

Folge 6: Die Zeit von 1815 bis 1850: Wiederaufbau der Marine und der 3-jährige Krieg



Hans Birk Dahlerup, (1790 – 1872).

Dahlerup trat 1802 in die Marineakademie ein und bestand 3 Jahre später die Offiziersprüfung mit Auszeichnung. Mit 16 Jahren wurde er zum Leutnant ernannt.

1808 nahm er am Gefecht des Linienschiffs Prins Christian Frederik bei Sjællands Odde teil und geriet unter denen, die anschließend in englische Gefangenschaft gerieten.

Nach seiner Entlassung aus englischer Gefangenschaft im Jahr 1810 wurde er zunächst in eingesetzt der norwegischen Seeverteidigung, später bei den Kanonenbooten im Großen Belt. An beiden Orten musste er Kämpfe gegen die englische Übermacht bestehen, und an beiden Orten wurde er erneut gefangen genommen.

In der Friedenszeit nach 1814 führte er 1838 die Fregatte Rota im Mittelmeer und brachte Thorvaldsen nach Hause.

Bei Kriegsausbruch 1848 wurde Dahlerup, der 1847 zum Kommandanten ernannt worden war, wider Erwarten in keinem Feldkommando eingesetzt. Wurde aber andererseits vom damaligen Marineminister Zahrtmann eingeladen, in österreichische Dienste zu treten, um diese marode Marine zu reorganisieren.

Widerstrebend nahm er dieses Angebot an, da er zuvor sichergestellt hatte, dass er seine Nummer in Dänemark wieder eingeben konnte. Im Rang eines Konteradmirals verließ er Dänemark im Februar 1849, reiste nach Olmütz, wo sich der österreichische Kaiser aufhielt, und wurde von ihm zum Vizeadmiral, Feldmarschalleutnant und Oberbefehlshaber der Marine ernannt.

Die Bedingungen, in denen Dahlerup auf die österreichische Marine traf, waren ziemlich düster. Durch die Meuterei in Venedig hatte sie ihre wichtigste Marinestation, einen großen Teil ihrer Vorgesetzten und etwa die Hälfte ihrer Schiffe verloren. Dem restlichen Material fehlte sowohl die Organisation als auch die Grundlage.

Durch sein entschlossenes, kontrolliertes Verhalten und gestützt auf fundiertes Wissen gelang es Dahlerup jedoch in erstaunlich kurzer Zeit, dem Korps neues Leben einzuhauchen und brauchbare Ausrüstung bereitzustellen, so dass die Flotte einen wesentlichen Beitrag zur Rückeroberung der Stadt Venedig leisten konnte.

Zusammen mit dem Oberbefehlshaber der Armee, dem alten Radetzky, hielt Dahlerup dann seinen Einzug in die eroberte Stadt, wo ihre Schlüssel an die Sieger übergeben wurden.

Bis 1851 setzte Dahlerup sein Reformwerk fort, das alle Erwartungen übertraf. Gleichzeitig aber hatte eine Bewegung stattgefunden, die darauf abzielte, nun, da die Gefahr vorüber war, das Vertrauen des Kaisers in ihn zu untergraben. Als diese Bemühungen einen bestimmten Punkt erreicht hatten, zog sich Dahlerup zurück und kehrte in seine Heimat zurück.

Hier erlitt er die Enttäuschung, dass ihm der Eintritt in die Reihen erneut verweigert wurde, unter dem Vorwand, er habe sich 1848-50 außerhalb des nationalen Kampfes gestellt. Beleidigt darüber trat er zurück, obwohl er keine Rente erhielt.

1861 wurde er vom österreichischen Erzherzog Maximilian zurück nach Österreich berufen und assistierte ihm bis 1864 in der Marineverwaltung als sein maritimer Berater. Der Krieg von 1864 zwischen den beiden Ländern, denen er beide angehörte, machte jedoch einen so peinlichen Eindruck auf ihn, dass er sich endgültig zurückzog und wieder nach Hause ging.

Hans Georg Garde, (1790 – 1875),

Wurde 1802 Kadett und 1805 zum Leutnant der Marine ernannt.

Während des Krieges gegen die Engländer 1807 wurde Garde Kommandant des Kanonenboots „Næstved“, mit dem er an der Schlacht bei Reden gegen das englische leichte Geschwader teilnahm. Später im Krieg (1810) wurde er in der Kanonenbootabteilung eingesetzt, die eine Station an der Westküste Schleswigs hatte.



Im Jahr darauf kam es noch während seines Aufenthaltes dort zu Zusammenstößen mit dem vertriebenen Schwedenkönig Gustav IV. Adolf, der nach Helgoland gegangen war und von dort Garde um Hilfe bat, um nach Dänemark zu gelangen. Garde lehnte die Bitte ab, und als Gustav Adolf dennoch versuchte zu landen, nahm Garde ihn in Tønning gefangen. Ernennung zum Oberleutnant 1811.

Von 1814-18 war Garde Rekrutierungsoffizier in Tønning. Im folgenden Jahr ging er als Stellvertreter und Kapitänleutnant mit der Brigg "St. Thomas" nach Westindien; die Korvette „Najaden“ war bereits hier, und als sowohl ihr Kommandant als auch ihr Stellvertreter auf der Station starben, wurde ihm 1821 anvertraut, die Korvette nach Hause zu bringen.

Nachdem er 1826-29 Wachschiffe befehligt hatte, zuletzt als Kapitän. Er arbeitete von 1834-51 als Inspektionsoffizier an der Knabenschule der norwegischen Marine, war aber zwischenzeitlich oft auf See, beispielsweise 1837 als Kommandant der Korvette "Diana".

Ernennung zum Kommandanten 1840 und 1844, Kommandant und Kommandeur der Fregatte „Gefion“, die Kronprinz Frederik nach Schottland und auf die Färöer-Inseln brachte und später in Staffeln nach Gibraltar und Marokko ging, wo er zusammen mit einer schwedisch-norwegischen Truppe Verhandlungen über die Aufhebung dieses Tributs begannen, den Dänemark seit langem zur Verfügung gestellt hatte, um Handelsschiffe von Piratenangriffen zu befreien. Auf der Heimreise nahm er Thorvaldsens letztes Werk mit.

1849 wurde Garde zum Geschwaderkommandanten an der Ostküste Schleswigs ernannt, aber dem Generalkommando unterstellt. Von dort erhielt er den Befehl, eine Demonstration am Egernførde Fjord zur Unterstützung eines beabsichtigten Angriffs mit Truppen auf die deutsche Stellung durchführen zu lassen. Später verzichtete man jedoch darauf, die Truppen nach vorne zu schicken, und überließ das Unternehmen daher allein der Marine.

Der traurige Ausgang dieser Schlacht am 5. April, als das Linienschiff Christian VIII. mit einem Teil seiner Besatzung explodierte, während die Fregatte Gefion kapitulieren musste, hat Garde später sehr belastet.

Dies lag jedoch höchstwahrscheinlich einerseits an unklaren Meldungen an die Marine in Verbindung mit einer mangelnden Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verteidigungen und andererseits an einer höchst unklaren Vorstellung seitens der betroffenen Schiffskommandanten was Schiffe mit dem Schutz und ungeschulten Besatzungen der damaligen Zeit gegen feste Batterien leisten konnten, verbunden mit einem leicht erklärbaren Wunsch, einen schnellen Waffenakt auszuführen.

Auch bei dieser Verkennung der gegenseitigen Stärke wäre der Ausgang des Gefechts für uns wahrscheinlich nicht so unglücklich gewesen, wenn sich nicht eine ganze Kette von Unglücksfällen aneinander gereiht hätte, durch die es den großen Segelschiffen teilweise unmöglich war, ihr beachtliches zu bringende Anzahl Geschütze in Aktion, teilweise später, wenn der Kampf gegen sie war, um auszusteigen, obwohl sie Raddampfer im Fjord hatten, um sie notfalls zu schleppen.

Während der Generaloberste, Christoph von Krogh, und sein Stabschef, Oberst Frederik Læssøe, nach dieser Affäre abgesetzt wurden, wurde Garde zusammen mit Paludan durch das Urteil des Kriegsgerichts zu 6 Wochen Festungsarrest in Kastellet verurteilt.

Am 3. August 1851 wurde er gnädig und mit Pension aus dem Dienst entlassen.



Frederik Christian Georg Muxoll (1804 – 1880).

Wurde 1820 Kadett und 1824 zum Leutnant ernannt. 1826-1827 begleitete er eine Reise mit der Korvette Fortuna nach Nordamerika und Westindien. Oberleutnant 1833 und mit der Korvette Galathea ins Mittelmeer.

1. Januar 1834 Einberufungsoffizier in Varde und später im selben Jahr mit dem Linienschiff Dronning Maria. 6. November 1834-35 als vorübergehender Leutnant beim Marine Corps und bestellt

und das Kadettenschiff die Korvette Najaden.

1835-37 Stellvertretender Kommandeur der Brigg Allart nach Westindien und 1. Januar 1838 Einberufungsoffizier in Aabenraa.

1838-42 Grenzzollinspektor an der Westküste der Herzogtümer, wo er den Dienst organisierte und dafür die Anerkennung des Königs erhielt. Ernennung zum Hauptmann-Leutnant 1841.

1843 war er Kommandant der Kronprinzenjacht Neptun. 1844 Stellvertreter der Fregatte Gefion im Geschwader gegen Marokko unter HG Garde. 1846-48 war er Inspektor beim United Cross Customs Service und wurde bei Kriegsausbruch 1848 im Stab der operativen Armee eingesetzt.

1849, während der Schlacht von Fredericia, führte er mit vier Dampfschiffen und zwei Kanonenbooten eine Expedition nach Randsfjord und trug damit wesentlich zur Zunahme der feindlichen Verluste bei. General F. Bülow sprach bei dieser Gelegenheit seine Anerkennung aus. 1850 war er Kommandant der Brigg Ørnen und 1851 der Korvette Najaden als Wachschiff im Sund. Ernennung zum Kapitän 1851 und 1852 zum Kommandanten der Kadettenkorvette Flora

1851-54 war er auch Takelagemeister, 1854-55 Kommandant der Najad nach Westindien, wurde 1857 zum Kommandanten-Kapitän und im Jahr nach 1858 zum Kriegskapitän ernannt. 1859 für die Fregatte Thetis und 1861 Kommandeur des Geschwaders an der Westküste Schleswigs.

Während des Krieges von 1864 war M. Kommandeur des Geschwaders in der westlichen Ostsee und hatte damit die Verantwortung für das Gebiet bei Alssund und damit auch für die Beteiligung der Marine an der Verteidigung von Alsen. Nach Kriegsende beantragten sowohl M. als auch der Kommandant des Panzerschiffes Rolf Krake, Kriegskapitän HP Rothe, eine Untersuchung ihres Verhältnisses während des preußischen Übergangs nach Alsen.

1864-1866 Mitglied der Bau- und Regulierungskommission.

Im August 1865 wurde eine Kommission eingesetzt, die Rothe im Januar 1867 freisprach, während Muxoll wegen ungenügender Organisation des Streifendienstes zu einem Monat Haft verurteilt wurde, das Urteil bestätigt, jedoch auf 14 Tage verkürzt wurde. Er wurde 1868 zum Kommandanten ernannt und bei Erreichen der Altersgrenze 1870 entlassen.

Hans-Peter Rothe (1813 – 1905),

Wurde 1824 Kadett und 1829 zum Leutnant ernannt. Erhielt am 7. November 1830 die Erlaubnis, nach Danzig zu reisen und dort über den Winter zu bleiben, um den Vorlesungen des Kommandanten MP Bille am Kgl. Preußische Schifffahrtsschule 1831–32 war bei der Brigg St. Jan in den Westindischen Inseln, 17. Januar 1833 zum Dienst im Kartenarchiv befohlen und später in diesem Jahr war er mit der Korvette Galathea im Mittelmeer,



Er wurde 1839 zum Oberleutnant ernannt und verbrachte die Jahre 1839 und 1840 damit, dänische Gewässer zu vermessen. 1. Januar 1840 bis 1. Januar 1842 Immatrikulationsbeamter in Hjerting. 1841 Mit dem Linienschiff Christian VIII. und 1842 kommissarischer Direktor des Seekartenarchivs

1843–44 mit der Brigg Örn nach Südamerika und 1845–47 mit Galathea unter Steen Bille auf der Weltumsegelung, wo er in der Zeit von Dezember 1845 bis Januar 1846 von Galathea zum Dampfer Ganges als Hydrograph abkommandiert wurde

1848 wurde er zum Kapitänleutnant und stellvertretenden Leiter des Kartenarchivs ernannt, als CC Zahrtmann Marineminister wurde.

