

## Épisode 6 : La Période de 1815 à 1850 : Reconstruction de la Marine et la Guerre de 3 Ans



Hans Birch Dahlerup, (1790 – 1872).

Dahlerup entra à l'Académie navale en 1802 et 3 ans plus tard réussit l'examen d'officier avec distinction. Il est nommé sous-lieutenant à l'âge de 16 ans.

En 1808, il prit part à la bataille du navire de ligne Prins Christian Frederik à Sjællands Odde et fut parmi ceux qui par la suite arrivèrent en captivité anglaise.

Après avoir été libéré de captivité anglaise en 1810, il a d'abord été employé dans la défense navale norvégienne, plus tard aux canonnières du Grand Belt. Dans les deux endroits, il a dû passer des batailles contre la supériorité anglaise, et dans les deux endroits, il a de nouveau été capturé.

Dans la période de paix après 1814, il dirigea la frégate Rota en Méditerranée en 1838 et ramena Thorvaldsen chez lui.

Au déclenchement de la guerre en 1848, Dahlerup, qui avait été nommé commandant en 1847, n'était, contrairement aux attentes, utilisé dans aucun commandement sur le terrain. Mais fut, en revanche, invité par le ministre de la Marine de l'époque, Zahrtmann, à entrer au service autrichien pour réorganiser cette marine, qui était tombée dans un certain délabrement.

À contrecœur, il a accepté cette offre, car il s'était auparavant assuré qu'il pourrait à nouveau saisir son numéro au Danemark. Avec le grade de contre-amiral, il quitta le Danemark en février 1849, se rendit à Olmütz, où séjourna l'empereur d'Autriche, et fut nommé par lui vice-amiral, lieutenant maréchal et commandant en chef de la marine.

L'état dans lequel Dahlerup a rencontré la marine autrichienne était plutôt sombre. Par la mutinerie de Venise, elle avait perdu sa station navale la plus importante, une grande partie de son personnel supérieur et environ la moitié de ses navires. Le matériel restant manquait à la fois d'organisation et de base.

Cependant, par son comportement déterminé et contrôlé et soutenu par une connaissance approfondie, Dahlerup a réussi en un temps étonnamment court à insuffler une nouvelle vie au corps et à fournir un équipement utilisable afin que la flotte puisse apporter une contribution significative à la reprise de la ville de Venise.

Avec le commandant en chef de l'armée, le vieux Radetzky, Dahlerup fit alors son entrée dans la ville conquise, où ses clés furent remises aux vainqueurs.

Jusqu'en 1851, Dahlerup poursuivit son œuvre de réforme, qui réussit au-delà des espérances. En même temps, cependant, un mouvement s'est produit qui vise, maintenant que le danger est passé, à miner la confiance de l'Empereur en lui. Lorsque ces efforts eurent atteint un certain point, Dahlerup se retira et rentra chez lui dans son pays natal.

Là, il subit la déception de se voir à nouveau refuser l'entrée dans les rangs, sous prétexte qu'il s'était tenu en dehors de la lutte nationale de 1848-50. Offensé par cela, il a démissionné, bien qu'il n'ait pas reçu de pension.

En 1861, il fut rappelé en Autriche par l'archiduc autrichien Maximilien et l'assista jusqu'en 1864 dans l'administration maritime en tant que consultant maritime. La guerre de 1864 entre les deux pays auxquels il appartenait tous deux lui fit cependant une impression si embarrassante qu'il se retira définitivement et rentra chez lui.

Hans Georg Garde, (1790 – 1875),

Devient cadet en 1802, et en 1805 nommé sous-lieutenant dans la marine.

Pendant la guerre contre les Anglais en 1807, Garde devient commandant de la canonnière "Næstved", avec laquelle il participe à la bataille de Reden contre l'escadre légère anglaise. Plus tard dans la guerre (1810), il fut employé dans le département des canonnières, qui avait une station sur la côte ouest du Schleswig.



L'année suivante, alors qu'il y séjournait encore, il eut un affrontement avec le roi suédois expulsé Gustav IV Adolf, qui s'était rendu à Heligoland et de là demanda l'aide de Garde pour se rendre au Danemark. Garde a refusé la demande, et lorsque Gustav Adolf a néanmoins tenté d'atterrir, Garde l'a fait prisonnier à Tønning. Nommé premier lieutenant en 1811.

De 1814 à 1818, Garde était officier d'enrôlement à Tønning. L'année suivante, il partit comme commandant en second et capitaine-lieutenant avec le brick « St. Thomas » aux Antilles ; la corvette "Najaden" était déjà là, et lorsque son commandant et son commandant en second moururent sur la station, il lui fut confié en 1821 de ramener la corvette à la maison.

Après avoir commandé des navires de garde en 1826-29, dernier commandement en tant que capitaine. Il a travaillé de 1834 à 1851 comme officier d'inspection à l'école de garçons de la marine norvégienne, mais était souvent en voyage entre-temps, par exemple en 1837 en tant que commandant de la corvette "Diana".

Nommé capitaine commandant en 1840 et 1844, commandant et commandant de la frégate "Gefion", qui emmena le prince héritier Frederik en Ecosse et aux îles Féroé et se rendit plus tard en escadrilles à Gibraltar et au Maroc, où, en association avec une force suédo-norvégienne, des négociations commencèrent sur la levée de ce tribut, le Danemark avait depuis longtemps prévu de libérer les navires marchands des attaques de pirates. Sur le chemin du retour, il emporta avec lui la dernière œuvre de Thorvaldsen.

En 1849, Garde est nommé commandant d'escadron sur la côte est du Schleswig, mais subordonné au commandement général. C'est de là qu'il reçut l'ordre de faire une démonstration sur Egernførde Fjord à l'appui d'une attaque prévue avec des troupes sur la position allemande. Plus tard, cependant, ils renoncèrent à envoyer les troupes en avant, et l'entreprise fut donc laissée à la seule marine.

Le triste dénouement de cette bataille le 5 avril, lorsque le navire de ligne Christian VIII explose avec une partie de son équipage, tandis que la frégate Gefion doit se rendre, a par la suite lourdement pesé sur Garde.

