

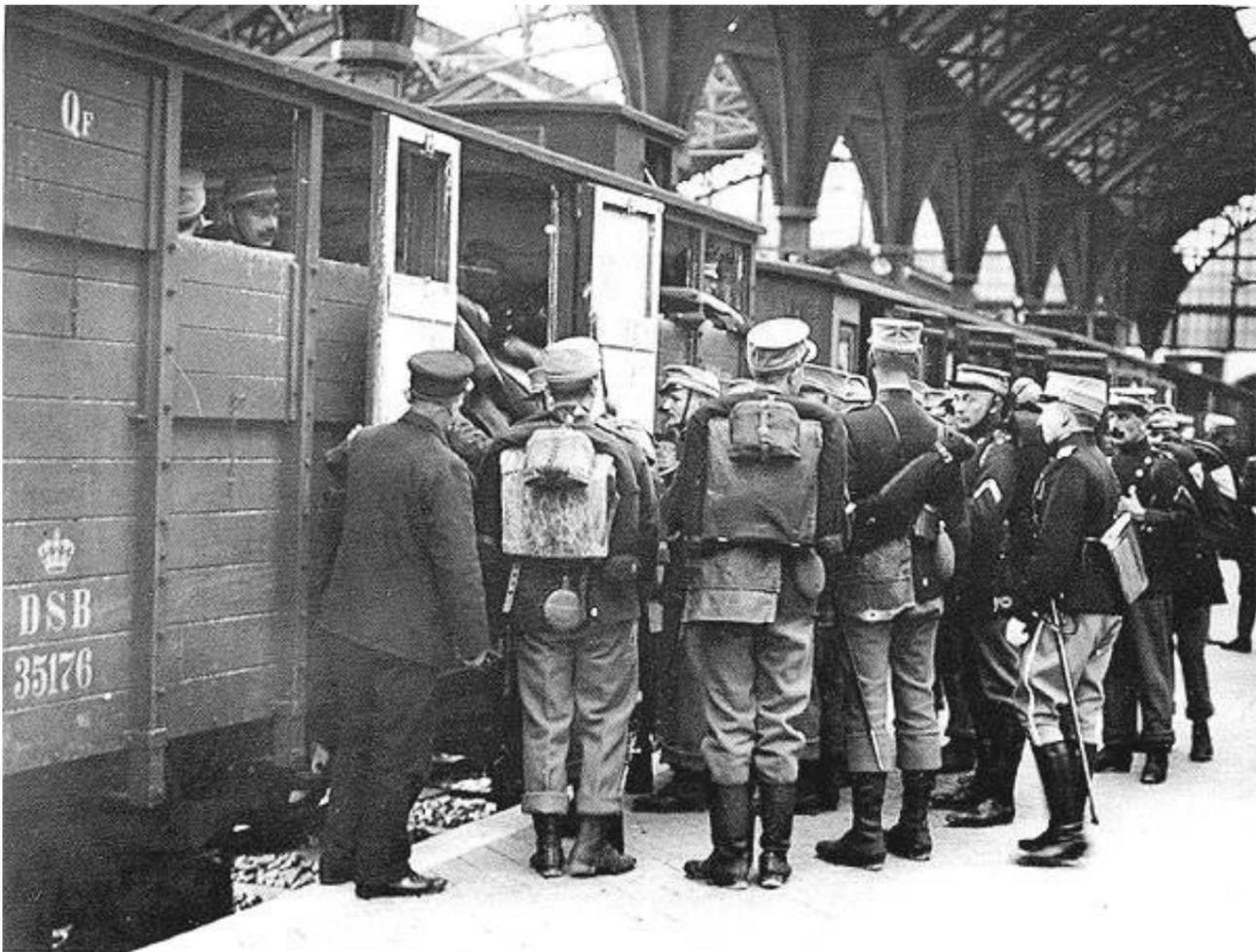
Transport militaire en 1913

Introduction

Après la publication de mon article Sur le transport ferroviaire des unités de l'armée dans les années 1930, Lars Christensen, Ishøj, a eu la gentillesse de me fournir deux articles plus anciens de Jernbane-Bladet, qui décrivent l'exercice de mobilisation de l'armée en 1913 à partir d'un point de chemin de fer de vue.