In den Kriegsjahren 1848 und 1849 war er zweiter Kommandant der Fregatte Bellona bei Blockade in der Nordsee. 1852–54 Kommandant verschiedener Patrouillenschiffe in Heimatgewässern, 1858 der Korvette Valkyrie, und 1853 wurde er zum Direktor des Kartenarchivs und zum Generalinspekteur der Chronometer der Seeverwaltung ernannt. 1855 wurde er zum Hauptmann und Kommandanten der Batterie Trekroner ernannt. 1858 wird er zum Marinekapitän und Kommandeur der Kadettenschiffkorvette Valkyrie und 1860 zum Mitglied der Kommission bezüglich der Marinewerft ernannt

1864 erhielt er den Befehl, die Panzerbatterie Rolf Krake zu kommandieren, die zu Beginn des Krieges in Sonderburg stationiert war.

Von hier wurde er am 18.2. nach Egersund, um Brückenbauarbeiten zu stoppen. In diesem ernsthaften Kampf mit deutschen Batterien an Land zeigte Rolf Krake seine guten und auch seine weniger guten Qualitäten, das schwache Deck.

Beim deutschen Angriff auf die Dybbøl-Stellung 28.3. und während des Sturms bei Dybbøl 18.4. Rolf Krake von Vemmingbund unterstützte den linken Flügel der dänischen Stellung hervorragend.

Nach dem Ende des Waffenstillstands wurde das Schiff, das sich jedoch zur Reparatur in Kopenhagen befunden hatte, nach Als fjord geschickt, um an der Verteidigung von Als teilzunehmen. Die Deutschen begannen am 29.6. mit einem Übergang nach Alsen. über Alssund.

Als Rothe mit Rolf Krake ankam, räumte er die Gewässer von deutschen Schiffen, schätzte aber, dass die feindliche Hauptstreitmacht nach Alsen gekommen war, was sich später als nicht der Fall herausstellte. Gemäß seinen relativen Anweisungen segelte er dann nach Høruphav, um eine mögliche Deckung zu finden Evakuierung der dänischen Truppen. Dies ermöglichte es den Deutschen jedoch, die Hauptstreitkräfte nach Alsen zu schicken.

Die öffentliche Meinung und die Presse machten aufgrund dieser Beziehung Rothe für den Verlust von Als verantwortlich.

Die Angriffe forderten einen Tribut von Rothe.

Dass Rolf Krake seine Aufgabe nicht löste, lag an einer verzeihlichen Misswirtschaft Rothes sowie an unklaren Kommandoverhältnissen. Im November 1864 bekam Rothe bei der Reduktion seinen Abschied.

Um ungerechtfertigte und schonungslose Kritik an Rothes Beziehung beim Übergang nach Als zu unterbinden, beantragten er und der Geschwaderkommandant, Kriegshauptmann FCG Muxoll, eine standgerichtliche Überprüfung ihrer Beziehung.

Durch diesen, dessen Urteil der König am 8.1.1867 bestätigte, wurde Rothe komplett freigesprochen. Er blieb bis 1888 in seiner Position als Leiter des Kartenarchivs und erhielt 1869 den Rang eines Kommandanten.



Andreas Schifter, (1779 – 1852),

Wurde 1794 Kadett und mit Auszeichnung (Gerner's Medal). Und wurde 1798 zum Leutnant der Marine ernannt.

1799–1801 war Schifter während des Krieges mit den Barbaren mit der Fregatte Najaden im Mittelmeer stationiert. Während dieses Dienstes wurde er im Mai 1800 in Tunis von Korsaren angegriffen. Er wurde durch einen Säbelschnitt am Kopf und darunter schwer verwundet einige Verhandlungen führte er mit dem Bejen von Tunis, er wurde von letzterem festgenommen und 3 Monate gefangen gehalten. Nach seiner Rückkehr wurden er und 3 weitere Offiziere zum Studium des Schiffbaus eingeteilt. Aber durch seine ungewöhnlichen Fähigkeiten entfremdete er seine Kameraden schnell

1803 schied Fabrikmeister Frantz Hohlenberg aus. Da Schifters Studium aber noch nicht abgeschlossen war, blieb das Büro zunächst unbesetzt, sondern Schifter vorbehalten. 1804 zum Oberleutnant befördert und 1805 Auskultant in der Bau- und Regulierungskommission.

Unternahm 1807 eine Studienreise, die in Schweden begann. Hier überraschte ihn der Kriegsausbruch, weshalb er nach Norwegen fliehen musste. Wo er jedoch sofort in Frederiksværns Werft mit dem Bau von Kanonenbooten und anderen Verteidigungsanlagen beschäftigt war. Im Oktober desselben Jahres wurde er als Inspektionsoffizier der Schiffbauindustrie nach Rendsborg in Holstein entsandt. Und im Dezember kehrte er zum Orlogsværftet in Kopenhagen zurück. Wo er den Bau von Kanonenbooten und die Umwandlung von Koffardi-Schiffen in Verteidigungsschiffe beaufsichtigte.

1808–09 war er an Bord des Linienschiffs Pultusk in der Scheldeflotte. Ein Dienst, der für ihn höchst unbefriedigend war. Nach Beendigung seines Dienstes wurde Schifter befohlen, sein Studium im Schiffbau fortzusetzen. Er wurde auf eine Bildungsreise geschickt, zunächst in die Niederlande, dann nach Frankreich und Italien. Ernennung 1812 zum Kapitänleutnant. Und erst 1814 kehrte er zurück und wurde nun als Fabrikmeister und Mitglied der Baukommission eingesetzt und gleichzeitig zum Hauptmann ernannt

Von 1814 bis 1846 arbeitete er in dieser Position mit großem Geschick und baute neben 37 Kanonenbooten 6 Linienschiffe, 6 Fregatten und 14 kleinere Schiffe. Alles hervorragende Schiffe, die Schifters Fähigkeit zeigten, das Neue und Gute, das die Entwicklung mit sich brachte, schnell aufzunehmen. 1825 begab er sich auf eine 6-monatige Studienreise nach England, um die beste Methode zur Konservierung von Schiffen zu erlernen. Und studieren Sie die Sepping-Konstruktionen an der Form des Hecks. Ernennung zum Kommandanten Kapitän 1829.

Es war auch Schifter, der den Leuchtturmtyp entwarf, der noch viele Jahrzehnte nach seinem Tod verwendet wurde. Ernennung zum Kommandanten 1839.

Bekam 1840 Anweisungen für eine Reise nach England, wo er sich mit dem Dampfschiffbau vertraut machen und eventuell ein Schiff für die dänische Marine kaufen soll. Anschließend 3 der frühesten Raddampfer der Marine gebaut. Er hatte nicht das Genie von Gerner oder Hohlenberg, aber er war ein kompetenter und sorgfältiger Konstrukteur und wusste um die Entwicklungen in seinem Fach. Ernennung zum Konteradmiral 1843.

Nach dem Ausscheiden von Admiral Ulrich Anton Schönheyder aus dem Admiralty College im Jahr 1846 übernahm Schifter die Position des 2. Militärdeputierten, 2 Jahre später stieg er zum 1. Deputierten auf, verließ aber kurz darauf das College, um Holmen's Chief Crew Master (Leiter der Orlogsværftet). So fiel ihm 1848-50 die Führung des großen Kriegsgeräts zu, das hauptsächlich aus der von ihm selbst geschaffenen Flotte bestand.

Nach dem Krieg, 1851, wurde Schifter als Vizeadmiral in den aktiven Dienst der Marine versetzt; hier spielte er jedoch keine Rolle, da er bereits im Jahr darauf, am 31. Oktober 1852, verstarb.



Edouard Suenson, (1805 – 1887),

Wurde 1817 Kadett und war 1818 mit der Fregatte Nymphen ins Mittelmeer, 1823 zum Leutnant ernannt. Führt 1825-26 mit der Korvette Diana nach Westindien. 1826 beantragte und erhielt er die Erlaubnis, in französische Dienste zu treten.

Berichte 1827 aus Toulon, dass er mit der Brigg Acylone in die Levante ausgesandt wurde. Nahm damit an der Schlacht von Navarino am 20. Oktober 1827 teil. Berichtet 1829, dass er mit der Fregatte Sirène in Patras ist und 1830 an Bord der Fregatte La Thetis gekommen ist und an der Expedition nach Algier und der Landung von Truppen und später teilgenommen hat in diesem Jahr

kehrt er nach Dänemark zurück.

1831-1832 Mit der Brigg St. Jan nach Westindien und wurde 1831 zum Oberleutnant ernannt 1836-1837 Stellvertretender Kommandant in der Brigg St. Croix nach Westindien, wo er unter anderem auf See stand, um einen Freibeuter zu jagen, ohne dem Kommandanten, der an Land war, Zeit zu geben, an Bord zu gehen.

1838 Einschreibebeamter in Sonderburg. 1839 Stellvertretender Kommandant auf dem Schoner Elben, Wachschiff bei Altona. 1840 Kommandant des Dampfers Kiel, zur Verfügung von HM dem König. 1841 Ernennung zum Kapitänleutnant 1840-1841 Mit der Fregatte Bellona nach Südamerika. 1844 und 1845 Kommandant des Dampfers Ægir, zur Verfügung von HM dem König

1846 Kommandant der Brigg St. Croix nach Island. 1847 Chef der Wachschiffsposten in Kopenhagen auf der Batterie Drei Kronen. 1848 Kommandant des Schoners Pilen, Wachschiff im Großen Belt. 1849 Kommandant der Korvette Diana und dann der Najaden, Patrouillenschiff im Sund.

1850 wurde er zum Kapitän und Kommandanten des Dampfers Hekla ernannt.

In der Nacht vom 20. auf den 21. Juli hatte Suenson als Kommandant des Dampfers Hekla eine Affäre mit dem bewaffneten Rebellendampfer Von der Tann in der Neustädter Bucht.

Das Schiff der Rebellen lief auf Grund, woraufhin die Besatzung das Schiff in Brand steckte und es in den Schiffen ließ, bevor es explodierte.

Teilnahme am Gefecht zwischen Hekla und dem Dampfer Løwe und 4 schleswig-holsteinischen Kanonenbooten in der Kieler Förde am 16. August desselben Jahres.

28. Oktober 1850 Mitglied der Bau- und Regulierungskommission

1851 - 1863 Chef des Seekadettenkorps

1851 Kommandant des Kadettenschiffes Korvette Flora, 1853, 1855 und 1857 Kommandant des Kadettenschiffes Korvette Valkyrie. Ernennung zum Oberbefehlshaber 1855 und Kommandant 1858 1860 Kommandant des Kadettenschiffes Korvette Heimdal und 1862 Kommandant der Kadettenschiffsfregatte Jylland.

1864 Kommandant des Nordseegeschwaders, mit seinem Standplatz auf der Fregatte Niels Juel gehisst und als Geschwaderkommandant in der Seeschlacht bei Helgoland beteiligt

1865 Kommandant der Fregatte Niels Juel ins Mittelmeer und 1866 zum Konteradmiral ernannt. 29. Dezember 1866 Rücktritt von der Marine und Ernennung zum Overlod im Eastern District 1. Januar 1880 Rücktritt von der Position als Overlod und Ernennung zum Vizeadmiral im selben Jahr

Otto Frederik Suenson, (1810 - 1888),

Er wurde 1829 Second Lieutenant in der Navy und unmittelbar nach seiner Ernennung zum Offizier begann Suenson mit dem Studium des Schiffbaus. 1836 trat er als Auskultant in die Baukommission ein, 1839 wurde er Oberleutnant und 1841 Mitglied der Kommission

1834-39 und 1843-45 war er Mathematiklehrer für die Seekadetten.

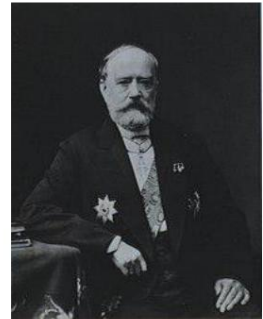
1839 und 1843 unternahm er eine Studienreise nach England, 1844 wurde er im Schiffsbau von Orlogsværftet angestellt, avancierte 1846 zum Werksvorarbeiter. 1847 zum Captain Lieutenant und 1848 zum Holmen's Factory Master ernannt, die letzte Person in der Flotte mit diesem Titel.