Cependant, cela était probablement dû, d'une part, à des messages peu clairs à la marine ainsi qu'à un manque de coopération entre les différentes défenses et, d'autre part, à une idée très floue de la part des commandants de navires préoccupés par ce que les navires avec la protection et les équipages non formés de l'époque ont pu accomplir contre des batteries fixes, en relation avec une volonté facilement explicable d'effectuer un acte d'arme rapide.

Même avec ce malentendu sur la force mutuelle, l'issue de la bataille n'aurait probablement pas été aussi malheureuse pour nous, si toute une chaîne de malheurs ne s'était pas enchaînée, par laquelle il était en partie impossible aux grands voiliers d'apporter leur considérable nombre de canons en action, en partie plus tard, lorsque le combat était contre eux, pour sortir, bien qu'ils aient des bateaux à aubes dans le fjord pour les remorquer, si nécessaire.

Alors que le général en chef, Christoph von Krogh, et son chef d'état-major, le colonel Frederik Læssøe, ont été déposés après cette affaire, Garde, avec Paludan, a été condamné à 6 semaines d'arrestation de forteresse à Kastellet par le verdict de la cour martiale.

Le 3 août 1851, il est démis de ses fonctions avec grâce et avec pension.



Frederik Christian Georg Muxoll (1804 – 1880).

Deviens cadet en 1820 et nommé sous-lieutenant en 1824. 1826-1827 accompagné lors d'un voyage avec la corvette Fortuna en Amérique du Nord et aux Antilles. Premier lieutenant 1833 et avec la corvette Galathea en Méditerranée.

1er janvier 1834 Officier d'enrôlement à Varde et plus tard la même année avec le navire de ligne Dronning Maria Commandé le 6 novembre 1834-1835 comme lieutenant temporaire au Corps des Marines et

et le navire cadet la corvette Najaden.

1835-1837 Commandant adjoint du brick Allart aux Antilles et le 1er janvier 1838 Officier d'enrôlement à Aabenraa.

1838-42 inspecteur des douanes croisées sur la côte ouest des duchés où il organisa le service et pour cela reçut la reconnaissance du roi. Nommé capitaine-lieutenant en 1841.

En 1843, il commandait le yacht Neptun du prince héritier. 1844 commandant en second de la frégate Gefion dans l'escadron contre le Maroc sous HG Garde. De 1846 à 1848, il fut inspecteur au United Cross Customs Service et fut employé au début de la guerre en 1848 pour servir dans l'état-major de l'armée opérationnelle.

En 1849, lors de la bataille de Fredericia, il dirigea une expédition à Randsfjord avec quatre navires à vapeur et deux canonnières et contribua ainsi de manière significative à l'augmentation des pertes ennemies. Le général F. Bülow a exprimé sa reconnaissance à cette occasion. En 1850, il était commandant du brick Ørnen et en 1851 de la corvette Najaden comme navire de garde dans le Sound. Nommé capitaine en 1851 et commandant en 1852 de la corvette du navire des cadets Flora

De 1851 à 1854, il fut également maître de grément, de 1854 à 1855 commandant du Najad aux Antilles, nommé commandant-capitaine en 1857 et l'année suivante 1858 capitaine de guerre. 1859 pour la frégate Thetis et 1861 commandant de l'escadron sur la côte ouest du Schleswig.

Pendant la guerre de 1864, M. était commandant de l'escadron dans la partie occidentale de la mer Baltique et avait donc la responsabilité de la zone d'Alssund et donc aussi de la participation de la marine à la défense d'Als. Après la fin de la guerre, M. et le commandant du navire blindé Rolf Krake, le capitaine de guerre HP Rothe, ont demandé que leur relation pendant la transition prussienne vers Als fasse l'objet d'une enquête.

1864-1866 Membre de la Commission Construction et Régulation.

Une commission est constituée en août 1865, qui acquitte Rothe en janvier 1867, tandis que Muxoll est condamné à un mois de prison pour avoir organisé le service de patrouille de manière moins qu'adéquate, la peine est maintenue, bien que la peine soit réduite à quatorze jours. Nommé commandant en 1868 et ayant atteint la limite d'âge, il est démis de ses fonctions en 1870.

Hans-Pierre Rothe (1813 – 1905),

Deviens cadet en 1824 et nommé sous-lieutenant en 1829. Obtient le 7 novembre 1830 la permission de se rendre à Dantzig et d'y passer l'hiver pour assister aux conférences du commandant MP Bille au Kgl. L'école de navigation prussienne 1831-1832 était avec le brick St. Jan aux Antilles, le 17 janvier 1833, a ordonné de servir aux archives cartographiques et plus tard cette année-là, il était avec la corvette Galathea en Méditerranée,



Nommé premier lieutenant en 1839 et passé 1839 et 1840 à arpenter les eaux danoises. Du 1er janvier 1840 au - 1er janvier 1842 Officier d'inscription à Hjerting. 1841 Avec le paquebot Christian VIII et 1842 nommé directeur par intérim des Sea Chart Archive

1843–44 avec le brick Örn en Amérique du Sud et 1845–47 avec Galathea sous Steen Bille sur la circumnavigation, où dans la période décembre 1845 - janvier 1846, il fut affecté de Galathea au bateau à vapeur Ganges en tant qu'hydrographe

En 1848, il est nommé capitaine de corvette et directeur adjoint des archives cartographiques lorsque CC Zahrtmann devient ministre de la Marine.

Dans les années de guerre 1848 et 1849, il était le commandant en second de la frégate Bellona lors du blocus en mer du Nord. 1852-1854 commandant de divers navires de patrouille dans les eaux territoriales, 1858 de la corvette Valkyrie, et en 1853, il est nommé directeur des archives cartographiques et inspecteur général des chronomètres de l'Administration maritime. En 1855, il est nommé capitaine et commandant de la batterie Trekroner. 1858, il est nommé capitaine de la marine et commandant de la corvette Valkyrie et 1860 membre de la commission concernant le chantier naval

En 1864, il reçut l'ordre de commander la batterie blindée Rolf Krake, qui au début de la guerre était stationnée à Sønderborg.