La préparation et la mise en œuvre d'une entreprise aussi vaste, où plus de 50 000 hommes sont mobilisés pour se réunir dans divers départements de la Zélande - au cours de 8 heures - donne un aperçu passionnant d'un appareil de planification efficace, dont on n'a guère vu depuis dans ce pays.

Les articles sont reproduits avec des modifications éditoriales mineures. Les dessins de l'équipement ferroviaire proviennent du site Internet de Tommy Nilsson www.jernbanen.dk.



Panneau piétons DSB lettre QF 35176 à la gare centrale de Copenhague, 1912 ¹⁾.

L'exercice de mobilisation en 1913

(De Jernbane-Bladet n° 12/décembre 1962)

Au fil du temps, Jernbane-Bladet a été sollicité par plusieurs lecteurs pour écrire un peu sur les efforts des chemins de fer pour augmenter les forces de sécurité au début de la Première Guerre mondiale en 1914.

Des tentatives ont été faites pour trouver des informations sur le fonctionnement des trains spéciaux à cette occasion, mais il s'est avéré que ce n'était pas le cas, car la convocation s'est ensuite déroulée sur une période plus longue, donc il n'y avait rien qui

les trains roulaient jour et nuit pour cette raison.

Au lieu de cela, nous avons choisi d'écrire un peu sur l'utilisation des champs lors du plus grand exercice militaire combiné qui s'est tenu en Zélande. Le Great Alert Exercise du 11 septembre 1913 a vu l'armée rassembler 20 cohortes pour un exercice de deux jours. Le but de cet exercice était une sorte de mobilisation d'essai pour les troupes sur la Zélande.

Alarmant

À 06h03, l'alarme a été déclenchée à la gare centrale, où l'assistant en chef de l'époque, Looft, le plus tard chef de gare bien connu ici, a lui-même collé la première affiche d'alarme sur le mur de la gare, après quoi les premiers trains avec convocations ont été calmement attendus. .

Ici à Copenhague, plus de 35 000 personnes devaient se rencontrer. Avec le train de Korsør à 7h17, pas mal de monde était attendu, mais ils ont été déçus. Parmi les conscrits, le train ne transportait qu'un seul soldat. Il était monté dans le train à une gare entre Roskilde et Valby.

Le train de Roskilde à 07h32 a amené 12 conscrits. La liaison avec le Jutland à 08h12 n'a également eu que très peu d'appels. Avec le prochain train de Korsør à 08h20, env. 100 soldats. Le train de Masnedsund, arrivé à 09h00, a amené plus de 300 conscrits. Korsørtoget à 09h28 quelque chose de plus de 500 soldats.

Un peu plus de 400 hommes sont arrivés de Frederikssund par train à 09h35. Et ainsi de suite toute la matinée, chaque train transportant quelques centaines de conscrits.

Nordbanegården 2) —

C'était animé ici. À 07h30, Holtetoget a apporté 20 convocations. A 07h52, le train Helsingør est arrivé via Hillerød avec 200 hommes. A 08h39 encore un train de Holte avec 350 soldats.

Le train spécial de Nordbanen est arrivé à 09h14. C'était le train de la Zélande du Nord avec une connexion depuis le Frederiksværkbanen à Hillerød - le Gribskovbanen avait, selon la tradition, fonctionné trop tard et la connexion n'avait pas atteint Hillerød. Il y avait env. 1000 hommes avec ce train.

Gare principale

Alors que Nordbanegården a attiré les conscrits de Nordsjælland dans un flux régulier et fort toute la matinée, il n'y avait vraiment de monde à Hovedbanegården que lorsque les trains de Korsør à 11h50 et 11h58. de Frederikssund et Kalundborg 12h12 sont arrivés à la plate-forme.