Aufstieg 1855 zum Kapitän und 1858 Direktor des Schiffbaus der Marine.

Als solcher baute er mehrere schöne und gute Schiffe: die Fregatten Niels Juel, Sjælland und Jylland, die Korvetten Thor, Heimdal und Dagmar, genauso wie er es war, der hier in der Heimat den Bau von Panzerschiffen initiierte (er baute Peder Skram und Dannebrog, - Dänemark, Rolf Krake und mehrere andere erwarb).

Obwohl Suenson als Chefschiffbauer der Marine in einer Zeit arbeitete, in der Kriegsschiffe eine rasante Entwicklung durchmachten (von Segelschiffen zu Dampfschiffen, von ungepanzerten zu gepanzerten Schiffen), wusste er immer noch, wie man mithalten musste, und war ständig auf dem Laufenden; sein Ruf als Konstrukteur ging daher über die Landesgrenzen hinaus.

Als 1864 das Amt des Fabrikvorarbeiters abgeschafft wurde, trat Suenson gleichzeitig mit der Umstrukturierung der Werft zurück und wurde gleichzeitig zum Direktor der Abteilung im Marineministerium ernannt, eine Position, die er bis 1866 innehatte. Und in der Zeit von 1867 -1869 diente er als Marineminister





Christian Christoph Zahrtmann, (1793 - 1853).

Bei einem Besuch in Kopenhagen kurz nach der Schlacht von Reden im Jahr 1801 beschloss er, den Weg des Seekriegers zu gehen; Anschließend trat er in das Haus des Kommandanten und Mannschaftsführers Sigvart Urne Rosenvinge ein und wurde 1805 Kadett.

Beim Überfall der Engländer 1807 diente er als Adjutant seines Ziehvaters und machte hier einen guten Eindruck.

1808 wurde er für kurze Zeit als Monatsleutnant an die französische Schelde geschickt

Flotte. Nach seiner Rückkehr von hier wurde er als Adjutant bei Holmens Mannschaftschef angestellt. 1809 als Adjutant des Kommandanten der Kanonenbootflottille bei Seeland, Commander Johan Cornelius Krieger, und wurde von dort nach Norwegen entsandt. 1810 wurde Zahrtmann zum Leutnant der Marine ernannt.

Während Zahrtmanns Aufenthalt in Norwegen nahm er 1812 als Kanonenbootkommandant an der erbitterten Schlacht am 6. Juli in Lyngør teil, wo die Fregatte Najaden unter Kapitän HP Holm vom englischen Linienschiff Dictator zerstört und die Briggs Lolland und Kiel erobert wurden.

In der Schlacht am folgenden Tag war Zahrtmann als Parlamentarier beim Chef des Diktators, dessen Antrag auf Waffenstillstand er ablehnte; Die Kanonenboote griffen daraufhin das Linienschiff an, dieses musste fliehen und beide Briggs wurden zurückerobert.

Nach Kriegsende studierte Zahrtmann eifrig Hydrographie und Geodäsie. 1817–18 war er mit der Fregatte Minerva im Mittelmeer und in Westindien, und 1819 wurde er bei Prof. HC Schumacher bei der Gradmessung in Jütland eingesetzt. Ernennung zum Oberleutnant 1818.

Auf einer Fahrt mit der Fregatte Najaden im Jahr 1824, an der der damalige Kronprinz Christian an Bord war, fiel er mit seiner ruhigen, zurückhaltenden Art auf, die später eine große Rolle in Zahrtmanns Leben spielen sollte. 1825-26 war er zweiter Kommandant in der Brigg St. Jan in Westindien; der Kommandant, Kapitänleutnant Hedemann, starb hier, und Zahrtmann brachte das Schiff nach Hause.

1826 – nach dem Tod von Poul de Løvenørn – übernahm Zahrtmann die Position als Direktor des Kartenarchivs und wurde gleichzeitig zum Kapitänleutnant ernannt. Er nahm mit Eifer die Vermessung der dänischen Gewässer auf und führte trotz vieler Widerstände, aber stark unterstützt von Frederik VI., die Installation einer großen Anzahl von Kiefern durch. 1826 wurde er zum Kapitän ernannt und 1830 wurde er Mitglied der Bau- und Regulierungskommission.

In den Jahren 1833–34 führte er die Brigg Allart nach Westindien, deren Gewässer er überblickte und kartografierte.

1836-38 war er Kommandant der verschiedenen Wachschiiffe, 1839 unternahm er eine Studienreise nach England, um das Dampfschiffahrtssystem des Landes zu studieren. Nach seiner Rückkehr wurde er zum Adjutanten von Christian 8 ernannt.

1842 war Zahrtmann Kommandant der Fregatte Thetis auf einer Kreuzfahrt im Mittelmeer: In Neapel und Griechenland hatte er diplomatische Aufgaben, die er taktvoll erledigte. Auf der Rückreise brachte er einige italienische Kunstwerke von Bertel Thorvaldsen aus Livorno mit nach Hause. Ernennung 1843 zum Kommandanten.

1843 veröffentlichte Zahrtmann das umfangreiche Werk Den danske Lods, eine Beschreibung der dänischen Gewässer, deren Status als Standardwerk das ganze Jahrhundert andauerte

1844 wurde er Mitglied der Royal Geographical Society in London. Christian 8. bot ihm – was nicht allgemein bekannt war – in einem handschriftlichen Brief an, den Posten des Kommandanten der Galathea-Landumrundung zu übernehmen, eine Ehre, die er jedoch ablehnte und für die er Steen Bille empfahl.

1846 wurde er zum Mitglied der Verteidigungskommission und 1848 zum Kommandanten ernannt.

1848 wurde er 2. Stellvertreter im Admiralty and Commissariat College. Als diese kurz darauf aufgelöst wurde, übernahm er im April 1848 widerstrebend die Position als zweiter – und erster berufsmäßiger – Marineminister des Landes. Als solcher nahm er an der Konstituierenden Versammlung teil und bekleidete diese Position während der gesamten Krieg. Im August 1850 trat er aus gesundheitlichen Gründen als Minister zurück. Ernennung 1851 zum Konteradmiral.

1852 wurde er zum Chief Crew Chief und Vizeadmiral von Holmen ernannt und starb in dieser Position ziemlich plötzlich ohne vorherige Krankheit am 15. April 1853.

"Marineplan 1815"

1814 verließ Dänemark den langjährigen Krieg mit England geschwächt: Der Verlust Norwegens im Zusammenhang mit dem Friedensschluss war schmerzhaft, aber der Verlust der Marine als Stolz der Nation erschütterte das dänische Nationalgefühl auch wegen der Einheiten in Norwegen musste der neuen norwegischen Marine übergeben werden.

Nach dem Verlust der norwegischen Flotte bestand die dänische Flotte im Jahr 1815 nur noch aus 2 Linienschiffen (oft als "Kriegsschiffe" bezeichnet), 5 Fregatten (von denen 3 im Bau waren), 3 Briggs, 6 kleineren Schiffen und 82 Kanonenboote.

Dänemarks Verteidigung musste neu aufgebaut werden und zunächst die Marine, also wurde ein „Marineplan 1815“ erstellt, der einen Wiederaufbau der Marine im Rahmen der möglichen finanziellen Rahmenbedingungen sicherstellen sollte. Diese Aufgabe wurde in die Hände des sehr tüchtigen Kapitäns, späteren Vizeadmirals und Werkmeisters Andreas Schifter gelegt. Die Visionen des Marineplans sahen den Bau von 6 Linienschiffen, 8 Fregatten, 8 Korvetten oder Briggs und 86 Kanonenbooten vor. Die finanziellen Mittel waren nicht zuletzt nach dem Staatsbankrott 1813 gering, und trotz der sehr angespannten Wirtschaft wurde der Flottenplan 1833 weitgehend erfüllt. Dies war unter anderem auf Kosten der Ausrüstung der Schiffe geschehen, die war auf ein Minimum reduziert worden. - es gab kein Geld, um neue Schiffe zu bauen und gleichzeitig damit auszurüsten und zu segeln.

(Was sehr an die heutige Situation mit der Ausrüstung und Besetzung der neuen Huitfeld-Fregatten und der beiden flexiblen Versorgungsschiffe Absalon und Esben Snare erinnert - ebenso wie die Überwachung der Gewässer am Wochenende oft dem Marine Home Office als Marine überlassen wird hat nicht genug Personal, um die Diana-Klasse 365 Tage im Jahr zu bemannen).

Nur die Wachschiffe im Öresund und im Großen Belt konnten ständig besetzt werden, und für die nächsten Jahre war nur eine einzige Fregatte oder Korvette für die jährliche Kadettentour ausgerüstet.

Mit dem neuen Marineplan war Dänemark keine Seemacht mehr mit internationalem Einfluss (z. B. konnten die Stationsschiffe auf den westindischen Inseln nur durch Erhebung einer Sondersteuer auf jedes Fass Zucker unterhalten werden)

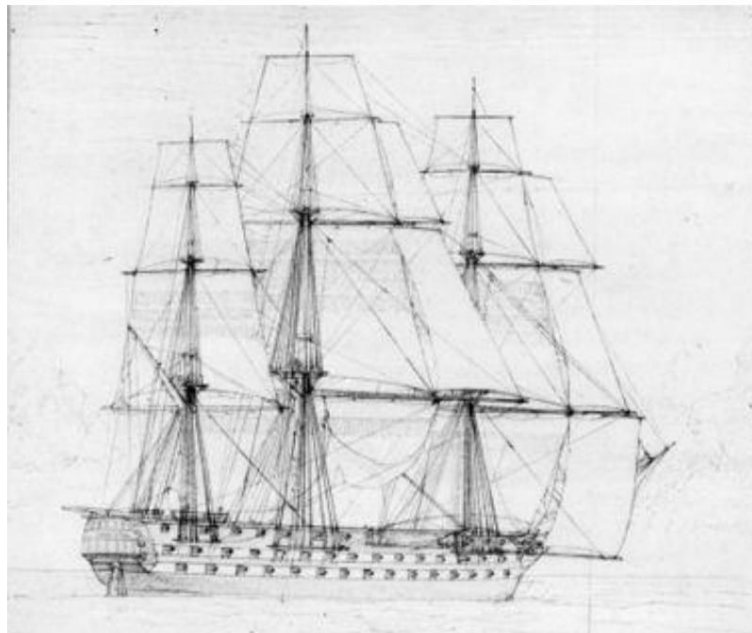
Um die Ausbildung der Marineoffiziere aufrechtzuerhalten, durften viele von ihnen in der Handelsmarine segeln, ebenso wie einige in ausländischen Marinen, nicht zuletzt in der französischen Marine, dienen durften.

Damit sammelten viele Offiziere nicht nur die nötige Segelerfahrung, manche sammelten auch Gefechterfahrung. Aber für das andere Personal in der Flotte fehlten die Ausbildungsmöglichkeiten weitgehend.

Bis 1825 fanden alle Übungsfahrten mit den Kadettenschiffen in dänischen Gewässern statt, und erst 1826 wurde das Kadettenschiff, die Korvette Najaden, auf eine Übungsfahrt im Atlantik geschickt, mit einer Fahrt nördlich von Schottland, westlich von Irland und durch den Ärmelkanal auf dem Heimweg.

In den folgenden Jahren war das Kadettenschiff oft auf langen Reisen zu den Färöern und Island sowie gelegentlich zum Mittelmeer.

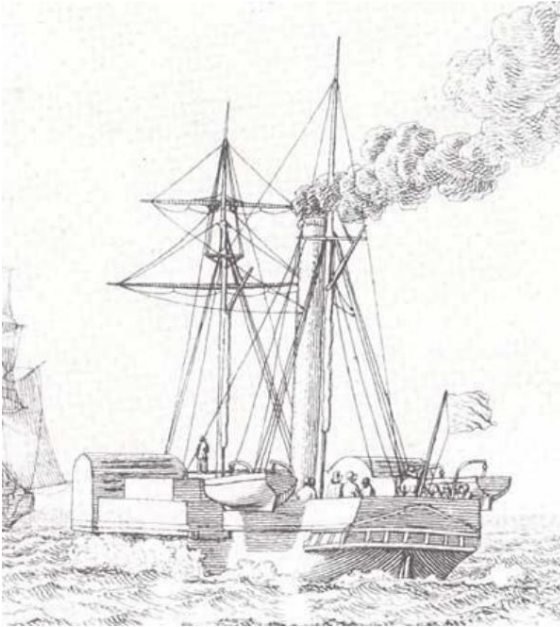
Erst als 1830 die letzte der geplanten 8 Fregatten, die Fregatte Bellona, und 1840 das sechste Linienschiff, die Christian VIII, vom Stapel liefen, blieben wieder finanzielle Mittel übrig, um die Schiffe der Flotte auszurüsten.



