

Søtransport af Hærens enheder, 1905-1939

Indledning

Forudsætningen for Hærens muligheder for at flytte tropper mellem landsdelene var dels tilstedeværelsen og organiseringen af den fornødne transportkapacitet dels af Flådens muligheder for under krise eller krig at sikre disse transporter.

Søtransportvæsenet

Den organisation, der varetog organiseringen af transportkapaciteten, blev benævnt Søtransportvæsenet. Chefen for Søtransportvæsenet, kommandørkaptajn af reserven H.A.Ø. Bistrup beskriver i *Danmarks Flaade* (Kilde 1) organisationen således (1934):

"Søtransportvæsenet er en institution, der har til opgave at forberede transport af Hærens personel og materiel, såvel under freds- som krigsforhold (mobilisering og sikringstjeneste). Det er under fredsforhold underlagt Marineministeriet, ved overgang til mobilisering underlægges det direkte Generalkommandoen.

Dets oprindelse skyldes krigene 1848-50 og 1864, hvor man fik øjet op for, hvor nødvendigt det var at have en sådan institution organiseret allerede i fredstid, men først i 1870 blev Søtransportvæsenet organiseret i sin nuværende form. Ved Verdenskrigens udbrud bestod institutionen sin prøve."

Søtransportreglement for Hæren

Søtransportreglement for Hæren (Kilde 2) giver retningslinjerne for transport til søs af hærens personel, heste og materiel mv. Reglementet er tiltrådt af Marineministeriet og der således tale om et sæt fælles retningslinjer.



Landgangsøvelse, efteråret 1935.

Reglementet placerer ansvaret for de rent maritime forhold hos Søtransportvæsenets officerer, herunder en udpeget transportofficer, samt transportskibsføreren, mens det landmilitære ansvar hører under en dertil udpeget førselsofficer [1\)](#) (officer af løjtnantsklassen), der leder et ind- og udskibningskommando.

Soldaterne er fra 16. Bataljons 4. Kompagni og er fotograferet ombord på skibet *Charkow* [2\)](#).

Billedet stammer fra artiklen Den første pressetjeneste af Sune Vadskjær Nielsen, og blev bragt i FOV Nyhedsbrev nr. 11, 17. årgang, 6. juni 2003.

Transportbehovet

Et handelsskibs størrelse opgives sædvanligvis i bruttoregistertons, hvilket betegner det indvendige rumfang af skibet under et bestemt dæk (målingsdækket). I denne opgørelse indgår rumfanget af samtlige rum, inkl. maskinrum, hvorfor nettoregistertonagen (opgørelsen af nyttige rum) er mere interessant, når skibets lastekapacitet skal bestemmes med henblik på last af mandskab, heste og materiel. Omregningsformlen fra brutto- til nettoregistertonage er gennemsnitligt som 100 til 60. Oplysningerne stammer fra Kilde 3; i 1969 er måleenheden bruttoregistertons afløst af bruttotonnage [3\)](#).

Tonnagebehovet for visse enheder (fra Kilde 3):