Nous ne savons pas combien étaient dans ces trains, mais il y en avait des milliers, et les trains suivants portaient de Masnedsund à 12h16 - et 12h30 de Korsør et à 13h30 de Frederikssund. Il y en avait tellement avec ces trains qu'il était impossible de les compter. Il grouillait d'hommes avec des cuissardes et des valises, il dégringolait les escaliers, remplissait le hall de la gare et en puissantes colonnes errait dans Bernstorffsgade. Mais tout s'est bien passé.

La gare se remplit et se vide d'hommes.

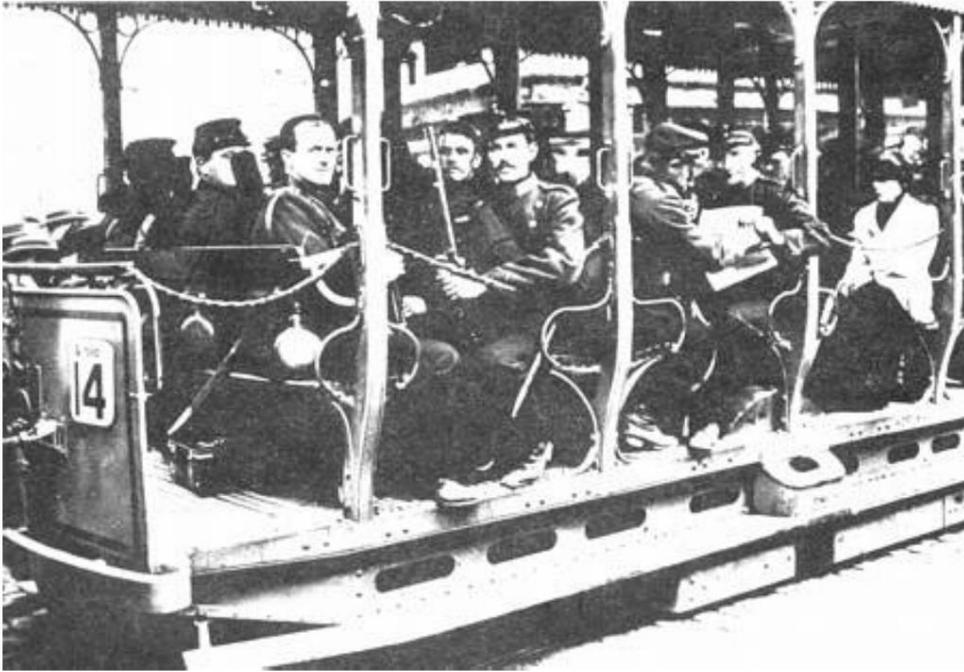
Le déroulement de l'alerte montre ici que les performances des tribunaux parviendront à alimenter une véritable mobilisation. Déjà peu après midi, les $\frac{3}{4}$ de la force de Copenhague étaient réunis et prêts à marcher.

Gare d'Enghave

À la gare d'Enghave, c'était calme le matin, mais à midi, de grands trains de ramassage sont arrivés avec un grand nombre de conscrits qui ont débarqué ici et se sont rendus au château de Frederiksberg, où se trouvaient les 3e, 18e, 22e, 32e et 42e. Bataillon devait se réunir.

Nørrebro

La Serpent Line a transporté plusieurs milliers de personnes jusqu'à la gare de Nørrebro, où les tramways ont repris le transport.



La photo ne provient pas de l'exercice de mobilisation de 1913, mais de l'année suivante - Soldats des forces de sécurité, 1914.
De Chakoten n° 1/1975.

Dans les différentes villes de garnison de la province, l'exercice d'alerte pour les chemins de fer s'est déroulé de manière tout à fait satisfaisante, et force est de constater que ni le trafic civil des voitures de tourisme ni le trafic des marchandises n'ont connu de retards importants au cours de l'exercice.