De là, il a été envoyé le 18.2. à Egernsund pour arrêter les travaux de construction d'un pont. Dans cette bataille sérieuse avec les batteries allemandes à terre, Rolf Krake a montré ses bonnes et aussi ses moins bonnes qualités, le pont faible.

Lors de l'attaque allemande sur la position Dybbøl 28.3. et pendant la tempête à Dybbøl 18.4. Rolf Krake de Vemmingbund a fourni un excellent soutien à l'aile gauche de la position danoise.

Après la fin de l'armistice, le navire, qui était pourtant resté à Copenhague pour des réparations, est envoyé à Alsford pour participer à la défense d'Als. Les Allemands ont entamé une transition vers Als le 29.6. au-dessus d'Alssund.

Lorsque Rothe est arrivé avec Rolf Krake, il a dégagé les eaux des navires allemands, mais a estimé que la principale force ennemie était venue à Als, ce qui s'est avéré plus tard ne pas être le cas. Selon ses ordres relatifs, il a ensuite navigué vers Høruphav pour couvrir une éventuelle évacuation des troupes danoises. Cependant, cela a permis aux Allemands d'envoyer la force principale à Als.

L'opinion publique et la presse, à cause de cette relation, ont rendu Rothe responsable de la perte d'Als.

Les attaques ont fait des ravages sur Rothe.

Le fait que Rolf Krake n'ait pas résolu sa tâche était dû à une mauvaise gestion pardonnable de la part de Rothe, ainsi qu'à des relations de commandement peu claires. En novembre. 1864 a obtenu Rothe. à la réduction ses adieux.

Afin d'arrêter les critiques injustifiées et impitoyables de la relation de Rothe lors de la transition vers Als, lui et le commandant d'escadron, le capitaine de guerre FCG Muxoll, ont demandé que leur relation soit examinée par une cour martiale.

Par celui-ci, dont le jugement a été confirmé par le roi le 8.1.1867, Rothe est devenu. complètement acquitté. Il est resté à son poste de directeur des archives des cartes jusqu'en 1888 et en 1869, il a reçu le grade de commandant.



Andreas Schifter, (1779 – 1852),

Deviens cadet en 1794 et avec distinction (Médaille Gerner). Et nommé sous-lieutenant dans la Marine en 1798.

1799-1801 Schifter est stationné avec la frégate Najaden en Méditerranée pendant la guerre avec les Barbares. Au cours de ce service, il est attaqué par des corsaires à Tunis en mai 1800. Il a été grièvement blessé par un coup de sabre dans la tête, et en dessous

des négociations qu'il mena avec le Bejen de Tunis, il fut arrêté par ce dernier et retenu prisonnier pendant 3 mois. A son retour, lui et 3 autres officiers sont affectés à l'étude de la construction navale. Mais par ses capacités hors du commun il s'est rapidement aliéné ses camarades

En 1803, le contremaître d'usine Frantz Hohlenberg part. Mais comme les études de Schifter n'étaient pas encore terminées, le bureau restait vacant pour le moment, mais était réservé à Schifter. Devenu premier lieutenant en 1804, il devient auscultant à la Commission de la construction et de la réglementation en 1805.

A entrepris un voyage d'étude en 1807, qui a commencé en Suède. Ici, le déclenchement de la guerre l'a surpris, c'est pourquoi il a dû fuir en Norvège. Où, cependant, il s'est immédiatement occupé au chantier naval de Frederiksværn, construisant des canonnières et d'autres mesures de défense. En octobre de la même année, il est envoyé à Rendsborg dans le Holstein en tant qu'inspecteur de l'industrie de la construction navale. Et en décembre, il retourne à l'Orlogsværftet de Copenhague. Où il a supervisé la construction de canonnières et la conversion de navires koffardi en navires de défense.

1808-09, il était à bord du navire de la ligne Pultusk dans la flotte de l'Escaut. Ce qui était un service qui lui était très insatisfaisant. Après la fin de son service, Schifter a reçu l'ordre de poursuivre ses études en construction navale. Il a été envoyé en voyage éducatif, d'abord aux Pays-Bas, puis en France et en Italie.

Nommé en 1812 Capitaine Lieutenant. Et ce n'est qu'en 1814 qu'il revient et est maintenant employé comme contremaître d'usine et membre de la Commission de la construction, et en même temps est nommé capitaine

De 1814 à 1846, il occupe ce poste avec une grande habileté et construit 6 navires de ligne, 6 frégates et 14 navires plus petits en plus de 37 canonnières. Tous d'excellents navires qui portaient la marque de la capacité de Schifter à absorber rapidement la nouveauté et le bien que le développement apportait avec lui. En 1825, il entreprit un voyage d'étude de 6 mois en Angleterre pour apprendre la meilleure méthode de préservation des navires. Et étudiez les constructions Sepping sur la forme de la poupe. Nommé Commandant Capitaine 1829.

C'est également Schifter qui a conçu le type de phare qui a été utilisé même plusieurs décennies après sa mort. Nommé commandant en 1839.

Obtient 1840 Instructions pour un voyage en Angleterre, où il doit se familiariser avec la construction de bateaux à vapeur et éventuellement acheter un navire pour la marine danoise. Construit par la suite 3 des premiers bateaux à aubes de la marine. Il n'avait pas le génie de Gerner ou de Hohlenberg, mais c'était un constructeur compétent et soigneux et conscient de l'évolution de son métier. Nommé contre-amiral en 1843.

Au départ de l'amiral Ulrich Anton Schønheyder du Collège de l'Amirauté en 1846, Schifter a pris le poste de 2e adjoint militaire, 2 ans plus tard, il est devenu 1er adjoint, mais peu de temps après, il a quitté le Collège pour devenir le chef d'équipage de Holmen (chef du Orlogsværftet). Il lui incombait donc en 1848-50 de diriger le gros matériel de guerre, qui consistait principalement en la flotte qu'il avait lui-même créée.

Après la guerre, en 1851, Schifter est transféré au service actif comme vice-amiral dans la marine ; ici, cependant, il n'a joué aucun rôle, car déjà l'année suivante, le 31 octobre 1852, il est décédé.



Édouard Suenson, (1805 – 1887),

Deviens cadet en 1817 et est avec la frégate Nymphen à la Méditerranée en 1818, nommé sous-lieutenant en 1823. Est 1825-26 avec la corvette Diana aux Antilles. En 1826, il demanda et obtint l'autorisation d'entrer au service français.