Das Linienschiff Christian VIII

Die technische Entwicklung 1815 – 1848

"Holmen" hatte zwei Hauptfunktionen. Es war teilweise eine Marinestation, die die Schiffe der Marine wartete und ausrüstete und sich um alle Vorräte und Vorräte der Marine kümmerte, und teilweise war es eine große Werft. Holmen war Dänemarks größte Arbeitsstätte mit vielen tausend beschäftigten Handwerkern. Diese Zeit war geprägt von den ersten Schritten in das technologische Zeitalter, und die Entwicklung verlief zunächst sehr langsam. Bisher war der Schiffbau auf Holmen von den mehr als tausend Zimmerleuten geprägt, die die Holzschiffe bauten. Nun wurden neue Experten benötigt, denn Andreas Schifter hatte in England Dampfmaschinen studiert. Den ersten Frühstart der Dampfschiffe stellten die sogenannten Raddampfer dar, deren zwei Schaufelräder an den Schiffsseiten fast den gesamten Raum einnahmen, wo die Segelschiffe die Kanonen gehabt hatten.



1824 erwarb die Flotte ihr erstes Dampfschiff - den Raddampfer *Kiel*, der 1820 in London gebaut worden war.

Das Schiff wurde hauptsächlich als königliches Schiff genutzt, bis es 1852 zu einem Truppentransportschiff umgebaut wurde

17 Jahre lang war *Kiel* das einzige Dampfschiff der Flotte, bis 1841 die *Ægir* in England gekauft wurde

Ægir war deutlich größer als *Kiel* und das erste echte Kriegsschiff mit Dampfmaschine und gleichzeitig war *Ægir* das erste Eisenschiff der Flotte.

Historisch gesehen gilt der Eintritt von *Ægir* in die Flotte als die Zeit, in der die Dampfschiffe Teil der dänischen Flotte wurden.

Von Anfang an war das Vertrauen der höheren Marineoffiziere gering. Es herrschte große Skepsis über die Nützlichkeit der Schiffe, da ein einziger Treffer in den Motor oder das Schaufelrad sie außer Gefecht setzen konnte.

Ihr größter Vorteil war, dass sie auch bei Windstille segeln konnten, also zum Beispiel die Segelschiffe ins Schleptau nehmen konnten.

Bereits 1842 wurde in England ein weiterer Raddampfer angeschafft.

Aber schon 1844 verließ das erste in Dänemark gebaute Dampfschiff *Geiser* die Docks in Holmen.



Der Raddampfer *Geiser*

Bis 1848 wurden insgesamt sechs Dampfer beschafft – allesamt Raddampfer, die aber durch die großen Steuerhäuser an den Seiten sehr anfällig waren, also bestens zum Transport und Schleppen und weniger für den eigentlichen Kampfeinsatz geeignet waren.

Doch obwohl die Flotte mit diesen Schiffen begann, von Windschiffen auf Motorschiffe umzusteigen, war man noch nicht ganz bereit, die Segelschiffe ganz abzuschreiben.

Die erste Galathea-Expedition 1845-47

Am 16. Juni 1845 wurde das Kommando über die Korvette Galathea mit Kapitän St. A. Bill über den Chef. In den nächsten zwei Jahren sollte die Korvette den Globus umrunden, u.a. um die Übergabe der dänischen Kolonien Trankebar und Serampore in Indien mitzerleben, die an England verkauft worden waren.

Außerdem sollten auf dem Weg die Möglichkeiten einer möglichen Besiedlung der Nikobaren im Indischen Ozean untersucht werden, sowie der Handel Dänemarks durch Abschluss von Verträgen und Ernennung von Konsuln etc. gefördert werden.



Corvette Galethea vor Kapstadt in Südafrika.

Galathea wurde außerdem beauftragt, auf der Reise umfangreiche wissenschaftliche Untersuchungen durchzuführen.

Die Korvette fuhr am 24. Juni 1845 von Københavns Red ab, danach führte die Reise mit einigen Zwischenstopps südwärts um Afrika herum, unter anderem nach Trankebar, China und die Philippinen. Nach einem kurzen Aufenthalt in Honolulu ging es weiter Richtung Südamerika.

Die Reise führte um Kap Hoorn herum und die Ostküste Südamerikas hinauf, und am 24. Juni 1847 wurde der Kurs auf die Heimat gesetzt, und am 23. August 1847 war die Korvette Galathea Kronborg schließlich wieder an Steuerbord, und mehr als zwei Jahre Reise standen bevor zu einem Ende.

1. Schleswig-Holsteinischer Krieg (1848-50): Der Krieg, in dem die Marine erneut zum Lichtblick Dänemarks wurde

Das Jahr 1848 begann ruhig und friedlich und ohne klares Gefühl, dass eine Rebellion und ein Krieg vor der Tür standen.

Im Januar hatte König Frederik D. VII Christian D. VIII nach seinem Tod am 20. Januar 1848 ersetzt.

Der neu beigetretene König hatte gerade seine Zustimmung zur Einführung einer Volksregierung und einer neuen Verfassung für das Königreich Dänemark gegeben. Dies würde jedoch nicht in den Herzogtümern Schleswig, Holstein und Lauenborg südlich der Königreichsgrenzen gelten.

Die beiden deutschsprachigen Herzogtümer Holstein und Lauenborg waren Mitglieder des Deutschen Bundes, und der dänische König als Herzog von diesen war damit Mitglied des Deutschen Bundes.

Schleswig mit seiner relativ großen dänischsprachigen Bevölkerung lag außerhalb des Königreichs und des Deutschen Bundes.

Vor dem Hintergrund eines wachsenden Nationalbewusstseins gesehen - eine etwas prekäre Situation.

Dänemark hatte auch "das Herzogtum Lauenborg als Entschädigung erhalten" für den Verlust Norwegens beim Friedensschluss mit England im Jahr 1814.



In den Herzogtümern brodelt die Rebellion

In Südjütland hatte die schleswig-holsteinische Partei lange an einer Abspaltung von Dänemark gearbeitet, und möglicherweise Zusammenschluss mit den deutschen Herzogtümern zum selbständigen Schleswig-Holstein.

Am 22. März 1848 traf eine Deputation in Kopenhagen ein, um den König dazu zu bringen, die Forderungen der Herzogtümer zu erfüllen.

Dazu hatte der König nach dem neuen Grundgesetz offensichtlich keine Möglichkeit, und plötzlich schien ein Krieg unvermeidlich, da die Herzogtümer rebellierten und sich gleichzeitig für eine notfalls gewaltsame Sezession aufrüsteten.

Die Flotte muss ausgerüstet sein

Auf Holmen wurde zuletzt vor 34 Jahren ein Auftrag zur Ausrüstung der Flotte erteilt; damals leider nur, um die Flotte den Engländern zu übergeben.

Am Abend des 25. März erreichte Kopenhagen die Nachricht, dass sich die Armeegarnisonen in Kiel und Rendsburg den Rebellen angeschlossen hatten.

Bereits am nächsten Nachmittag verließen die ersten dänischen Kriegsschiffe Kopenhagen in Richtung der Gewässer um Alsen.

Es war die Korvette Najaden unter dem Kommando von Kapitän Baron Friderich Dirckinck-Holmfeld, geschleppt vom Raddampfer Geiser, und die Brigg St. Thomas.

Als die Najaden am Morgen des 27. März in Sonderborg anlegte, winkte die Dannebrog aus den Häusern und der dänischsprachige Teil der Bevölkerung jubelte über die Ankunft der Korvette.

Die Korvette und ihre Besatzung machten sich sofort daran, die provisorische Verteidigung von Sonderburg und Alsen gegen einen möglichen Angriff der Rebellen zu organisieren. Unter anderem mit Hilfe von Den Geschützen der Najaden gelang es schnell, den Übergang nach Alsen zu blockieren.



Die Korvette Najaden

Am folgenden Tag, dem 28. März, lief der Raddampfer Geiser in die Flensburger Förde ein, um zu erkunden und gleichzeitig zu versuchen, den Schleswigs die Proklamation des dänischen Königs zu übermitteln.

Die Stadt Flensburg war jedoch am selben Tag unter der Führung von General Krohn in den Besitz der Aufständischen genommen worden, und als Geiser sich der Stadt näherte, traf sie auf schweres Gewehrfeuer der Aufständischen, die unter anderem hatten Dinge, hatte einige der Häuser unten am Hafen besetzt.



Das Dampfschiff Geiser

Klugerweise entschied sich der dänische Raddampfer, seine Kanonen nicht erneut auf die offene Stadt abzufeuern, Geiser legte stattdessen das Ruder ab und dampfte langsam wieder aus dem Fjord. Ein Rückzug, den die Rebellen sofort als großen Sieg betrachteten.

Ermutigt durch den Erfolg bei Flensburg entschied sich der Rebellengeneral bereits am 30. März, den Vormarsch in Richtung Åbenrå fortzusetzen, was reibungslos verlief, bis sich die Rebellentruppen dem südlichen Teil des Åbenrå-Fjords näherten.

In der Mitte des Fjords wurde eine flatternde dänische Kriegsflagge unter dem Bug eines dänischen Kriegsschiffs gesichtet.

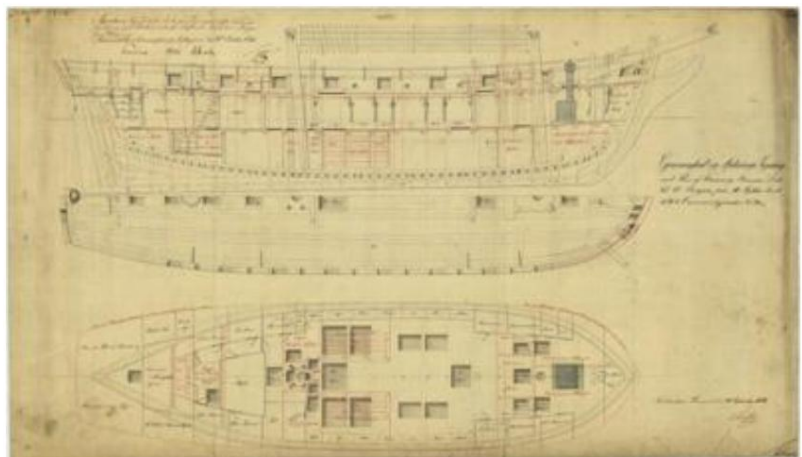
Es war die Brigg St. Thomas, unter dem Kommando von Kapitänleutnant M. Suenson, der im Fjord stationiert war.

Von der Brigg aus wurde sofort das Feuer auf die Rebellen eröffnet, die sich entlang der Küstenstraße bewegten.

Unter den vorrückenden Kräften herrschte bald wilde Verwirrung.