Dans une véritable mobilisation, il n'y aura pas du tout de trafic ferroviaire civil tant que l'armée se massera.

Sur la Zélande

À Næstved, 4 000 hommes se sont réunis. Un nombre similaire à Vordingborg. A Holbæk, 3 000 hommes. Et à Slagelse, bien plus de 3 000 hommes, ainsi qu'un nombre similaire à Roskilde.

Évaluation du déroulement de l'exercice

L'assistant principal Looft, qui était actuellement le patron de la gare centrale, a déclaré que les chemins de fer de l'État étaient extrêmement satisfaits du déroulement de l'exercice. Il n'y a pas eu de retards importants. Au total, 11 trains de ramassage avec des soldats conscrits étaient arrivés à la gare centrale, et il y avait eu env. 1 000 hommes à chaque train.

Fermeture

C'est ce qui a été glané sur les efforts des pistes lors du plus grand exercice militaire conjoint à ce jour, même s'il remonte à près de 50 ans. Aujourd'hui, ce ne serait guère différent, car vous devez désormais compter à la fois sur les attaques aériennes de l'ennemi, ainsi que sur les personnes de la cinquième colonne. Mais c'est encore incertain...



Compagnie d'infanterie en marche 1913.

Extrait de la lettre d'information du FOV n° 9/mai 2003.

Transports militaires sur les îles de la mer du Sud

(Extrait de Jernbane-Bladet n° 2/février 1963)

L'article a été initialement publié en mars 1959 dans le magazine du personnel Ekspressen, qui a été publié par le département Nykøbing F. de l'Association des chemins de fer.

Une expérience de 45 ans

Les éditeurs m'ont également invité à écrire sur un épisode de mes jours ferroviaires et rappelant le vieil adage selon lequel "Quand le diable a vieilli, il est allé dans un monastère", ou dans notre nouveau temps occupé et motivé : "Quand l'homme a vieilli ,. a écrit ses souvenirs"!

Je vais commencer par les 10 premières années de 1900, où notre défense, tout comme plus tard, et aussi de nos jours, a été vigoureusement débattue. Le résultat fut que presque toutes les villes zélandaises virent leurs garnisons transférées de Funen et du Jutland. Entre autres, a obtenu la garnison de Vordingborg. De nouveaux forts furent construits autour de Copenhague et sur Zealand. Entre autres, Batterie Masnedøfort et Hårbølle [3](#) sur Møn.

Quand tout fut terminé et que Kaiser Wilhelm commença à secouer son sabre vers le sud, il fut décidé au ministère de la Guerre de l'époque (un nom terrible maintenant) qu'en 1913, une alarme d'essai devrait avoir lieu pour les cohortes rapatriées et les chevaux de remontée, et il devrait avoir lieu entre la récolte et la campagne betteravière et en même temps que la manœuvre d'automne à l'ouest du Grand Belt.

Les préparatifs

A cette époque, j'étais étudiant dans le cadre du 34e cours d'assistant de la circulation à l'école des chemins de fer de Klostervang à Roskilde. Nous étions 16 étudiants. 4 du district 1 et 12 du district 2. On nous a dit que pendant l'exercice d'alerte, nous serions affectés aux stations Zealand-Falster, et devons choisir l'endroit, puisque nous avons de la famille, des connaissances ou autres, et je Je dois juste mentionner que j'ai choisi Eskilstrup, où mes parents vivaient et que le directeur actuel de la station A. Rasmussen, Nyborg, était à Nykøbing, parce qu'il avait une tante ou quelque chose comme ça qui avait quelque chose à voir avec l'hôtel de l'époque "Stad Nykøbing".



Image brillante des
années 1940 4).