Rapporte en 1827 de Toulon qu'il a été envoyé avec le brick Acylone au Levant. Participe avec cela à la bataille de Navarin le 20 octobre 1827. Rapporte en 1829 qu'il est avec la frégate Sirène à Patras et en 1830 il est monté à bord de la frégate La Thétis et prend part à l'expédition d'Alger et au débarquement des troupes et plus tard cette année-là, il retourne au

Danemark.

1831-1832 Avec le brick St. Jan aux Antilles et nommé premier lieutenant 1831 1836-1837 commandant adjoint du brick St. Croix aux Antilles, où, entre autres, il se tenait en mer pour chasser un corsaire sans laisser au commandant, qui était à terre, le temps de monter à bord.

1838 Responsable des inscriptions à Sønderborg. 1839 Commandant adjoint de la goélette Elben, navire de garde à Altona. 1840 Commandant du vapeur Kiel, à la disposition de SM le Roi. 1841 nommé Capitaine-Lieutenant 1840-1841 Avec la frégate Bellona en Amérique du Sud. 1844 et 1845 Commandant du vapeur Ægir, à la disposition de SM le Roi

1846 Commandant du brick St. Croix en Islande. 1847 Chef du Watch Ship Post à Copenhague sur la batterie Three Kroner. 1848 Commandant de la goélette Pilen, navire de garde dans le Grand Belt. 1849 Commandant de la corvette Diana puis du Najaden, patrouilleur dans le Sound.

En 1850, il est nommé capitaine et commandant du bateau à vapeur Hekla.

Dans la nuit du 20 au 21 juillet, Suenson, en tant que commandant du vapeur Hekla, a eu une liaison avec le vapeur armé des rebelles Von Der Tann dans la baie de Neustadt.

Le navire des rebelles s'est échoué, après quoi l'équipage a mis le feu au navire et l'a laissé dans les navires avant qu'il n'explose.

A participé à l'escarmouche entre Hekla et le bateau à vapeur Løwe et 4 canonnières du Schleswig-Holstein dans le fjord de Kiel le 16 août de la même année.

28 octobre 1850 Membre de la Commission de la construction et de la réglementation

1851 - 1863 Chef du Corps des cadets de la Marine

1851 Commandant de la corvette de cadets Flora, 1853, 1855 et 1857 Commandant de la corvette de cadets Valkyrie. Nommé commandant en chef 1855 et commandant 1858 1860 Commandant de la corvette de navire cadet Hejmdal et 1862 Commandant de la frégate navire cadet Jylland.

1864 Commandant de l'escadron de la mer du Nord, avec son stand hissé dans la frégate Niels Juel et participe en tant que commandant d'escadron à la bataille d'Helgoland

1865 Commandant de la frégate Niels Juel en Méditerranée et nommé contre-amiral en 1866. 29 décembre 1866 Démission de la marine et nommé Overlod dans le district de l'Est 1er janvier 1880 Démission du poste d'Overlod et nommé vice-amiral la même année

Otto Frédéric Suenson, (1810 - 1888),

Il devint sous-lieutenant dans la marine en 1829 et immédiatement après sa nomination comme officier, Suenson se mit à étudier la construction navale. En 1836, il rejoint la Commission de la construction en tant qu'auscultant, en 1839, il devient premier lieutenant et en 1841, il devient membre de la Commission

En 1834-39 et de nouveau en 1843-45, il fut professeur de mathématiques pour les cadets de la marine.

En 1839 et 1843, il entreprit un voyage d'étude en Angleterre, en 1844 il fut employé à la construction navale d'Orlogsværftet, promu en 1846 au poste de contremaître de sous-usine. Nommé en 1847 capitaine-lieutenant et en 1848 maître d'usine de Holmen, dernier membre de la flotte à porter ce titre.

Avance 1855 au capitaine et 1858 directeur de la construction navale de la Marine.

A ce titre, il a construit plusieurs beaux et bons navires : les frégates Niels Juel, Sjøælland et Jylland, les corvettes Thor, Heimdal et Dagmar, tout comme c'est lui qui a initié la construction de navires blindés chez nous (il a construit Peder Skram et Dannebrog , - Danemark, Rolf Krake et plusieurs autres qu'il a acquis).

Bien que Suenson, en tant que constructeur naval en chef de la Marine, ait travaillé pendant une période où les navires de guerre connaissaient un développement rapide (de la voile aux navires à vapeur, des navires non blindés aux navires blindés), il savait toujours suivre et était constamment au courant des développements; sa réputation de constructeur dépasse donc les frontières du pays.

Lorsque la fonction de contremaître d'usine est supprimée en 1864, parallèlement à la réorganisation du chantier naval, Suenson démissionne et est simultanément nommé directeur de département au ministère de la Marine, poste qu'il occupe jusqu'en 1866. Et dans la période 1867 -1869, il a servi comme ministre de la Marine



Christian Christopher Zahrtmann, (1793 - 1853).

Lors d'une visite à Copenhague peu après la bataille de Reden en 1801, il décide de suivre la voie des guerriers de la mer ; il rejoint ensuite la maison du commandant et maître d'équipage Sigvart Urne Rosenvinge et devient cadet en 1805.

Lors de l'attaque des Anglais en 1807, il sert comme adjudant de son père adoptif et y fait bonne impression.

En 1808, il est envoyé pour une courte période comme lieutenant mensuel dans l'Escaut français flotte. Après son retour d'ici, il a été employé comme adjudant avec le chef d'équipage de Holmen. 1809 en tant qu'adjudant du commandant de la flottille de canonnières près de Zealand, le commandant Johan Cornelius Krieger, et fut envoyé de là en Norvège. En 1810, Zahrtmann est nommé sous-lieutenant dans la marine.

Pendant le séjour de Zahrtmann en Norvège, il participa en tant que commandant de la canonnière en 1812 à la féroce bataille du 6 juillet à Lyngør , où la frégate Najaden sous le capitaine HP Holm fut détruite par le paquebot anglais Dictator et les bricks Lolland et Kiel furent capturés.