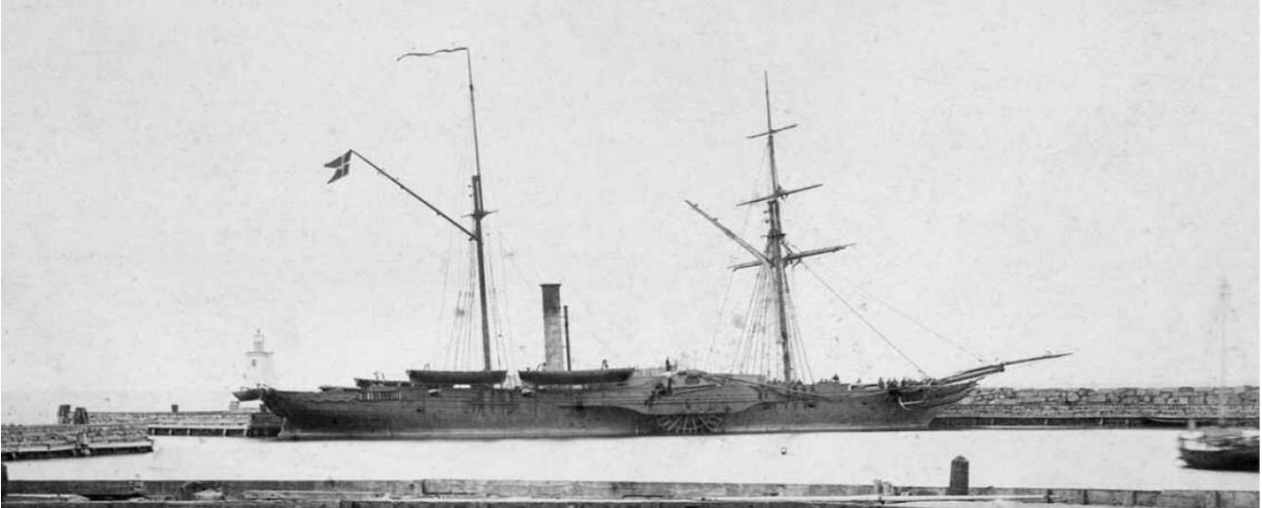
Ein paar Minuten nach St. Thomas

Nachdem sie den ersten Schuss der Flotte während des Krieges abgefeuert hatten, befanden sich die Rebellen auf dem vollständigen Rückzug über die Felder, weg von den offenen Küsten.



Die Rebellen entschieden sich stattdessen dafür, aus dem Westen außerhalb der Reichweite der dänischen Kanonen nach Åbenrå zu ziehen. So entging die Stadt nicht der Besetzung. Aber die Anwesenheit der Brigg war ein Funken Freude für die Rebellen gewesen, die zugeben mussten, dass der Verkehr entlang der Küsten absolut nicht sicher war.

Am nächsten Morgen wachte die antidänische Bevölkerung in Åbenrå auf und entdeckte, dass die dänische Seeblockade verstärkt worden war. In der Nacht war auch der Raddampfer Hekla mit Kapitän Steen Bille an Bord am Fjord angekommen.



Der Raddampfer Hekla

Beide Schiffe lagen jetzt mit ihren Kanonenmündungen in Richtung der offenen Stadt.

Im Hafenvall von Åbenrå lag der Dampfer Christian der Achte vor Anker, und Kapitän Bille erteilte als Oberbefehlshaber der Brigg St. Thomas, den Dampfer zu beschlagnahmen.

St. Thomas' Chef, Kapitän Lieutenant Magnus Suenson, ging selbst von Bord, um die drei kleineren Boote zu befehligen, die diese Aufgabe ausführen mussten. Als sich die drei Schiffe dem Hafen näherten, wurden sie von neugierigen Zuschauern, Zivilisten und Soldaten, die sich vermischten, begrüßt.

Ein Offizier in dänischer Jägeruniform mit weißer Armbinde um den Arm rief bei Annäherung der Schiffe: "Es kostet Blut!". Mit dem Ausruf: „Lasst es kosten!“ sprangen Magnus Suenson und seine Leute an Land. Ohne dass es zu einem Kampf kam, gelang es ihnen schnell, den Dampfer zu erobern.

Unter dem Schutz der Kanonen der beiden Kriegsschiffe gelang es den dänischen Kriegsschiffen schnell, den Dampfer auf See zu bringen.

Der erbeutete Dampfer Christian der Achte wurde sofort nach Korsør geleitet, wo er als Transportschiff eingesetzt wurde.

In Korsør herrschte hektisches Treiben.

Die schnell eintreffenden Truppenkommandos, Pferde, Kriegsmaterial und Proviant mussten schnellstmöglich entweder über den Großen Belt oder nach Alsen gebracht werden.



Das Pferdegitter wird auf ein Transportschiff verladen

Eine anspruchsvolle und anstrengende Aufgabe, die wahrscheinlich von Captain PW Tegner geleitet wurde, der den Transportdienst der Marine befehligte.

Anfang 1848 war hier zu wenig Transportmittel vorhanden, gleichzeitig war die Zeit knapp. Trotz aller Schwierigkeiten und Mängel gelang es dem norwegischen Transportdienst jedoch, die Ausschiffung von Personal, Pferden und Material in einem Zug abzuschließen.

Auch in Kopenhagen herrschte reges Treiben, allerdings eher administrativer und personeller Natur.

- Ein Systemwechsel stand bevor! - Es war beschlossen worden, die ehrwürdige Admiralität abzuschaffen und durch ein moderneres Marineministerium zu ersetzen.

Während der Krieg tobte, wurde so am 4. April 1848 Oberbefehlshaber CC Zahrtmann zum ersten Marineminister des Landes ernannt.

Auch bei Orlogsværftet fand ein Systemwechsel statt, als Konteradmiral Andreas Schifter den Posten des Chief Crew Chief übernahm. Der Systemwechsel führte auch zu einer Erhöhung der Flottenausstattung der Schiffe.

Damit hatte die Marine gleich zu Beginn des Krieges so viele Schiffe unter ihrem Kommando, dass sie die ersten an sie gestellten Aufgaben, nämlich die Verlegung der Truppen auf die Kriegsschauplätze und die Unterstützung des Heeres, lösen konnte.

Die neue Aufgabe der Marine - Unterstützung der Armee

Die Unterstützung der Armee bestand hauptsächlich darin, die Flanken der Armee während des Vormarsches nach Süden zu unterstützen.

Zur Lösung dieser Aufgabe wurde ein Geschwader gebildet, bestehend aus den Korvetten Galathea und Najaden, den Briggs St. Thomas und Mercurius, die Raddampfer Geiser und Hekla sowie 10 Kanonenschaluppen und 6 Kanonenjollen.

Der Geschwaderkommandant, Commander Captain F. Paludan, erhob seine Standarte an Bord der Geiser, während sein Stellvertreter, Captain Steen Bille, sein Kommandoabzeichen in Hekla erhob.

Die Truppentransporte standen unter dem Kommando von Kapitän PW Tegner, der schließlich eine größere Transportflotte privater Dampf- und Segelschiffe zusammenstellte, zuerst wie oben erwähnt bei Korsør, später aber auch auf Fünen und in der Flensburger Förde.



Kommandant Hauptmann
F. Paludan



Kapitän
Steen A. Bille



Kapitän
P. W. Zeichner

Die Marine unterstützte erfolgreich das Heer bei seinem Vormarsch in Schleswig, und Kapitän Bille und Hekla waren besonders effektiv.

Bereits am 7. April war die Flotte wieder im Kampf. Östlich von Holnæs, bei Bogholm, direkt am Eingang zur Flensburger Förde, hatten die Rebellen am Strand selbst Feldartillerie aufgestellt, und entlang der Küste wimmelte es von Rebellen.

Die Korvette Najaden, der Raddampfer Hekla und zwei am Fjordeingang stationierte Kanonenboote nahmen sofort den Kampf auf, obwohl nur die Hekla und die beiden Kanonenboote, die am weitesten landeinwärts lagen, unter Beschuss gerieten.

Steen Bille und seinen Schiffsgeschützen gelang es, die feindliche Artillerie zum Schweigen zu bringen, und die Rebellen wurden von der Küste vertrieben, und das Gebiet war anscheinend von feindlichem Militär geräumt worden.

Als das Heer am 9. April 1848 in der Schlacht bei Bov seine ersten Lorbeeren errang, versammelte sich fast das gesamte Geschwader an der Flensburger Förde, um das Heer zu unterstützen, das anschließend über Flensburg nach Schleswig und Dannewerk zog. Anschließend transportierten Geiser, Hekla, Galathea und Najaden Truppen nach Eckernförde und landeten dort.

Fehmer ist verloren

Nach der Landung von Truppen bei Eckernförde wurde Najaden nach Fehmern befohlen, um die Insel gegen die Rebellen zu sichern. Kapitänleutnant Dirckinck-Holmfeld, der die Verteidigung von Alsen geschickt aufgebaut hatte, sollte nun versuchen, dies auf Fehmern zu wiederholen. Die Najad traf zusammen mit dem Kutter Løvenørn am Morgen des 15. April in den Gewässern vor Burgtiefe im Osten ein Seite der Insel, aber leider für spät.

Bereits bei der Ankunft konnte festgestellt werden, dass an mehreren Stellen an der Küste Rebellenfahnen wehen, dennoch entschied sich Dirckinck Holmfeld für den Versuch, an Land zu gehen und die Stimmung auf der rebellischen Insel zu untersuchen.

Kaum aber waren der Kapitänleutnant und zwei Männer mit der Beiboot des Kutters an Land gerudert, wurden sie von den Rebellen gefangen genommen. Mehrere Zivilisten versuchten, sie zu verteidigen, wobei einer der Zivilisten von einem Aufständischen niedergeschossen wurde.

Najaden verließ daraufhin Fehmern wieder und Kapitän Krenchel wurde daraufhin zum neuen Kommandanten ernannt.



Der Angriff auf Kapitänleutnant Dirckinck-Holmfeld

Die Kriegereignisse begannen sich nun ernsthaft zu beschleunigen, und immer mehr deuteten darauf hin, dass der Deutsche Bund sich auf die Seite der schleswig-holsteinischen Rebellen stellen würde. Am 18. April 1848 erklärte der Deutsche Bund Dänemark den Krieg, während gleichzeitig das 10. Armeekorps unter General Wrangel durch Holstein vorrückte. Dieses Armeekorps bestand hauptsächlich aus preußischen und hannoverschen Einheiten.

5 Tage später, am Ostersonntag, dem 23. April, fand die erste Schlacht zwischen den überlegenen deutschen Streitkräften und der dänischen Armee bei Schleswig statt. Nach einer ehrenvollen dänischen Anstrengung musste sich die zahlenmäßig unterlegene dänische Armee zunächst nach Flensburg und von dort nach Als, Fünen und Nørrejylland zurückziehen. Der Hekla und einigen Kanonenbooten gelang es, eine bei Eckernförde abgeschnittene Armeeabteilung zu retten und auf dem Seeweg abzutransportieren, während mehrere andere Schiffe des Geschwaders in der Flensburger Förde Hilfe leisteten.

Nachdem General Wrangel weiter nach Jütland vorgedrungen war, reduzierte sich die Aufgabe der Marine darauf, die Gewässer klar zu halten und den Feind daran zu hindern, Meerengen und Gürtel zu überqueren. Ende April war die Ausrüstung mehrerer etablierter Einheiten der Marine so weit fortgeschritten, dass nun die nächste Operation durchgeführt werden konnte, nämlich die Blockade der deutschen Häfen von Kiel im Westen bis Pillau im Osten. Am 29. April sperrte das dänische Blockadegeschwader alle deutschen Ostseehäfen. Die Seeblockade war nun Realität.



Das Blockadegeschwader vor der Elbe

Das Blockadegeschwader bestand unter anderem aus der Fregatten Havfruen und Thetis, der Korvette Flora sowie einer Reihe kleinerer Schiffe.

Der heldenhafte Einsatz des dänischen Staates Lilleput im Krieg gegen den Deutschen Bund hatte nun auch die Aufmerksamkeit der europäischen Mächte auf sich gezogen; nicht zuletzt, weil die eingeleitete dänische Seeblockade der deutschen Häfen bald ihre Auswirkungen auf den Handel hatte.

Zur gleichen Zeit, als sich eine große Anzahl schwedischer und norwegischer Freiwilliger zum Kampf bei Danneborg gemeldet hatte, wurde in Scania eine Armee von 15.000 Mann zusammengezogen, um Dänemark helfen zu können.

Mit dem schwedischen König Oskars als Vermittler und mit England als Garant versammelten sich in Malmö Delegierte aus Preußen und Dänemark, um über einen möglichen Waffenstillstand zu verhandeln.

Mitten in diesen Verhandlungen verlegte General Wrangel am 25. Mai plötzlich sein Hauptquartier von Nordjütland nach Flensburg.

In Malmö wurde ein Entwurf für einen Waffenstillstand erreicht, der an General Wrangel und den dänischen General Hedemann geschickt wurde. Die Verhandlungen zwischen ihnen wurden jedoch unterbrochen, als den Deutschen Doppeldeutigkeit vorgeworfen wurde.

Bei Als hatten sich die dänischen Generäle inzwischen entschlossen, von den Stellungen bei Als aus einen Flankenangriff auf den Feind zu führen und am 26.-27. Mai führte die Flotte die Armee von Fünen nach Alsen hinüber.