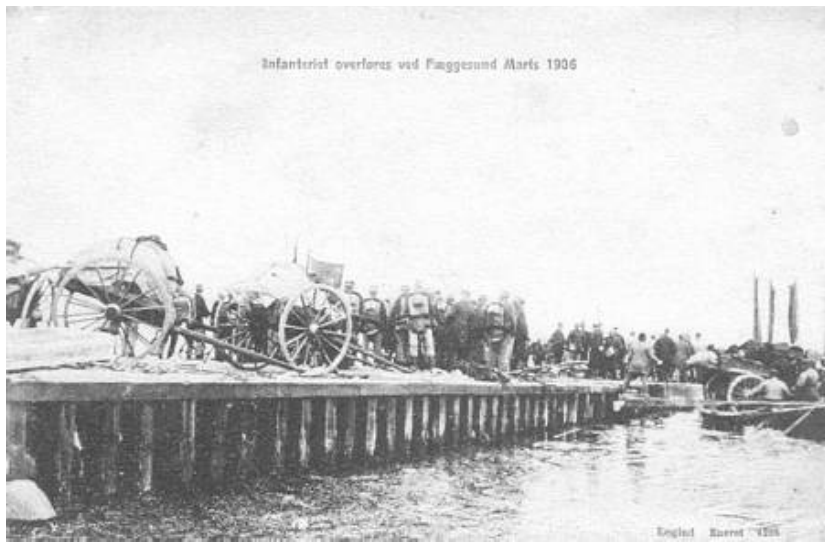
Enhed	N.R.T. *)	Enhed, fortsat	N.R.T. *)
Divisionskommando	1.000	Motoriseret tungt batteri	700
Fodfolksregiments stab	500	Motoriseret tung afdeling	2.800
Fodfolksbataljon	1.700	Pionerbataljon	2.000
Rekylgeværkompagni	300	Pionerkompagni	500
Maskingeværkompagni	400	Parkkompagni	800
Skytskompagni	400	Feltbrotrain	1.300
Eskadron	700	Divisions telegrafkompagni	1.200
Cyklisteskadron	300	Divisions radiodetachment	400
Hestetrukke batteri	600	Ambulance	400
Hestetrukken afdeling	2.400	Feltlazaret	200
Motoriseret let batteri	600	Forplejningskompagni	500
Motoriseret let artilleriafdeling	2.500		

*) *N.R.T. = nettoregistertonnage*

Det førømtalte skib *Charkow*, hvis størrelse angives til 1.036 bruttoregistertons, havde således en nettoregistertonnage på 621, hvorved det kunne medføre f.eks. 2 rekylgeværkompagnier (+).

Transportkapaciteten

Til søtransport anvendtes alt disponibelt skibsmateriel - dampskibe, motorskibe, færger, søgående pramme (lægtene) og bugserbåde - og der var udført beregninger på transportkapaciteten af alle danske skibe, der egnede sig til militære transporter. Disse beregninger var dokumenteret således, at en transportofficer - i en medbragt bog - straks kunne hvad det enkelte skib kunne indeholde af mandskab, heste og materiel.



Infanteriet overføres over Fæggesund, marts 1906.

Stavemåden er ændret til nutidig praksis; billedet er gengivet fra et samtidigt postkort.

Fæggesund [4](#)) er det stykke af Limfjorden, der ligger mellem Thisted og Løgstør Bredning i den vestlige del af Limfjorden. Her kan man tage en lille færge fra Mors til Thy eller omvendt.

Sundet er ganske smalt, og sejltiden for færgen SALLINGSUND angives til 5 minutter.

Transporten ser mest af alt ud til at foregå ved hjælp af pontoner (til højre i billedet), så billedet burde måske snarere høre til under omtalen af Feltbroekvipagen. Jeg har dog valgt at vise det her som pendant til de efterfølgende billeder af artilleriet.

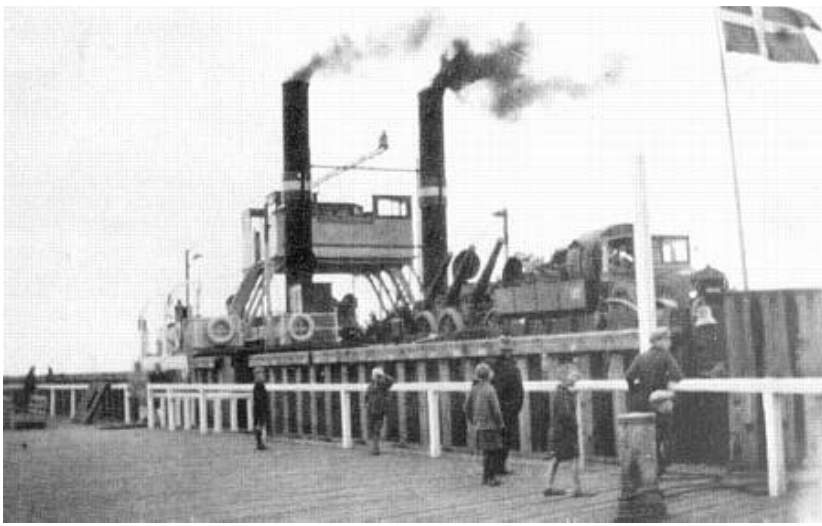


Et kommando af 3. Artilleriafdelings 1. Bateria lægger ud fra Nykøbing Mors i april 1917 for at blive færget til Glyngøre.