Dans la bataille du lendemain, Zahrtmann était, en tant que parlementaire, avec le chef du dictateur, dont il refusa la demande d'armistice; les canonnières attaquèrent alors le vaisseau de ligne, celui-ci dut fuir et les deux bricks furent repris..

Après la fin de la guerre, Zahrtmann étudia avec passion l'hydrographie et la géodésie. En 1817-1818, il était en Méditerranée et aux Antilles avec la frégate Minerva, et en 1819, il fut employé par le professeur HC Schumacher à la mesure des degrés dans le Jutland. Nommé premier lieutenant en 1818.

Lors d'un voyage avec la frégate Najaden en 1824, où se trouvait alors à bord le prince héritier Christian, il attira son attention par sa nature calme et retenue, qui jouera plus tard un rôle majeur dans la vie de Zahrtmann. De 1825 à 1826, il est commandant en second du brick St. Jan aux Antilles ; le commandant, le capitaine lieutenant Hedemann, est mort ici et Zahrtmann a ramené le navire à la maison.

1826 - après la mort de Poul de Løvenørn - Zahrtmann prend le poste de directeur des archives cartographiques et est simultanément nommé lieutenant-capitaine. Il entreprit avec zèle l'arpentage des eaux danoises et, malgré de nombreuses oppositions, mais fortement aidé par Frederik VI, procéda à l'installation d'un grand nombre de pins. En 1826, il est nommé capitaine et en 1830, il devient membre de la Commission de la construction et de la réglementation.

En 1833-1834, il conduisit le brick Allart aux Antilles, dont il arpenta et cartographia les eaux. De 1836 à 1838, il commanda les différents navires de la garde. En 1839, il entreprit un voyage d'étude en Angleterre pour étudier le système de navigation à vapeur du pays. A son retour, il est nommé adjudant de Christian 8.

En 1842, Zahrtmann était commandant de la frégate Thétis lors d'une croisière en Méditerranée : à Naples et en Grèce, il avait des fonctions diplomatiques, qu'il s'acquittait avec tact. Au retour, il rapporta de Livourne quelques-unes des œuvres d'art italiennes de Bertel Thorvaldsen. Nommé en 1843 capitaine commandant.

1843 Zahrtmann publie le vaste ouvrage Den danske Lods , une description des eaux danoises dont le statut d'ouvrage standard a duré tout au long du siècle

En 1844, il devient membre de la Royal Geographical Society de Londres. Christian 8e lui proposa - ce qui n'était pas largement connu - dans une lettre manuscrite de prendre le poste de commandant de la circumnavigation terrestre de Galathea, un honneur qu'il refusa cependant et pour lequel il recommanda Steen Bille.

En 1846, il est nommé membre de la Commission de défense et en 1848, il est nommé commandant.

En 1848, il devient 2e adjoint au Collège de l'Amirauté et du Commissariat. Lorsque celle-ci fut dissoute peu de temps après, il prit à contrecœur le poste de deuxième - et premier professionnel - ministre de la marine du pays en avril 1848. À ce titre, il participa à l'Assemblée constituante et occupa ce poste tout au long des trois ans. Guerre. En août 1850, il démissionna de son poste de ministre en raison d'une santé défaillante. Nommé en 1851 comme contre-amiral.

En 1852, il fut nommé chef d'équipage en chef et vice-amiral de Holmen, et mourut à ce poste assez soudainement sans maladie antérieure le 15 avril 1853.

## "Plan naval 1815"

En 1814, le Danemark sort affaibli de la longue guerre avec l'Angleterre : la perte de la Norvège liée à la conclusion de la paix est douloureuse, mais la perte de la marine en tant que fierté de la nation ébranle le sentiment national danois aussi parce que les unités en Norvège a dû être remis à la nouvelle marine norvégienne.

Après la perte de la flotte norvégienne, la flotte danoise en 1815 se composait de seulement 2 navires de ligne (souvent appelés "navires de guerre"), 5 frégates (dont 3 étaient en construction), 3 bricks, 6 plus petits navires et 82 canonnières.

La défense du Danemark devait être reconstruite et d'abord la marine, donc un "Plan naval 1815" a été élaboré, qui devait assurer une reconstruction de la marine dans le cadre financier possible. Cette tâche a été confiée au capitaine très compétent, plus tard vice-amiral et contremaître d'usine Andreas Schifter. Les visions du plan naval prévoyaient la construction de 6 navires de ligne, 8 frégates, 8 corvettes ou bricks et 86 canonnières. Les moyens financiers étaient peu nombreux, notamment après la faillite de l'État en 1813, et malgré une économie très tendue, le plan naval fut largement réalisé en 1833. Cela s'était fait, entre autres, au détriment de l'équipement des navires, qui avait été réduit au minimum. - il n'y avait pas d'argent pour construire de nouveaux navires et en même temps pouvoir les équiper et naviguer avec eux.

(Ce qui rappelle beaucoup la situation actuelle avec l'équipement et l'équipage des nouvelles frégates Huitfeldt et des deux navires de soutien flexibles Absalon et Esben Snare - tout comme la surveillance des eaux le week-end est souvent laissée au Marine Home Office alors que la marine n'a pas assez de main-d'œuvre pour diriger la classe Diana 365 jours par an).

Seuls les navires de garde de l' Øresund et de la Grande Ceinture pouvaient être habités en permanence, et pendant les années suivantes, une seule frégate ou corvette était équipée pour effectuer la tournée annuelle des cadets.