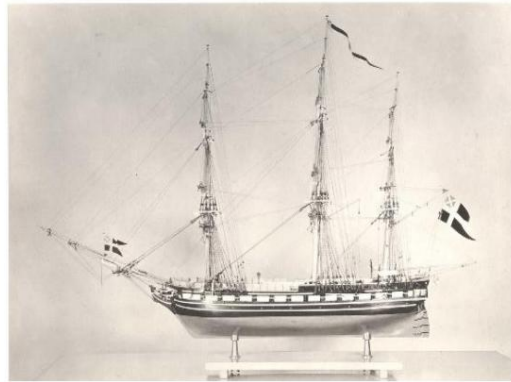
In den folgenden Tagen lieferte sich die dänische Armee zwei ihrer schönsten Schlachten, am 28. Mai bei Nybøl und am 5. Juni 1848 bei Dybbøl. Obwohl die Marine, nicht zuletzt die alte Korvette Najaden, assistierte und damit zum erfolgreichen Ausgang der Schlachten beitrug, waren diese beiden wichtigen Siege definitiv das Verdienst der Armee.

Anfang Juni wurde eine Abteilung der schwedischen Armee von 3.500 Mann unter dem Kommando von General Lövenhjälm von Göteborg und Malmö nach Fünen verlegt, um die dänischen Truppen zu unterstützen.

Außerdem wurde beschlossen, die Seeblockade auf die deutschen Häfen in der Nordsee und nicht zuletzt auf die Mündungen der deutschen Flüsse in die Nordsee auszudehnen.

Daher wurde ein neues Geschwader zusammengestellt, aus den nun voll ausgerüsteten Fregatten Bellona, Gefion und Thetis wurde das Geschwader dem Kommando von Kapitän Steen Bille unterstellt.

Auch die Fregatte Havfruen, die zuvor in der Ostsee gedient hatte, schloss sich diesem Geschwader an. In der Ostsee wurde sie durch die nun voll ausgestattete Fregatte Freia ersetzt



Die Korvette Najaden

Die fast 30 Jahre alte Korvette Najaden, die bisher mit großer Ehre an diesen Kriegsmonaten teilgenommen hatte, sollte nicht nur das erste Kriegsschiff werden, das unmittelbar nach Kriegsausbruch in Sonderborg stationiert war, sondern auch von dort hier, dass dieser Teil der letzten Schüsse des Krieges abgefeuert wurden.

Die Korvette unter dem Kommando von Kapitän Krenchel lag zusammen mit zwei Kanonenjollen in der Flensburger Förde vor Anker. Die Aufgabe der Schiffe bestand darin, einerseits den Verkehr von und nach der Stadt im Auge zu behalten, andererseits den Feind daran zu hindern, die Halbinsel Holnæs zu besetzen.

Die Besatzungen an Bord der drei Schiffe waren überzeugt, dass in den nächsten Tagen ein Waffenstillstand herrschen würde, und sie waren überzeugt, dass die Zeit des Scharfschießens vorbei war. Ein Waffenstillstand, der auch dem mühsamen Blockadedienst ein Ende bereiten würde.

Am Abend des 16. August erhielt Kapitän Krenchel jedoch von einem einheimischen Fischer, der zur Najaden hinausgerudert war, die Nachricht, dass feindliche Feldartillerie versteckt hinter einem Hügel in der Nähe des Fischerhauses positioniert worden sei.

Der Abstand zur Korvette war sorgfältig eingestellt, und für die Kugeln waren Glühöfen aufgestellt worden. Das Ziel war eindeutig, die Korvette im Morgengrauen in Brand zu setzen.

Der Kommandant der Najaden traf sofort seine Vorkehrungen, und im Schutz der Dunkelheit wurde die Korvette lautlos aus ihrer Ankerposition gezogen und weiter in den Fjord hinein bewegt, während gleichzeitig die Breitseite zum Land gedreht und die Männer bemannt wurden die Waffen.

Als am 17. August 1848 die erste Morgendämmerung anbrach, konnte die Besatzung an Bord der Korvette mit großer Freude die feindlichen Granaten genau dort einschlagen sehen, wo zuvor die Najad vor Anker gelegen hatte.

Im schwindenden Morgenlicht war der Fehler jedoch schnell entdeckt und ein neues Ziel gesetzt. Über eine Stunde entbrannte nun von beiden Seiten ein erbitterter Kampf, bei dem die Korvette etliche Treffer einstecken musste, ebenso wie der Kampf Opfer von der Besatzung forderte.

Die beiden Kanonenboote, die vor Egersund vor Anker lagen, waren durch den Geschützbefehl herbeigerufen worden und mischten sich nun durch einen Flankenangriff in den Konflikt ein, so dass die Batterie von zwei Seiten angegriffen wurde.

Die feindliche Feldartillerie musste bald fliehen. - Diesmal wurden die letzten Schüsse abgefeuert.

Am 26. August 1848 wurde schließlich in Malmö ein 7-monatiger Waffenstillstand zwischen Preußen und Dänemark geschlossen.

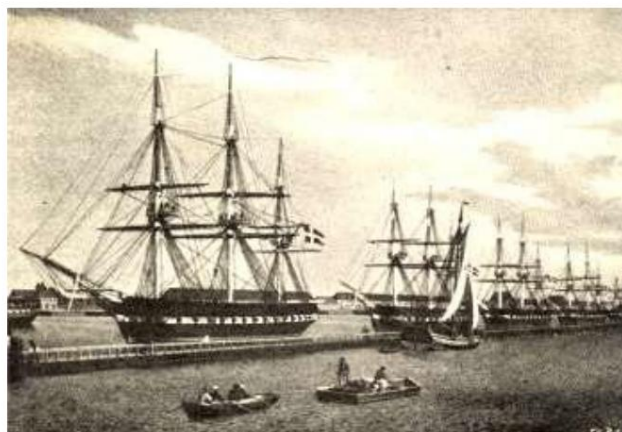
Der Waffenstillstand gab Preußen das Recht, 2.000 Mann in Schleswig zu halten, ebenso wie Dänemark eine ähnliche Zahl in Alsen halten musste, gleichzeitig mussten alle Kriegsgefangenen freigelassen und Schiffe beschlagnahmt und ihre Ladung zurückgegeben werden.

Aber der Waffenstillstand wurde nicht verlängert. Bereits im Februar 1849 beschloss die dänische Regierung, das Waffenstillstandsabkommen zwischen den Parteien aufzukündigen. Dieser ernsthafte Schritt erfolgte nicht zuletzt vor dem Hintergrund der gewaltsamen Besetzung Südjütlands durch die Deutschen.

Während des Winters und frühen Frühlings 1849 hatte Dänemark nun Zeit gehabt, die notwendigen Vorbereitungen für eine mögliche Wiederaufnahme des Krieges zu treffen.

Auf Alsen, Fünen und in Jütland war die Armee verstärkt und die Befestigungen ausgebaut worden. Die Marine war ausgerüstet, um nicht nur die Armee unterstützen zu können, sondern auch um eine umfassende Seeblockade der deutschen Häfen sowohl in der Ost- als auch in der Nordsee starten zu können.

Auch große Teile der dänischen Regierung waren im November 1848 ausgewechselt worden, unter anderem behielt Marineminister CC Zahrtmann seinen Posten.



Fregatten werden 1849 in Holmen vorbereitet und ausgerüstet.

Die Flotte hatte nun auch eine bedeutende Kampfkraft gewonnen, da ihr bestes und neuestes Linienschiff Christian VIII mit 84 Kanonen ausgerüstet und dem Kommando von Kommandant Kapitän F. Paludan unterstellt worden war.

Außerdem seien die Fregatten Bellona, Freia, Gefion, Mermaid, Nymph, Rota und Thetis sowie die Korvetten Flora, Galathea und Najaden ausgerüstet worden. Außerdem sind die Briggs St. Croix, St. Thomas, Mercurius und Ørnen, die Dampfschiffe Geiser, Hekla und Skirner sowie eine Reihe kleinerer Schiffe, Dampfer, Kanonenboote und Kanonenboote in der mittlerweile mächtigen dänischen Flotte.

Der Krieg bricht erneut aus

Die 7-monatige Frist des Waffenstillstands lief am 26. März 1849 aus, aber als die Friedensverhandlungen in London fortgesetzt wurden, wurde der Waffenstillstand um weitere acht Tage verlängert. Aber es war nur ein Aufschub.

Am Morgen des 3. April überquerte die dänische Armee den Alssund und rückte schnell in Richtung Sundved vor, wobei jeder Widerstand niedergeschlagen wurde. Gleichzeitig stieß General Rye nach Kolding vor.



Die Fregatte Meerjungfrau

Auch die Marine hat ihren Teil dazu beigetragen! - Kapitän Dirckinck-Holmfeld lief mit der Najaden und einer Abteilung Kanonenboote in Åbenrå ein, vertrieb den Feind und besetzte die Stadt.

In der Flensburger Förde griffen die Fregatte Havfruen unter Kapitän Petersen und eine weitere Abteilung Kanonenboote die feindlichen Truppen bei Egersund an.

Am selben Tag gab der Kriegsminister, der sich in Sonderburg aufhielt, den Befehl, den Vormarsch zu stoppen, aus Angst, die Truppen würden zu weit vordringen.

Am selben Abend wurde ein kleiner Dampfer mit den notwendigen Befehlen zu General Rye in Haderslev abgeschickt.

Ein zuvor geplanter Marineeinsatz gegen Eckernförde hätte nun verschoben oder abgebrochen werden sollen, doch dazu kam es nicht. Die einzige, aber zugleich demütigendste Niederlage der Flotte während der Schleswig-Kriege stand nun bevor.

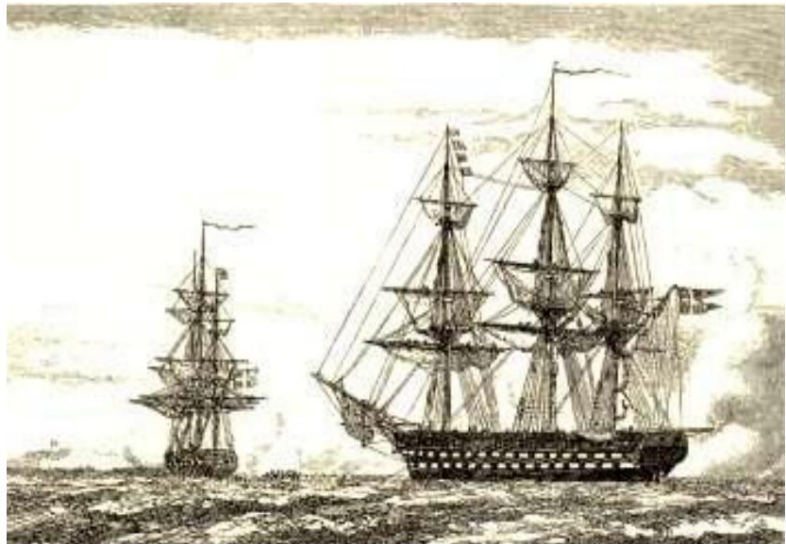
Bereits am 2. April war bei einem Treffen im Hauptquartier der Armee in Sonderburg beschlossen worden, eine Marineoperation gegen Eckernförde zu starten, um die vorrückenden dänischen Truppen zu unterstützen.

Anwesend bei diesem Treffen waren unter anderem der Obergeneral, Generalmajor v. Krogh und Kommandant HG Garde, der Kommandeur des Geschwaders an der Ostküste der Herzogtümer war.

Am Abend des 3. April wurde der endgültige Befehl für die Expedition aufgestellt, obwohl der Kriegsminister den Vormarsch gestoppt hatte. Am nächsten Morgen wurde der Befehl an Kommandant Kapitän Paludan übermittelt, der als Kommandant des Linienschiffes Christian VIII. die Operation leiten sollte.

Das Hauptziel der Operation war es, die deutschen Befestigungen bei der Annäherung an Eckernförde zu zerstören und damit die Operationen der Armee gegen die Stadt zu erleichtern, die bereits am Tag zuvor verlangsamt worden waren.