L'ordre était que nous devions avoir notre kit-bag ou valise prêt avec des vêtements pour 8 jours, et nous devrions partir quelques jours avant le jour A. Nous serions avertis par la cloche du gardien qui se trouvait au premier étage de l'école. Il sonnerait le signal d'alarme jusqu'à ce que le panache soit au fond, que ce soit le jour ou la nuit. Nous avons discuté pendant quelques jours du moment où cela devrait se produire, puis nous avons convenu que cela se produirait à l'aube - toutes les "guerres" commencent généralement le matin.

Le fonctionnaire des chemins de fer sur la photo n'est peut-être pas danois.

Nous avons attendu et attendu - mais le lundi matin 8 septembre 1913, le signal a retenti et nous n'avons pas tardé à nous habiller. À la table du petit-déjeuner se trouvaient nos laissez-passer gratuits et le panier-repas, et à six heures, nous partîmes à travers la Zélande. Ceux d'entre nous qui allaient vers le sud ont pris le train 65 (actuellement 119), puis nous avons attendu et encore attendu. Service toute la journée - nous ne voulions pas manquer d'être présents lors de l'ouverture de l'enveloppe avec l'affiche d'alerte bleue. Après tout, tout le monde était conscient que cela allait arriver. Ceux qui devaient y assister avaient été convoqués et étaient prêts. La liasse était emballée.

Le système d'annonce n'était pas génial alors, pas de radio et pas de journal téléphonique. Nous savions simplement que la cloche de l'église devait sonner et que le petit téléphone qu'il y avait avait été utilisé. Vous n'avez rien entendu d'autre que ce que vous avez triché au télégraphe et par l'intermédiaire du personnel du train, mais c'était toujours quelque chose.

Nous avons reçu, entre autres, savoir que le chef de gare Garde Hansen, Orehoved, était le gestionnaire du trafic pour Lolland-Falster, que deux machines K seraient transférées à Orehoved et une F à Nykøbing F. Pas de voitures particulières, mais des voitures de banc de la lettre HA -HD-HC , et autrement dû des wagons de la lettre KA-KK- KD (wagons découverts) sont utilisés, et éventuellement Les voitures de Lollandsbanen devaient être amenées à Orehoved.



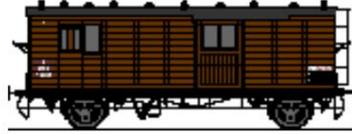
Lettre K de l'ORD.



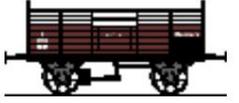
Lettre HA de l'ORD.



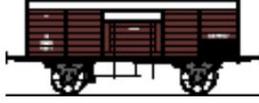
Lettre HC de l'ORD.



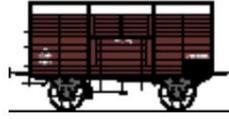
Lettre HD de l'ORD.



Lettre KA de l'ORD.



Lettre KK de l'ORD.



Lettre de l'ORD KD.

Les trains express continus vers Hambourg et Berlin n'étaient pas autorisés à être retardés (trains 74, 73, 92 et 93 - actuels 120, 145, 160 et 101). Il y avait deux ferries disponibles, à savoir THYRA et ALEKSANDRA, alors que DAGMAR n'était probablement pas là.

Il est compréhensible que la situation puisse devenir tendue, à partir de Lolland-Falster env. 6 000 hommes et quelques centaines de chevaux. Cependant, la plupart des soldats de Stubbekøbing ont dû prendre le bateau à vapeur pour Masnedssund.

L'alarme se déclenche

Puis c'est arrivé le jeudi 11 septembre à 06h15. Déjà à partir de 04h00, il y avait une alarme et à 05h00 une alarme renforcée, et plusieurs villes, par ex. Vordingborg a déjà donné l'alerte à 04h00, mais c'était une erreur.

Déjà avec le train 80 à 07h20 (Lollandsekspressen), qui s'est arrêté à Eskilstrup et Nr. Alslev, il y avait 200 soldats, et avec 07h33 de Nykøbing F. il y en avait 400. Ce n'est qu'à 10 heures que la grande foule est arrivée. A 10h00 un train spécial est parti de Nykøbing F. avec 900 et de nouveau à 10h18 un train de Lollandsbanen avec env. 1 000.

De Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen (chemin de fer privé) le nord et le sud venaient à env. 300, qui a été envoyé à Orehoved par train à 12h10 et 13h27. A midi, il y avait environ réunis. 4 000 hommes à Nykøbing F., qui se rendaient en Zélande. Le train se composait de 11 wagons de passagers et de 10 wagons de marchandises avec des soldats et des chevaux, mais il a ensuite reflué. Les derniers n'y sont jamais parvenus, mais c'était de leur faute.



DSB Litra FS.

Il n'a pas été possible d'éviter que des trains vides aient dû être renvoyés d'Orehoved à Nykøbing F. plusieurs fois ce matin-là. La machine FS ne pouvait prendre qu'env. 200 t, et il y a eu aussi des retards sur les trains de voyageurs, mais tout le monde l'a pris de bonne humeur et la météo a été clémente.

A Orehoved, les soldats ont pris d'assaut les deux petits ferries, et plusieurs ont dû y attendre. Mais ils ont le temps d'aller de l'avant

pour consommer la nourriture apportée, complétée par du "høkerbajere", qui ne coûtait que 12 øre, et la place devant la glacière d'Orehoved était un grand lieu de fête.

Le retour à la maison

Le rapatriement a lieu le vendredi 12 septembre 1913 dans l'après-midi, puis le tableau s'inverse, mais dans une moindre mesure, car une partie des conscrits doit rester à l'intérieur pour les manœuvres normales d'automne. A 18h00, il y avait un train d'Orehoved à Nykøbing F. avec 1 600 hommes. Il a conduit à Lollandsbanen à 19h15. A 20h00, un train avec 1500 hommes et les pierres (?), un train assez gros selon la conception de l'époque, est parti. A 22h32 et 23h15 deux trains de 400 hommes, pour lesquels Lollandsbanen a dû emprunter 9 wagons à DSB. Le lendemain matin, tout était fini, puis il a fallu nettoyer le dimanche.

Il y avait parfois une longue attente à Vordingborg et Orehoved sur le chemin du retour, et plusieurs de ceux renvoyés chez eux ont fait le voyage à pied à travers Masnedø jusqu'au ferry pour Orehoved. S'il n'y avait pas de train là-bas, ils continuaient. Je connais quelqu'un qui est arrivé à Orehoved par là et de là a continué à pied jusqu'au No. Alslev, où il avait des connaissances avec qui il a passé la nuit. Le lendemain il continua jusqu'à Eskilstrup, mais c'était un poste terrestre au quotidien !



Arbitres de match, 1913.

Extrait de la lettre d'information du FOV n° 9/mai 2003.

Évaluation du déroulement de l'exercice

De retour à l'école des chemins de fer, nous, étudiants passionnés de chemins de fer, avons discuté de toute la situation, ce que nous avons pensé très intéressant et en fait instructif, oui, même les Jutnais ont dû admettre qu'il y avait aussi un chemin de fer à l'extérieur de "Vérone".

Fermeture

Merci à Lars Christensen et Tommy Nilsson pour leur aimable intérêt et leur aide côté chemin de fer.

Lisez également l'article de Sune Wadskjær Nielsen sur l'exercice de mobilisation en 1913 dans la lettre d'information FOV n° 9/mai 2003, qui contient quelques photos supplémentaires de l'exercice d'automne qui a suivi.



Gardes Hussards, 1913.

Extrait de la lettre d'information du FOV n° 9/mai 2003.