Avec le nouveau plan naval, le Danemark n'était plus une puissance navale d'influence internationale (par exemple, les navires de la station des îles antillaises ne pouvaient être maintenus qu'en imposant une taxe spéciale sur chaque baril de sucre)

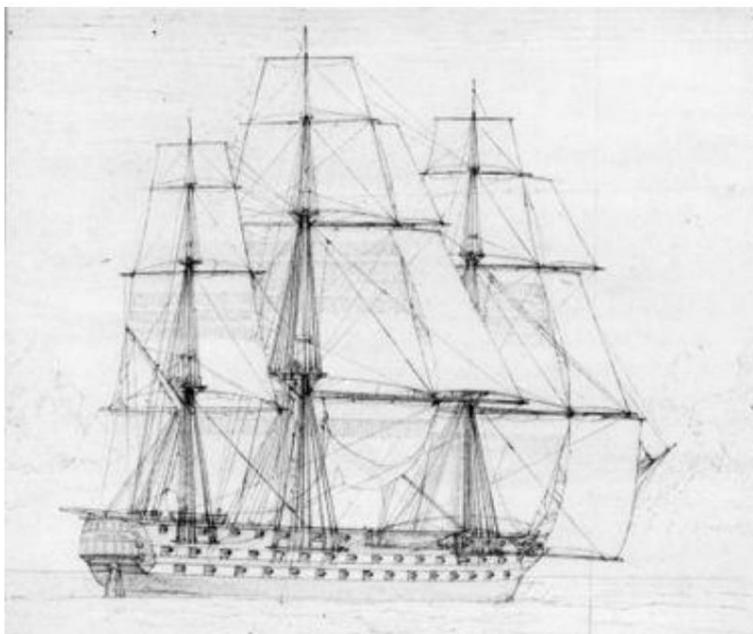
Afin de maintenir la formation des officiers de marine, nombre d'entre eux ont été autorisés à naviguer dans la marine marchande, tout comme plusieurs ont été autorisés à servir dans des marines étrangères, notamment dans la marine française.

Grâce à cela, de nombreux officiers ont non seulement acquis l'expérience de navigation nécessaire, mais certains ont également acquis une expérience de combat. Mais pour les autres membres du personnel de la flotte, les possibilités de formation faisaient largement défaut.

Jusqu'en 1825, toutes les croisières d'entraînement avec les navires de cadets ont eu lieu dans les eaux danoises, et ce n'est qu'en 1826 que le navire de cadets, la corvette Najaden, a été envoyé en croisière d'entraînement dans l'Atlantique, avec un voyage au nord de l'Écosse, à l'ouest de l'Irlande et par la Manche sur le chemin du retour.

Dans les années qui suivirent, le navire des cadets effectua souvent de longs voyages vers les îles Féroé et l'Islande, ainsi qu'occasionnellement vers la Méditerranée.

Ce n'est que lorsque la dernière des 8 frégates prévues, la frégate Bellona, est lancée en 1830, et en 1840 le sixième navire de ligne, le Christian VIII, qu'il reste des moyens financiers pour équiper les navires de la flotte.

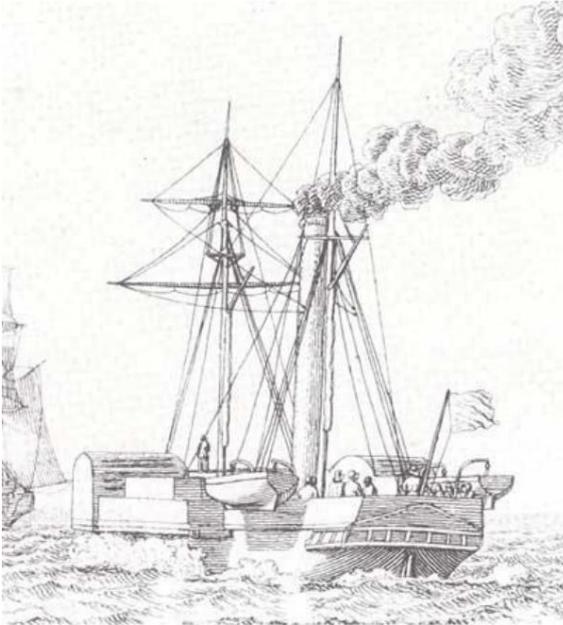


Le paquebot Christian VIII

## Le développement technique 1815 – 1848

"Holmen" avait deux fonctions principales. C'était en partie une station navale, qui entretenait et équipait les navires de la marine et s'occupait de tous les approvisionnements et magasins de la marine, et en partie c'était un grand chantier naval.

Holmen était le plus grand lieu de travail du Danemark avec plusieurs milliers d'artisans employés. Cette période a été caractérisée par l'inclusion des premiers pas du nourrisson dans l'ère technologique et, au départ, le développement a été très lent. Jusqu'à présent, la construction navale à Holmen était caractérisée par plus d'un millier de charpentiers qui construisaient les navires en bois. Maintenant, de nouveaux experts étaient nécessaires, car Andreas Schifter avait étudié les machines à vapeur en Angleterre. Les premiers démarrages précoces des bateaux à vapeur étaient les bateaux à vapeur dits à roues, dont les deux roues à aubes sur les côtés du navire occupaient presque tout l'espace où les voiliers avaient eu les canons.



En 1824, la flotte acquit son premier bateau à vapeur - le bateau à aubes Kiel, qui avait été construit à Londres en 1820.

Le navire était principalement utilisé comme navire royal jusqu'à ce qu'il soit converti en navire de transport de troupes en 1852.

Pendant 17 ans, Kiel a été le seul navire à vapeur de la flotte jusqu'en 1841, date à laquelle Ægir a été acheté en Angleterre

Ægir était nettement plus grand que Kiel et le premier vrai navire de guerre avec une machine à vapeur et en même temps Ægir était le premier navire en fer de la flotte.

Historiquement, l'entrée d'Ægir dans la flotte est considérée comme le moment où les bateaux à vapeur sont devenus une partie de la flotte danoise.

Dès le début, il n'y avait pas beaucoup de confiance de la part des officiers supérieurs de la marine. Il y avait un grand scepticisme quant à l'utilité des navires, car un seul coup dans le moteur ou la roue à aubes pouvait les mettre hors service.

Leur plus grand avantage était qu'ils pouvaient naviguer même dans le calme, ils pouvaient donc, par exemple, prendre les voiliers en remorque.

Dès 1842, un autre bateau à aubes est acheté en Angleterre.

Mais dès 1844, le premier navire à vapeur de construction danoise Geiser quitte les quais de Holmen.



Le bateau à aubes Geiser

Jusqu'en 1848, un total de six bateaux à vapeur avaient été achetés - tous des bateaux à aubes, mais ils étaient très vulnérables en raison des grandes timoneries sur les côtés, ils étaient donc mieux adaptés au transport et au remorquage et moins adaptés aux tâches de combat réelles.