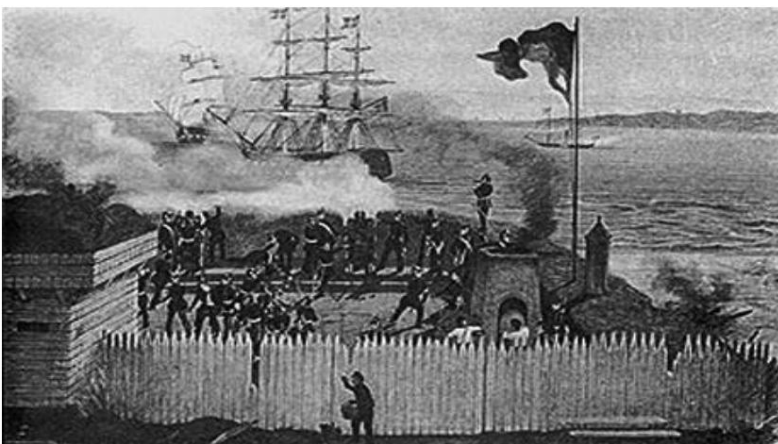
Neben dem Linienschiff wurden auch die Fregatte Gefion und die Raddampfer Hekla und Geiser für die Expedition zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus war die Truppe durch eine Kompanie Soldaten aus Sonderburg ergänzt worden.



Die Fregatte Gefion und das Linienschiff Christian VIII in der Eckernförder Förde

Den ganzen Tag über musste die Besatzung des Liners Kanonenübungen usw. üben, das Schiff war noch nie im Kampf gewesen, und die Besatzung war ziemlich unerfahren. Am Nachmittag war das Geschwader am Ziel.

Als es am nächsten Morgen, Gründonnerstag, dem 5. April 1849, dämmerte, wurden überall in Dänemark Schiffe kampfbereit gemacht und die Angriffspläne überprüft.



Die Flotte greift die deutschen Befestigungen bei Eckernförde an

Was zuvor als einfache Aufgabe galt, sollte sich für die dänischen Schiffe zu einer Katastrophe entwickeln. Dies lag teilweise an wechselnden Windverhältnissen, die das Manövrieren der Schiffe im Fjord erschwerten, aber auch an extrem schlechter Intelligenz.

Zusätzlich zu den beiden festen Batterien, von denen die Dänen wussten, stellte sich heraus, dass die deutschen Streitkräfte in der Gegend deutlich mehr Artillerie in der Gegend hatten. Artillerie, die im Kampf gegen die beiden dänischen Kriegsschiffe schnell eingesetzt wurde.

Irgendwann wird die Situation für Paludan und seine Schiffe so gefährlich, dass er um einen Waffenstillstand bittet, um die Schiffe im stark zunehmenden Oststurm möglichst aus dem Fjord zu ziehen.

Die Deutschen verzögern die Verhandlungen und nutzen die Zeit, um ihre Positionen zu stärken und gleichzeitig zusätzliche Verstärkungen vorzuziehen. Die deutsche Antwort lag erst am späten Nachmittag vor.

Es war eine klare Aufforderung zur Kapitulation.

Der Kampf wurde um 5 Uhr nachmittags fortgesetzt, als die Fregatte Gefion fast außer Gefecht war. Kurz darauf musste die Fregatte die Flagge schlagen, während das Linienschiff einen letzten Fluchtversuch unternahm.

Mit zerrissenen Segeln und schwerem Feuer an Bord musste auch der Liner wenig später Flagge hissen. Die Besatzung musste schließlich aufhören, die vielen Feuer an Bord zu löschen, und es wurde befohlen, das Schiff zu verlassen.



Als das Schiff explodierte, befanden sich noch etwa 100 Besatzungsmitglieder an Bord.

Die Flotte hatte zwei ihrer besten und neuesten Schiffe verloren, mehr als zweihundert Tote und Verwundete und ca. 900 Männer, die gefangen genommen wurden.

Das Linienschiff Christian VIII ist endlich in der Eckernförder Förde

So wurde der Gründonnerstag erneut zu einem traurigen Schicksalstag für die dänische Flotte, der an die Nestschlacht, Gründonnerstag, den 2. April 1801, erinnerte.

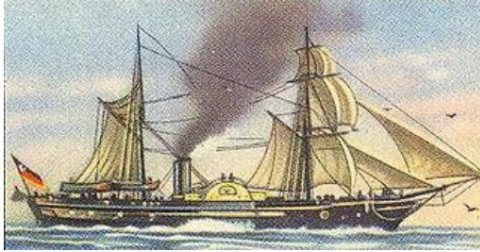
Zusätzlich zu der demütigenden Niederlage bei Eckernförde wurden nun alle deutschen Häfen in Ost- und Nordsee von dänischen Kriegsschiffen blockiert und dicht eingeschlossen. Der deutsche See- und Küstenhandel wurde eingestellt, und wo immer die deutsche Flagge auf dem Meer erschien, wurden die Schiffe hochgezogen.

Die totale Seeblockade beunruhigte nicht nur den Deutschen Bund, sondern auch die Seefahrernationen, darunter vor allem England, die mit Deutschland Handel trieben.

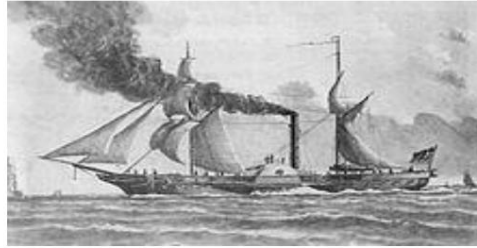
Für Dänemark war es wichtig, den größtmöglichen Druck auf den Feind aufrechtzuerhalten und ihn so von den Inseln fernzuhalten. Solange der große Gegner die Inseln nicht erreichen konnte, konnte er seinen viel kleineren Gegner nicht besiegen. Die Dänen wussten das und nutzten es klug.

In der Nordsee hatte Steen Bille mit vier Fregatten, einer Korvette und dem Dampfer Geiser die schwierige Blockade durchgeführt. Die Blockade selbst hielt, auch wenn die Vesterhavssøerne irgendwann aufgegeben werden musste, da die dänischen Schiffe zu groß waren, um die kleineren deutschen Kanonenboote in den engen Kanälen zu verfolgen.

Die Deutschen arbeiteten hart daran, eine Flotte bewaffneter Dampfschiffe zu schaffen, die die dänische Seeblockade durchbrechen konnten, und in Bremerhafen gelang es ihnen tatsächlich, 3 Schiffe bereit zu machen, nämlich Barbarossa mit 9 Kanonen sowie Hamburg und Lübeck mit jeweils 16 Kanonen.



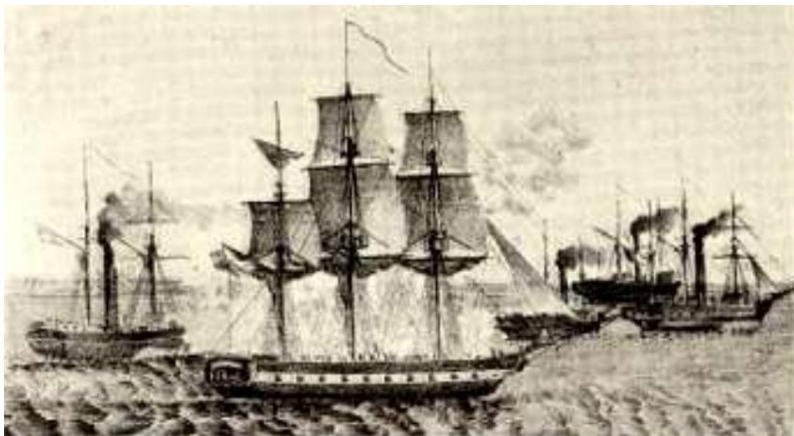
SMS Barbarossa



RadCorvette Lübeck

Am 4. Juni dampfte dieses kleine deutsche Geschwader bei fast ruhigem Wetter von der Weser aus, um die Blockade zu durchbrechen. Die deutschen Dampfschiffe steuerten direkt auf die Korvette Valkyrie zu, die als Wachschiff in ziemlich großem Abstand von den anderen dänischen Schiffen lag.

Die deutschen Schiffe traten in die Linie ein und eröffneten das Feuer auf sehr große Entfernung, aber ohne Wirkung. Inzwischen arbeitete sich die Korvette nach Helgoland vor, wo ein paar der dänischen Fregatten lagen.



Nach zwei Stunden Kanonenfeuer kam Geiser zur Rettung, woraufhin die deutschen Dampfer landeinwärts suchten.

Die Fregatten Thetis und Rota hatten inzwischen die Wesermündung blockiert, und die deutschen Schiffe mussten daher eilig Schutz auf der Elbe suchen.

Geiser und die Walküre verfolgen die deutschen Kanonenboote in der Nordsee

In der Ostsee hatte sich die dänische Seeblockade von Kiel im Westen, wo das Linienschiff Skjold und die Fregatte Freia stationiert waren und regelmäßig auf große Distanz mit deutschen Kanonenbooten Feuer tauschten, bis nach Danzig und Pillau im Osten erstreckt die Korvette Galathea und die Brigg St. Croix diente als Blockadeschiffe.

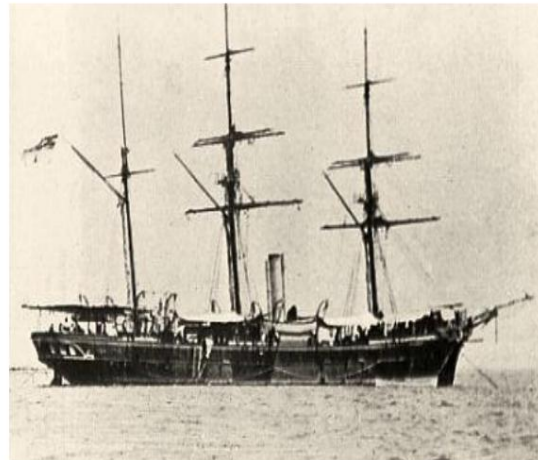
Am Nachmittag des 27. Juni verließ der preußische Dampfer „Der Adler“ Danzig und lief entlang der Küste in der Danziger Bucht, wo er sich dem dänischen Wachschiff, der Brigg St. Croix, unter dem Kommando von Captain Lieutenant PC Holm.

Das Wetter in der Gegend war fast ruhig, so dass die Brigg weder segeln noch manövrieren konnte, weshalb der preußische Dampfer einen deutlichen Vorteil hatte, während er gleichzeitig mit mehr weitreichenden Geschützen ausgestattet war.

Um halb sechs eröffnete der preußische Dampfer das Feuer auf die Brigg von ca. 1 Kilometer Entfernung, aber das Ziel war viel zu hoch und richtete keinen Schaden an, während es selbst mehrfach von den Schüssen aus St. Croix.

Kapitänleutnant Holm versuchte mehrmals, die Breitseite zum Feind zu drehen und nutzte gleichzeitig eine schwache Brise, um sich Galathea zu nähern, die ca. 20 Seemeilen weiter östlich.

Dieser fruchtlose Kampf dauerte mehr als fünf Stunden, und da der preußische Dampfer zu keiner Zeit der dänischen Brigg näher kam, blieben ihre Geschütze wirkungslos, aber sie selbst erhielt mehrere Treffer



SMS Der Adler

Als sich die Schiffe um 10 Uhr abends der Korvette Galathea näherten, gab Der Adler die Verfolgung auf und dampfte mit Volldampf zurück nach Danzig.

An Land waren die Deutschen in Jütland eingedrungen und hatten General Rye verfolgt, die Schleswig-Holsteiner belagerten Fredericia, während eine dritte Division, die Hannoveraner, bei Dybbøl stand.

Bereits am 13. April hatte General Bülow den Oberbefehl über die dänische Armee übernommen, und es wurde schnell entschieden, die Operationsfreiheit zu nutzen, die unsere totale Seehoheit der Armee gab.

Die Operationsfreiheit musste genutzt werden, um von einer der Flankenpositionen aus einen Ausfallschritt zu machen, und General Bülow wählte dafür Fredericia.

Der Marine Transport Service unter Kapitän PW Tegner machte sich daher daran, Truppen zwischen den Landesteilen zu verlegen. Ende Juni wurde ein Teil der Truppen von Als nach Fünen verlegt. Am 4. und 5. Juli waren auch die dänischen Transportschiffe beschäftigt, als der Großteil des Korps von General Rye vor seinen Verfolgern bei Helgenæs "verschwand".

Die Truppen wurden nach Fünen transportiert, wo sie sich in Strib und Middelfart versammelten, wonach sie vom Marine Transport Service unauffällig nach Fredericia gesegelt wurden.