Hvilken funktion vognene (med de meget store hjul) på kajen/molen har, vides ikke. Muligvis er der tale om sanitetskøretøjer. Et mere præcis betegnelse er ønskelig, skulle nogen kende den.

Færgen er "Lillebælt", Danmarks første jernbanefærge, bygget 1872 i Newcastle. Anvendt bl.a. på Lillebæltsoverfarten og senere som reservefærge på andre mindre overfarter som Sallingsund og Masnedsund. Ophugget 1922.

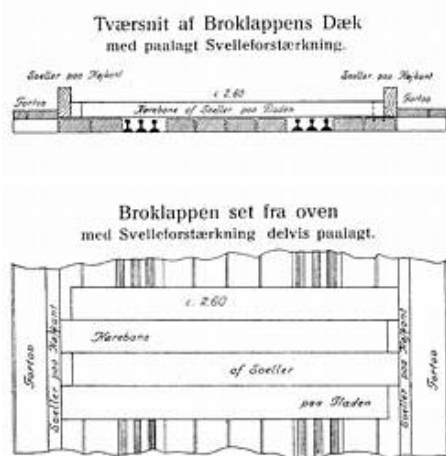
Billede og oplysninger stammer fra Kilde 4.



15 cm lang jernkanon, Model 1887, under færgetransport, 1927.

Billedet, der stammer fra Kilde 4, viser dele af 7. Artilleriafdeling om bord på færgen ved Oddesundoverfarten 28. september 1927.

På ladet af Triangel kanontraktoren ses bl.a. de brede jernringe, som blev monteret uden på kanonhjulene, hvorved kanonen kunne bringes i stilling i terrænet, uden at de ret smalle hjul skar sig ned i underlaget [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 Fartøets Kant. Derefter lægges Kørebansens 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 Bullasten).

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 Kørebanen*.

Fra Kilde 2.



15 cm haubitsbatteri ombord på storebæltsfærge, ca. 1935.

Pjecerne er 15 cm felthaubits M.1929.

Billedet stammer fra Kilde 6, hvor det har følgende undertekst: "*De tunge og langtrækkende batterier holdt deres vigtigste skydeøvelser ved Oksbøl i Jylland. Køreturen dertil var for de sjællandske batterier en udmærket og kærkommen øvelse.*"

Udskibning på åben strand

Landgang på åben strand omtales i *Søtransportreglementet* (Kilde 2) kun som en eventualitet, til brug i nødstilfælde, så nogen egentlig krigsmæssig landsætning har næppe været forudset.

I *Huskebogen* (Kilde 3) nævnes følgende rettesnor: "*Ved udskibning på åben kyst, kan man, når alt er meget omhyggeligt forberedt, og vejrforholdene er gunstige, regne med landsætning af en divisions fodfolk og cyklistformationer samt en enkelt let artilleriafdeling - alt med tilhørende for kamp strengt nødvendige køretøjer - i løbet af 12-15 timer.*" Denne tommelfingerregel har nok snarere været beregnet på vurderingen af en eventuel fjendes muligheder end egne forhold.



Landgangsøvelse, 1930.

Fra Kilde 6, hvor underteksten lyder: "*Første bølges fortrop lander. I baggrunden skimtes troppetransportskibet. Alt - også bådene - er improviseret landgangsmateriel. Til højre i billedet civile pressefolk. Gennemførelse og afværgelse af landgangsforøg har særlig betydning for et land med Danmarks geografiske ejendommeligheder.*"