Mais même si la flotte avec ces navires a commencé à se transformer en navires à moteur plutôt qu'en navires à vent, ils n'étaient pas encore tout à fait prêts à radier complètement les voiliers.

## La première expédition Galathea 1845-47

Le 16 juin 1845, le commandement de la corvette Galathea, avec le capitaine St. A. Bill à propos du patron. Pendant les deux années suivantes, la corvette devait faire le tour du monde, entre autres. pour assister à la reddition des colonies danoises de Trankebar et Serampore en Inde, qui avaient été vendues à l'Angleterre.

En outre, les possibilités d'une éventuelle colonisation des îles Nicobar dans l'océan Indien devaient être étudiées en cours de route, ainsi que la promotion du commerce du Danemark en concluant des traités et en nommant des consuls, etc.



Corvette Galethea au large du Cap en Afrique du Sud.

Galathea a en outre été chargée de mener des enquêtes scientifiques approfondies pendant le voyage.

La corvette est partie de Københavns Red le 24 juin 1845, après quoi le voyage, avec quelques arrêts en cours de route, s'est dirigé vers le sud autour de l'Afrique pour, entre autres, Trankebar, Chine et Philippines. Après un court séjour à Honolulu, nous avons continué vers l'Amérique du Sud.

Le voyage contourna le Cap Horn et remonta la côte est de l'Amérique du Sud et le 24 juin 1847, le cap fut mis sur le retour. Et finalement, le 23 août 1847, la corvette Galathea Kronborg était de nouveau à tribord, et plus de deux ans de voyage arrivaient. a une fin.

### 1. Guerre du Schleswig (1848-1850) : la guerre au cours de laquelle la marine est redevenue le point fort du Danemark

L'année 1848 a commencé tranquillement et paisiblement et sans aucun sentiment clair qu'une rébellion et une guerre étaient à la porte.

En janvier, le roi Frederik D. VII avait remplacé Christian D. VIII, à sa mort le 20 janvier 1848.

Le roi nouvellement accédé venait de donner son approbation à l'introduction d'un gouvernement populaire et d'une nouvelle constitution pour le Royaume du Danemark. Cependant, cela ne s'appliquerait pas dans les duchés de Schleswig, Holstein et Lauenborg au sud des frontières du Royaume.

Les deux duchés germanophones de Holstein et de Lauenborg étaient membres de la confédération allemande, et le roi danois, en tant que duc de ceux-ci, était ainsi membre de la confédération allemande.

Le Schleswig, avec sa population de langue danoise relativement nombreuse, se trouvait en dehors à la fois du Royaume et de la Confédération allemande.

Vu à la lumière d'une conscience nationale croissante - une situation quelque peu précaire.

Le Danemark avait également "reçu le duché de Lauenborg en compensation" pour la perte de la Norvège à la conclusion de la paix avec l'Angleterre en 1814.



La rébellion couve dans les Duchés

Dans le sud du Jutland, le parti du Schleswig-Holstein avait longtemps travaillé sur la sécession du Danemark, et peut-être en union avec les duchés allemands pour former un Schleswig-Holstein indépendant.

Le 22 mars 1848, une députation arrive à Copenhague pour amener le roi à répondre aux demandes des duchés.

Le roi n'avait évidemment aucune option pour cela en vertu de la nouvelle loi fondamentale, et tout d'un coup une guerre semblait inévitable, car les duchés étaient en rébellion et en même temps se réarmaient pour faire sécession par la force si nécessaire.

La flotte doit être équipée

Sur Holmen, c'était il y a 34 ans qu'un ordre a été donné pour la dernière fois pour équiper la flotte ; cette fois, malheureusement, c'était simplement pour remettre la flotte aux Anglais.

Le soir du 25 mars, la nouvelle parvint à Copenhague que les garnisons de l'armée à Kiel et Rendsburg avaient rejoint les rebelles.

Dès le lendemain après-midi, les premiers navires de guerre danois quittent Copenhague pour les eaux autour d'Als.

Il s'agissait de la corvette Najaden sous le commandement du capitaine, le baron Friderich Dirckinck-Holmfeld, remorquée par le vapeur à aubes Geiser, et du brick St. Thomas.

Lorsque le Najaden a accosté à Sønderborg le matin du 27 mars, le Dannebrog a salué les maisons et la partie danoise de la population a applaudi à l'arrivée de la corvette.

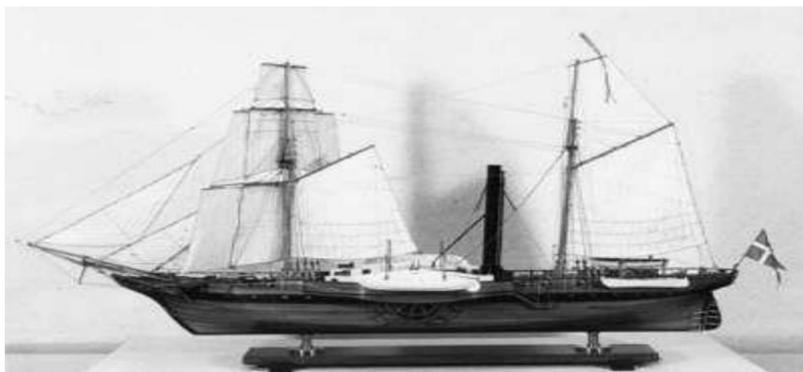
La corvette et son équipage se mirent immédiatement à organiser la défense provisoire de Sønderborg et Als contre une éventuelle attaque des rebelles. Avec l'aide, entre autres Les canons du Najaden réussirent rapidement à bloquer la transition vers Als.



La corvette Najaden

Le lendemain, 28 mars, le bateau à aubes Geiser s'est précipité dans le fjord de Flensburg pour reconnaître et en même temps essayer de transmettre la proclamation du roi danois aux Schleswigs.

La ville de Flensburg avait cependant été prise en possession des rebelles le même jour, sous la direction du général Krohn, et lorsque Geiser s'est approché de la ville, elle a été accueillie par des tirs nourris de fusil des rebelles, qui avaient, entre autres des choses, avait occupé certaines des maisons près du port.