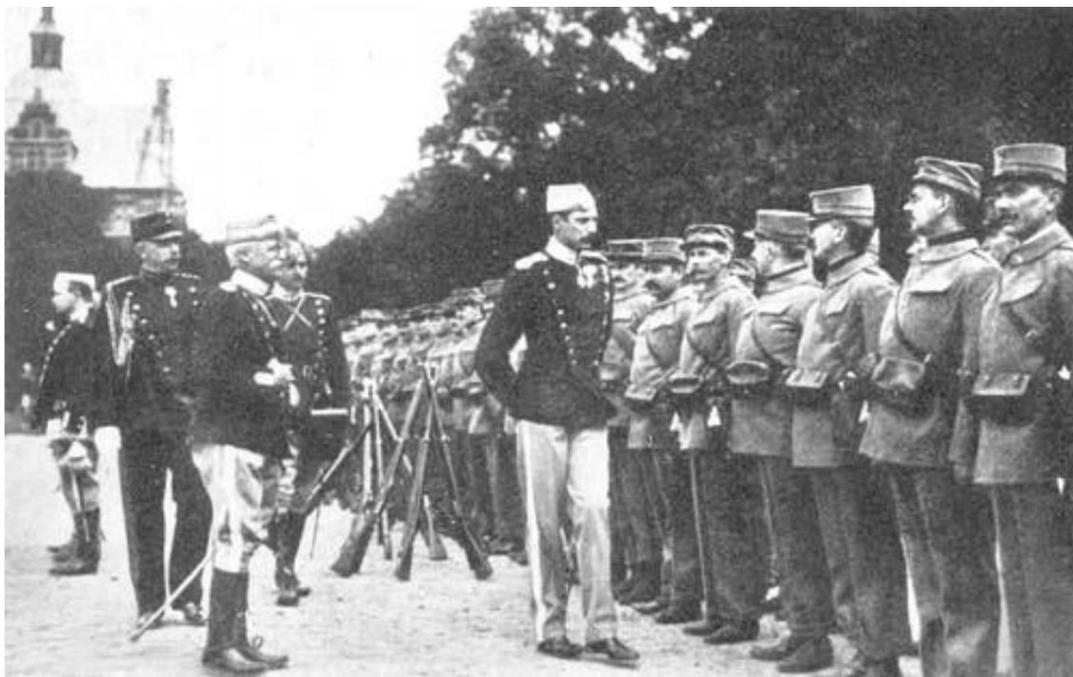
Post-scriptum

Dans le Life Guard 1908-1933 par Th. Thaulow, H.Hagerups Forlag, Copenhague 1933, dont proviennent également les images suivantes, ce qui suit est mentionné à propos de l'exercice :

"Les 11 et 12 septembre 1913, eut lieu l'exercice d'alerte prévu par la loi sur l'armée.

Après avoir fini de s'habiller le 11 au matin, les 1er et 2e bataillon de garde-vie ont marché vers Jægersborg et Lyngby.

Le lendemain, ils sont retournés à Copenhague et les conscrits ont été renvoyés chez eux."



Exercice d'alarme 1913. Sa Majesté le Roi inspecte le 2e bataillon des gardes du corps.

À l'avant, à gauche du roi, on voit le lieutenant-colonel M. Winge.



Exercice d'alarme 1913. Le 1er bataillon de sauveteurs quitte la caserne.

L'autre moitié de la fanfare suivait le 2nd Life Guard Battalion.

Par Finsted

Remarques:

1) La photo a été mise à disposition par Tommy Nilsson, qui a également fourni des informations sur les wagons de train.

2) Nordbanegården était une gare de Copenhague, d'où partaient et arrivaient les trains à destination et en provenance de Helsingør et Hillerød. Il a été fermé le 1er octobre 1921, lors de l'ouverture du tunnel entre Copenhague H et Østerport. (Source : Lars Christensen.)

3) Le fort de Masnedø a été construit de 1912 à 1915, tandis que la batterie de Hårbølle a été construite de 1914 à 15. La batterie Hårbølle et la batterie Borgsted (créée en 1917) formaient la position de Grønsund. (Source : Kystartilleri i Danmark.) Voir également le site Web du fort de Masnedø, y compris une carte des fortifications sur la Zélande par 1918.

4) L'image brillante a été gracieusement prêtée pour numérisation par Gert Strande Sørensen.