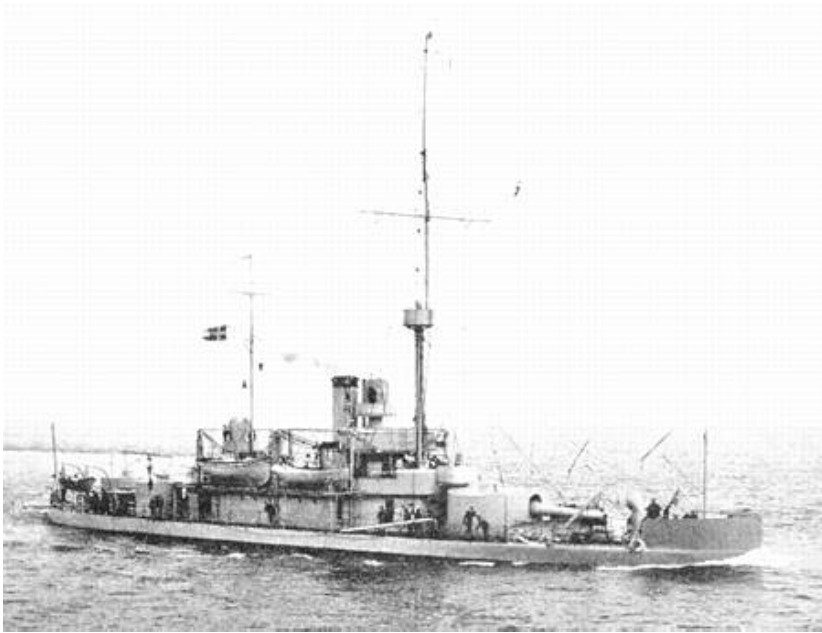
Dateringen stammer fra en gengivelse i *Se lige ud! Værnepligten til debat* af Hans Chr. Bjerg, Uffe Østergaard og Hans Engell, Folk & Forsvar, København 1999, ISBN87-987619-00.

Soldaterne bærer hvide hjelmbind og er således fjendestyrke på den pågældende øvelse, hvis nærmere omstændigheder desværre ikke kendes.

Flådens transportbåde

Selvom de væsentligste transporter var forudset gennemført med civil tonnage, så rådede Flåden fra 1860'erne over et mindre antal transportbåde (senere minebåde/minelæggere), som kunne anvendes som "landgangsfartøjer". I *Artilleriet i Århus* (Kilde 4) omtales årlige øvelser i ind- og udladning ved 3. Artilleriafdeling, herunder øvelse i ramme af 1. Jyske Brigade ved Århus i 1905 samt en landgangsøvelse på Samsø 15. august 1906, der beskrives med kilde i bl.a. Århus Stiftstidende og Illustreret Familiejournal:

"Den 15. august 1906 kl. 03:00 blev 3. Artilleriafdeling alarmeret, og der blev formeret en styrke på fire kanoner og seks ammunitionsvogne, som sammen med en afdeling dragoner og to krigsstærke kompagnier af 20. Bataljon blev indladet i marinens transportfartøjer, som lå i havnen (= Århus havn). Kl. 06:00 lettede transportflåden, krydseren HEJMDAL, panserbatteriet SKJOLD og tre torpedobåde satte kurs mod Samsø, som blev nået kl. 09:00. Panserskibene OLFERT FISCHER og HERLUF TROLLE samt en torpedobåd forudsattes at være fjendtlige styrker, der krænkede dansk neutralitet ved at bryde nogle supponerede minespæringer mellem Tunø og Samsø, og den fra Århus kommende styrke skulle hindre fjenden i at gå gennem minespæringerne og gøre landgang på Samsø.



Kystforsvarsskibet SKJOLD, 1912 [6](#).

De store men meget fladbundede transportbåde blev skubbet ind til land af torpedobåde og dampbarkasser, så de løb helt op til strandkanten. Andre, deriblandt de med kanonerne, blev stående noget længere ude, men der kunne vades i land fra dem alle. Da stævnen på bådene var slået ned og lagt ud som bro, kunne udskibningen begynde, og det varede ikke mere end 45 minutter, før alt var i land.

Der havde ikke været soldater på Samsø siden 1864, da et strejfkorps fra Århus var der én dag., så alt hvad der kunne krybe og gå på øen var derfor naturligvis stimlet sammen, og blandt dem adskillige veteraner fra krigene i 1848 og 1864, hvoraf flere i dagens anledning havde taget deres krigsmedaljer og mindebånd på.

Øvelsen sluttede ved 15-tiden i øsende regnvejr. Ret høj sø sinkede inddæmningen, og en transportbåd var kommet til at stå så hårdt på grunden, at den måtte slæbes fri af SKJOLD. Hele øvelsesstyrken nåede tilbage til Århus ca. kl. 21:30."



