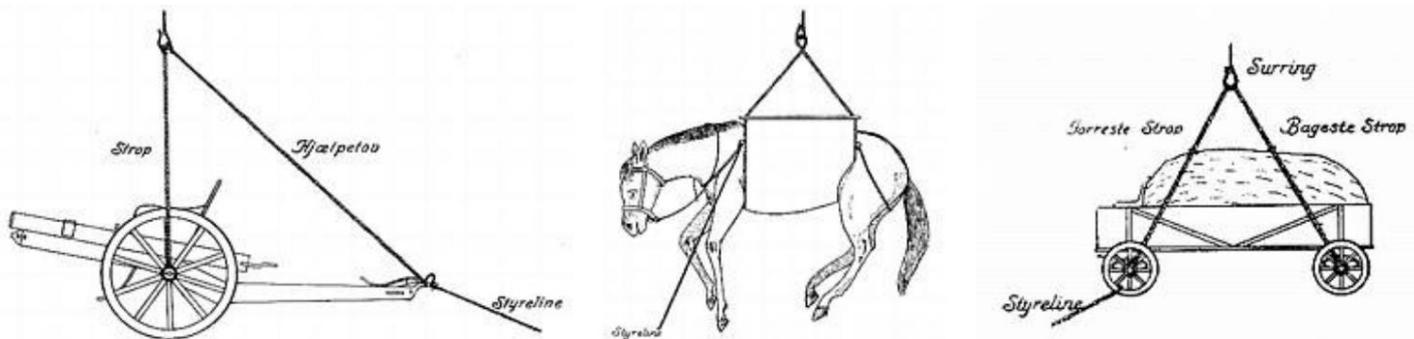
Les développements dans le domaine militaire rendaient probable que les navires de guerre allemands domineraient les eaux autour de la Zélande et des autres îles en cas d'invasion. La question de savoir s'il était ainsi possible pour la marine d'assurer son propre transport entre les parties du pays doit donc être appréciée sur la base d'une évaluation de la force relative entre les forces navales danoises et allemandes. Comme la marine était équipée en vue de l'application de la neutralité, principalement par la sécurisation des champs de mines posés, et non pour des opérations plus offensives, la possibilité de sécuriser ses propres transports en temps de guerre doit être évaluée comme extrêmement limitée.

C'était donc l'une des raisons pour lesquelles la défense du Jutland et de la Zélande était considérée comme deux entreprises largement isolées, où la possibilité de transférer des troupes entre les parties du pays était incluse comme une éventualité.

Sources

1. La flotte du Danemark par le capitaine lieutenant K. Dahl (éd.), The Society for the Publication of Cultural Writings, Copenhague 1934.
2. Règlement de transport maritime pour l'armée, Ministère de la guerre, Copenhague 1934.
3. Livre de mémoire à utiliser sur le terrain, pendant les exercices et les jeux de guerre par HH Jørgensen, N. Olaf Møllers Forlag, Copenhague 1936.
4. Artillerie de campagne à Aarhus 1881-1969 par PE Niemann, Forlaget ZAC, Copenhague 1981, ISBN 87-7348-047-9.
5. Artillerie au Danemark édité par Marian Plough, Varde Artillerimuseum, 2001, ISBN 87-89834-39-9.
6. Notre armée en guerre et en paix, Volume II par Arne Stevns, Nordiske Landes Bogforlag, 1943.
7. Notre flotte dans le passé et le présent, Volume II par Halfdan Barfod, Nordiske Landes Bogforlag, 1942.
8. La défense terrestre du Jutland de 1901 à 1940 par Michael H. Clemmensen, publié par l'auteur, Copenhague 1982.
9. La planification des défenses terrestres de la Zélande 1922-1940 par Ole Isgaard Olsen, publié par le Commandement de la Défense, 1985.

Par Finsted



L'équipement de ferry des chemins de fer de l'État était préféré pour le transport militaire, car les chevaux et le matériel roulant pouvaient être embarqués directement à bord. En vue d'utiliser d'autres navires, divers équipements auxiliaires avaient été développés, entre autres. harnais pour chevaux et sangles de transport pour canons et wagons, avec lesquels la cargaison pouvait être hissée à bord. Les sangles pour chevaux étaient disponibles en deux tailles, une pour les chevaux ordinaires et une pour les chevaux islandais (les chevaux de munitions de l'infanterie). Les dessins sont reproduits à partir de la Source 2.

Remarques

1) Le terme officier de tête n'est donc pas, comme le suppose la note 1 de La Brigade danoise en Suède 1943 - 1945 - La flottille danoise, partie 2, un terme d'inspiration suédoise de l'époque de la Brigade, mais un terme réglementaire danois.

2) Il s'agit probablement du bon navire Charkow (II), qui a été construit à A/S Helsingør's Jernskibs- og Maskinbyggeri en 1913. Le navire (1 036 tonneaux de jauge brute) a appartenu à DFDS de 1913 à 1940. Charkow a été coulé le 13 mars 1940 en Mer du Nord, sur la route de Manchester à Copenhague, par le sous-marin allemand U-19. Le navire a coulé instantanément, entraînant la perte de tout son équipage de 20 hommes. Source : Shipping-Info.net, qui cherche à fournir des informations sur tous les navires associés à DFDS et ses filiales ; la page indique également la position où Charkow est descendu.

3) Source : Glossaire maritime.

4) Source : Highways.dk.

5) Le canon faisait à l'origine partie de l'équipement de la fortification terrestre de Copenhague, mais après la fermeture de la forteresse en 1920, il a été transféré à l'artillerie de campagne, où il a servi de pièce lourde jusqu'à ce que l'artillerie plus moderne soit disponible - l'obusier de campagne de 15 cm M. 1929 et canon de campagne de 10,5 cm M. 1930. Au Tøjhusmuseet de Copenhague et au Musée de l'Artillerie de Varde, vous pouvez voir une copie de cette brochure qui, cf. Source 5, n'a été officiellement déclarée obsolète qu'en 1941. (Source 4.)

6) De nos navires blindés 1863-1943 par le commandant capitaine R. Steen Steensen, Marine Historical Society, Copenhague 1968.

Dans le Règlement de défense de 1909, la désignation a été changée de batterie blindée en navire blindé de défense côtière; en 1922, la désignation a été changée en navire de guerre. Voir aussi la mention de Dansk Marinehistorie de Panserbatteriet SKJOLD (1897-1929).