Die Transportflotte in Svendborgsund

Der 6. Juli 1849 wurde zu einem der Ehren- und Gedenktage Dänemarks! Die schleswig-holsteinischen Streitkräfte, die Fredericia belagert hatten, wurden von dem heftigen und völlig unerwarteten Angriff, der um begann, völlig überrascht 1 nachts.

Nach einem erbitterten und blutigen Kampf außerhalb der Festungsmauern war die Rebellenarmee vollständig aufgelöst und die Niederlage total.

Die Flotte nahm an beiden Flanken an der Operation teil. Auf der rechten Flanke des Feindes nahmen 1 Dampfschiff- und 1 Kanonenbootdivision unter dem Kommando von Kapitän Krenchel an Skærbæk teil und eskortierten anschließend 18 Transportschiffe mit Soldaten nach Snoghøj, das besetzt war.

Die Bemühungen der Flotte auf dem linken Flügel des Feindes bei Randsfjord gewannen jedoch noch größere Bedeutung. 4 Dampfschiffe und 2 Kanonenboote operierten hier unter dem Kommando von Kapitänleutnant Muxoll.

Muxoll gelang es, 50 Soldaten an Land zu bringen, die mit Unterstützung der Kanonenboote den Rückzug der Rebellen abschneiden konnten. Da die vorrückende dänische Armee gleichzeitig die anderen Abzugsmöglichkeiten blockiert hatte, gelang es ihr somit, eine ganze Brigade zu erobern.



Die dänische Blockade der deutschen Häfen beeinträchtigte insbesondere den englischen und russischen Handel stark, und diese beiden Länder hatten daher die Initiative zur Wiederherstellung des Friedens ergriffen.

Vor dem Ergebnis von Fredericia und dem dänischen Sieg war einige Zeit in Berlin verhandelt worden, und am 10. Juli 1849 wurde beschlossen, einen neuen Waffenstillstand einzuführen, diesmal für sechs Monate und sechs Wochen!

Der Waffenstillstand erforderte natürlich die Einstellung der Feindseligkeiten und die Aufhebung der Seeblockade deutscher Häfen sowie die Rückgabe beschlagnahmter Schiffe.

Gleichzeitig wurde südlich von Flensburg eine Demarkationslinie gezogen, wo das Gebiet im Süden von preußischen Truppen bewacht werden sollte, während neutrale schwedische Truppen Nordslesvig (fast das heutige Sonderjütland) bewachen sollten.

Im Juli wurden die meisten Blockaden aufgehoben, obwohl die Blockade von Kiel und Eckernförde wegen der Hartnäckigkeit der schleswig-holsteinischen Truppen nur bis zum 25. August aufrechterhalten wurde. Nach diesem Datum wurde jedoch ein kleines Beobachtungsgeschwader in Eckernförde unterhalten, um sicherzustellen, dass die Fregatte Gefion nicht entfernt wurde.

In Berlin zogen sich die Friedensverhandlungen jedoch hin, da Preußen seine Position bezüglich der verfassungsmäßigen und administrativen Trennung Schlesiens von Holstein und seiner staatlichen Verbindung mit Dänemark änderte.

Erst am 2. Juli 1850 schloss Preußen unter Druck im eigenen Namen und im Namen des Deutschen Bundes einen Friedensvertrag mit Dänemark. Aber es war nur ein sogenannter "einfacher Frieden", bei dem sich beide Parteien ihre Rechte vorbehalten.

Das konnte nur bedeuten, dass Preußen einen finalen Showdown einfach auf einen günstigeren Zeitpunkt verschob. Unsere Diplomatie hatte damit den Frieden verloren, zu dem die Marine durch ihre wirksamen Bemühungen den Feind gezwungen hatte, einzutreten.'

In Holstein hatten die Rebellen den langen Waffenstillstand genutzt, um eine Armee von rund 30.000 Mann zusammenzustellen. Die Armee war in Rendsburg stationiert und bestand zum größten Teil aus deutschen Freiwilligen unter dem Kommando des preußischen Generals Willisen.

Die Tinte auf dem Friedensvertrag zwischen Preußen, dem Deutschen Bund und Dänemark war kaum trocken, als die Rebellenarmee die Eideren überquerte und nach Norden zog und sich in Südjütland niederließ.

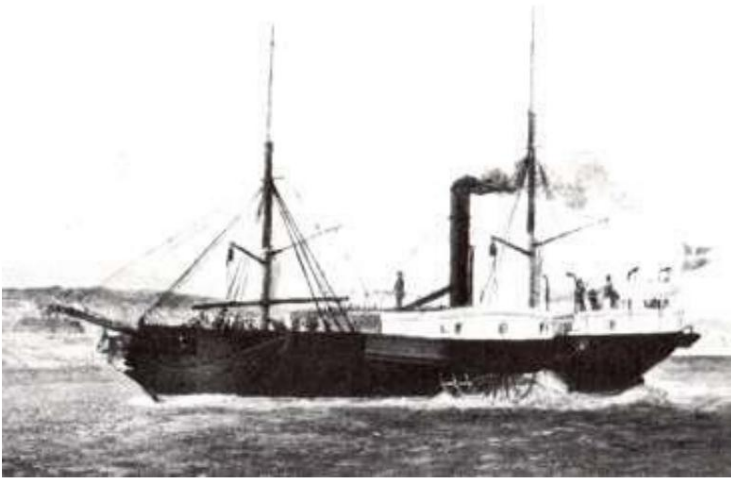
Aber die dänische Armee, die jetzt 40.000 Mann zählte, war gut vorbereitet, und unter dem Kommando von Generalmajor Krogh strömten die dänischen Soldaten schnell aus Nordjütland, Fünen und Alsen in das Herzogtum, um sich in Flensburg zu sammeln.

Bereits am 24. und 25. Juli trafen die beiden Armeen bei Isted in einer blutigen Schlacht aufeinander, in der die Rebellenarmee besiegt wurde und die Deutschen Kopf und Hals fliehen und hinter den Eideren Schutz suchen mussten.

Die dänische Armee besetzte nun Dannevirke und die gesamte Grenzlinie von Eckernförde bis Frederiksstad, während die Marine an beiden Flanken Unterstützung leistete.

Gleichzeitig mit diesen Ereignissen an Land war die Flotte erneut einsatzbereit gemacht worden. In diesem Jahr hatten wir nur die Rebellen als Gegner, sodass nur Holstein und der südliche Teil von Südjütland gesperrt werden mussten. Es war daher nur notwendig, eine kleine Anzahl von Schiffen auszurüsten.

Kommandant Kapitän Steen Bille erhielt das Kommando über das Geschwader an der Ostküste und hißte sein Kommandoabzeichen auf dem Dampfschiff Skirner.



Das Dampfschiff Skimer

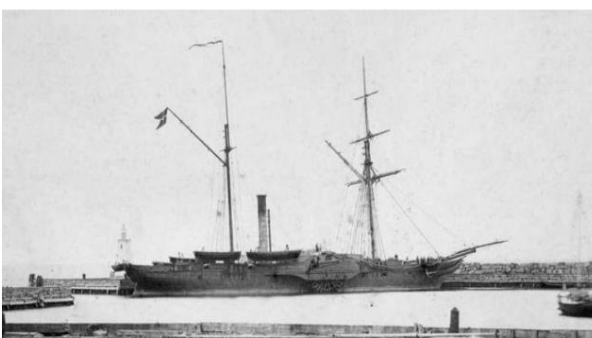
Dem Geschwaderkommandanten standen außerdem das Linienschiff Skjold, die Fregatten Freia und Thetis, die Dampfer Holger Danske, Hekla und Eideren, die Korvette Valkyrie und das Barkenschiff Saga zur Verfügung. Außerdem 4 Kanonenboote bei Fehmern, die am 17. Juli in Besitz genommen wurden, sowie 4 Kanonenboote bei Eckernförde und schließlich 8 Kanonenboote bei Slien.

Die Schleswig-Holsteiner, die von ihren Freunden im Süden Hilfe erhalten hatten, hatten einige bewaffnete Dampfer und Kanonenboote erworben und versuchten, mit dieser Ausrüstung eine Rolle zu spielen.

Am 17. Juli hatte der dänische Geschwaderkommandant die Meldung erhalten, dass das schleswig-holsteinische Dampfkanonenboot „Von der Tann“ auf dem Weg nach Neustadt den Fehmernsund passiert habe.



Von Der Tann



Das Dampfschiff Hekla

Das Dampfschiff Hekla unter dem Kommando von Kapitän Edouard Suenson wurde sofort in das Gebiet entsandt.

Am Morgen des 20. Juli wurde das schleswig-holsteinische Kanonenboot vom Dampfer Hekla in Richtung Travemünde gesichtet. Bevor Suenson in Reichweite kam, war das Kanonenboot traveaufwärts in Richtung Lübeck verschwunden.

Im deutschsprachigen und damit neutralen Lübeck war man von diesem unerwarteten Besuch nicht begeistert, und das Kanonenboot der Rebellen wurde daher aufgefordert, den Hafen wieder zu verlassen.

Im Laufe des Abends versuchte von der Tann daher, sich im Schutz der Dunkelheit davonzuschleichen, doch der Ausweichversuch wurde von Hekla, die ihm folgte, sofort entdeckt.

Nach einem kurzen, aber hektischen Kampf in Küstennähe ließen die Rebellen ihr Kanonenboot auf Grund laufen, zündeten es an und verließen es. Kurz darauf explodierte das Schiff und am Morgen war das Wrack bis zur Wasserlinie niedergebrannt.



Der Zusammenstoß zwischen Hella und Von Der Tann

Das Gefecht mit dem schleswig-holsteinischen Schraubendampfkanonenboot Von der Tann war jedoch nicht das letzte Mal, dass sich Hekla und Kapitän Edouard Suenson in diesen Kriegsjahren einen Namen machen konnten.

Bereits im folgenden Monat, dem 16. August 1850, waren Hekla und Kapitän Suenson erneut im Feuer, diesmal in der Kieler Bucht.

Der Raddampfer Hekla, der Teil der Blockadetruppe vor Kiel war, geriet diesmal in der Kieler Förde mit dem schleswig-holsteinischen Dampfer Løwe und vier Kanonenbooten ins Gefecht. Eines der Kanonenboote wurde in Brand gesteckt, woraufhin sich die Rebellen aus dem Kampf zurückzogen.

Durch ihren aktiven und wachsamem Einsatz an der Küste gelang es Hekla, sich bei den Rebellen einen solchen Respekt zu verschaffen, dass sie ihr sogar den Spitznamen „Der schwarze Räuber“ gaben. Ein Name, der nicht zuletzt dadurch entstanden ist, dass der Hekla mit schwarz lackierten Radläufen ausgestattet war

In der Nordsee wurden mehrere Versuche unternommen, die westlichen Inseln zu besetzen, aber teilweise aufgrund der Größe der dänischen Schiffe war es schwierig, in den flachen Bereichen des Wattenmeeres zu manövrieren, die von den Rebellendampfern Kiel und verteidigt wurden 3 Kanonenboote.

Erst Mitte August 1850 traf eine Kanonenbootdivision von 6 Kanonenbooten zur Verstärkung ein, und dann wurden die Gewässer um den 17. September von feindlichen Booten geräumt.

Danach konnte die Vesterhavsøerne besetzt werden, gleichzeitig konnten die Kanonenboote eine wirksame Blockade der Eider von Westen her starten.

An der Ostküste Südjütlands versuchten die Schiffe, die Operationen der Armee so weit wie möglich zu unterstützen, nicht zuletzt in Eckernförde am 12. und 13. September während und nach der Schlacht von Mysunde. Bei Eckernförde führte Bille selbst den Angriff und verlegte Truppen. Nach den Schlachten wurden Kanonenboote den Slien hinaufgeführt, um die Armee stark zu unterstützen.

In den folgenden Monaten standen sich die Armeen auf gegenüberliegenden Seiten der Eider gegenüber, während die Marine die Gewässer und Küsten bewachte. Als die Schiffe im Winter aufgelegt werden mussten, wurde ein Marineregiment von Besatzungen zur Küstenwache auf den Flügeln der Armee gebildet.

Am 1. Januar 1851 endete der Krieg, als die Verhältnisse in Deutschland die Aufständischen dazu zwangen, die Waffen niederzulegen, und die schleswig-holsteinische Armee aufgelöst wurde. Der dreijährige Feldzug war endlich vorbei, der Frieden wiederhergestellt und Südjütland wiedererlangt.

L.E.K