Artillerister gør landgang på Samsø, 15. august 1906.

Fra Kilde 4.

Efter oplysninger på hjemmesiden Dansk Marinehistorie indgik TRANSPORTBAAD Nr. 10 i Flådens tal fra 1861 til 1956; fra 1928 som MINEBAAD (minelægger) Nr. 2.

Den lange tjenestetid må være tæt på en rekord!

Flådens sikring af transporter

I planlægningen af forsvaret af Danmark er forbindelsen mellem landsdelene en vigtig faktor. Denne opgave blev i sagens natur pålagt Flåden, som dog efter Første Verdenskrig fik stadigt ringere muligheder for at løse den.

Periodens plankomplekser for landforsvaret af Danmark er indgående behandlet i afhandlingerne *Jyllands Landsforsvar fra 1901 til 1940* af Michael Clemmensen (Kilde 7) og *Planlægningen af det sjællandske landforsvar 1922-1940* af Ole Isgaard Olsen (Kilde 8). Under en række generalstabsøvelser i 1920'erne og 1930'erne arbejdede man med forskellige scenarier,

hvorunder bl.a. overførsel af styrker fra Jylland/Fyn til Sjælland indgik, ligesom man i yderste nød kunne evakuere tropper fra Sjælland. Odsherred ville da blive omdrejningspunktet, idet man ved et overraskende og overlegent fjendtligt angreb forudså muligheden af at trække styrkerne på Sjælland tilbage hertil.

Selvom det danske neutralitetsforsvar principielt måtte indrettes mod en hvilken som helst fjende, efterlader generalstabsøvelserne ingen tvivl om, at Tyskland var den sandsynlige fjende. Generalstabsøvelserne i 1932 og 1936 havde som udgangssituation, at et tysk angreb på Sjælland blev indledt ud fra frygten for et engelsk angreb gennem Øresund og Bælterne. Man ønskede fra tysk side at tvinge den danske regering til eftergivenhed for en besættelse af Sjælland, hvorved det engelske angreb skulle imødegås.

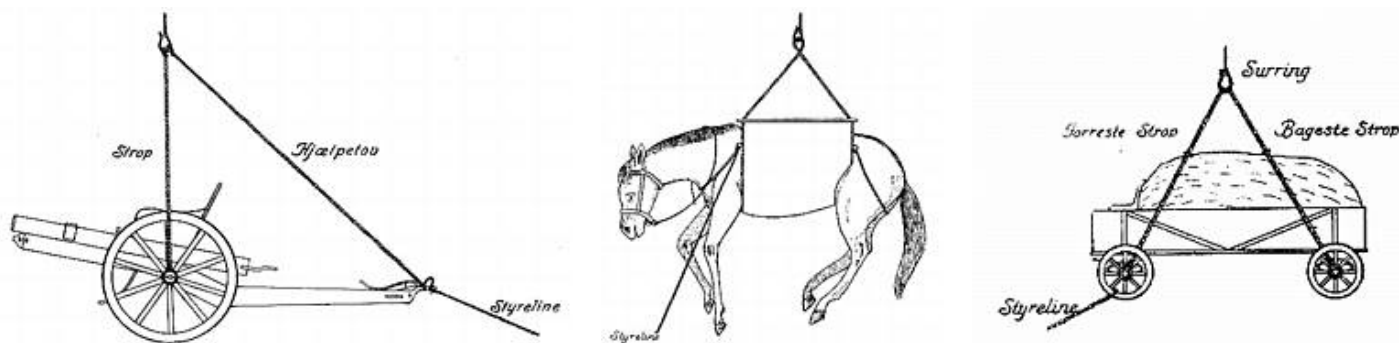
Udviklingen på det militære område sandsynliggjorde, at tyske krigsskibe ved en invasion ville være herrer i farvandene omkring Sjælland og de øvrige øer. Hvorvidt det således var muligt for Flåden at sikre egne transportere mellem landsdelene, må derfor vurderes ud fra en bedømmelse af den relative styrke mellem danske og tyske flådestyrker. Da Flåden var udrustet med henblik på neutralitetshåndhævelse, primært gennem sikring af udlagte minefelter, og ikke på mere offensive operationer, må muligheden for at sikre egne transportere under krigsforhold vurderes som yderst begrænset.

Dette var således en af årsagerne til, at forsvaret af Jylland og Sjælland blev betragtet som to stort set isolerede foretagender, hvor muligheden for overførsel af tropper mellem landsdelene indgik som en eventualitet.

Kilder

1. *Danmarks Flaade* af kaptajn løjtnant K. Dahl (red.), Selskabet til udgivelse af Kulturskrifter, København 1934.
2. *Søtransportreglement for Hæren*, Krigsministeriet, København 1934.
3. *Huskebog til brug i felten, ved øvelser og krigsspil* af H.H. Jørgensen, N. Olaf Møllers Forlag, København 1936.
4. *Feltartilleriet i Aarhus 1881-1969* af P.E. Niemann, Forlaget ZAC, København 1981, ISBN 87-7348-047-9.
5. *Artilleri i Danmark* redigeret af Marian Plough, Varde Artillerimuseum, 2001, ISBN 87-89834-39-9.
6. *Vor Hær i Krig og Fred, Bind II* af Arne Stevns, Nordiske Landes Bogforlag, 1943.
7. *Vor Flaade i Fortid og Nutid, Bind II* af Halfdan Barfod, Nordiske Landes Bogforlag, 1942.
8. *Jyllands landforsvar fra 1901 til 1940* af Michael H. Clemmensen, udgivet af forfatteren, København 1982.
9. *Planlægningen af de sjællandske landforsvar 1922-1940* af Ole Isgaard Olsen, Udgivet af Forsvarskommandoen, 1985.

Per Finsted



Statsbanernes færgemateriel blev foretrukket til militære transportere, da heste og rullende materiel kunne føres direkte ombord. Med henblik på brug af andre skibe var der udviklet forskelligt hjælpemateriel, bl.a. hesteseler og bærestropper til kanoner og vogne, hvorved lasten kunne hejses ombord. Hestestropperne fandtes i to størrelser, en for almindelige heste og en for islandske heste (fodfolkets ammunitionsheste). Tegningerne er gengivet fra Kilde 2.

Noter

1) Betegnelsen *førselsofficer* er således ikke, som antaget i note 1 til Den danske Brigade i Sverige 1943 - 1945 - Den danske Flotille, Del 2 en svensk inspireret betegnelse fra Brigadens tid, men en dansk reglementarisk betegnelse.

2) Der er sandsynligvis tale om det gode skib *Charkow (II)*, der blev bygget på A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri i 1913. Skibet (1.036 bruttoregisteretons) tilhørte DFDS fra 1913 til 1940. *Charkow* blev sænket 13. marts 1940 i Nordsøen, på vej fra Manchester til København, af den tyske undervandsbåd U-19. Skibet sank øjeblikkeligt, med tabet af hele sin besætning, der var på 20 mand. Kilde: Shipping-Info.net, der søger at tilvejebringe oplysninger om alle skibe med tilknytning til DFDS og datterselskaber; siden angiver også positionen, hvor *Charkow* gik ned.

3) Kilde: Maritim ordliste.

4) Kilde: Highways.dk.

5) Kanonen indgik oprindeligt i bestykningen af Københavns Landbefæstning, men blev efter fæstningens nedlæggelse i 1920 overført til feltartilleriet, hvor den gjorde tjeneste som tung pjece indtil det mere moderne skyts tilgik - 15 cm felthaubits M.1929 og 10,5 cm feltkanon M.1930. På såvel Tøjhusmuseet i København som Artillerimuseet i Varde kan man bese et eksemplar af denne pjece, som, jf. Kilde 5, først officielt blev erklæret forældet i 1941. (Kilde 4.)

6) Fra *Vore Panserskibe 1863-1943* af kommandørkaptajn R. Steen Steensen, Marinehistorisk Selskab, København 1968. Ved Forsvarsordningen af 1909 ændredes betegnelsen fra *panserbatteri* til *pansret kystforsvarsskib*; i 1922 blev betegnelsen ændret til *orlogsskib*. Se også Dansk Marinehistories omtale af Panserbatteriet SKJOLD (1897-1929).