Le paquebot Geiser

Sagement, le bateau à aubes danois a choisi de ne plus tirer ses canons sur la ville ouverte, Geiser a plutôt baissé le gouvernail et a lentement quitté le fjord. Une retraite que les rebelles considèrent immédiatement comme une grande victoire.

Encouragé par le succès de Flensburg, le général rebelle choisit dès le 30 mars de poursuivre l'avancée vers Åbenrå, qui se déroule sans heurts jusqu'à ce que les troupes rebelles approchent de la partie sud du fjord d'Åbenrå.

Au milieu du fjord, un drapeau de guerre danois flottant a été aperçu flottant sous la proue d'un navire de guerre danois.

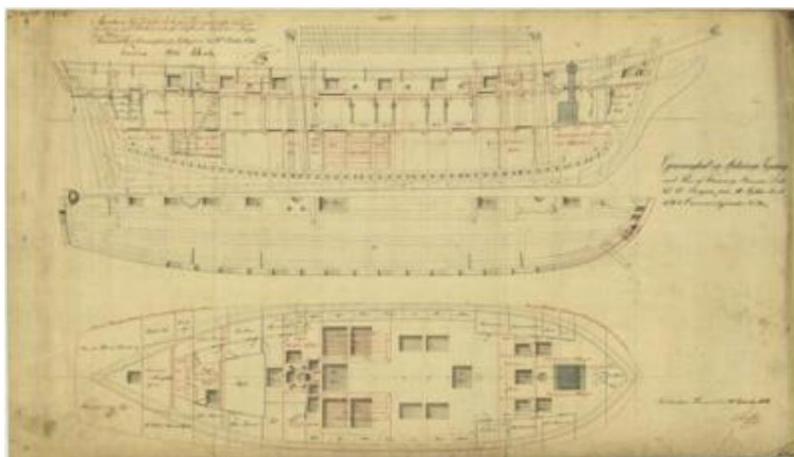
C'était le brick St. Thomas, sous le commandement du capitaine-lieutenant M. Suenson, qui avait pris poste dans le fjord.

Du brick, le feu fut immédiatement ouvert sur les rebelles qui avançaient le long de la route côtière.

Une confusion sauvage régna bientôt parmi les forces qui avançaient.

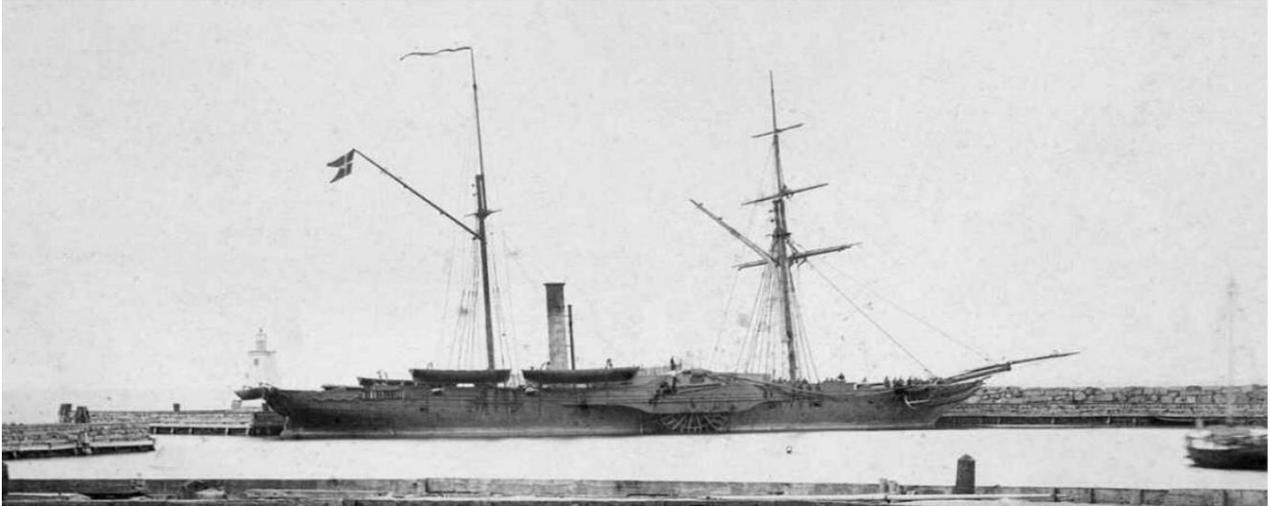
Quelques minutes après St. Thomas

ayant ainsi tiré le premier coup de feu de la flotte pendant la guerre, les rebelles étaient en pleine retraite à travers les champs, loin des côtes ouvertes.



Les rebelles ont plutôt choisi de s'installer à Åbenrå par l'ouest, hors de portée des canons danois. La ville n'a donc pas évité d'être occupée. Mais la présence du brick avait été une bouffée de joie pour les rebelles, qui avaient dû admettre que le trafic le long des côtes n'était absolument pas sûr.

Le lendemain matin, la population anti-danoise d'Åbenrå s'est réveillée et a découvert que le blocus naval danois avait été renforcé. Pendant la nuit, le bateau à aubes Hekla, avec à son bord le capitaine Steen Bille, était également arrivé au fjord.



Le bateau à aubes Hekla

Les deux navires gisaient maintenant avec leurs bouches de canon pointant vers la ville ouverte.

À l'intérieur du rempart du port d'Åbenrå, le bateau à vapeur Christian der Achte était amarré et le capitaine Bille, en tant que commandant en chef, donna des ordres au brick St. Thomas pour s'emparer du paquebot.

St. Le patron de Thomas, le capitaine lieutenant Magnus Suenson, débarqua lui-même pour commander les trois petits bateaux qui devaient accomplir cette tâche. Lorsque les trois navires se sont approchés du port, ils ont été accueillis par des curieux, civils et militaires mêlés.

Un officier en uniforme de chasseur danois avec un brassard blanc autour du bras a crié à l'approche des navires: "Ça coûte du sang!". Au cri : "Que cela coûte !", Magnus Suenson et les siens ont sauté à terre. Sans qu'il en vienne à combattre, ils réussirent rapidement à s'emparer du vapeur.

Sous le couvert des canons des deux navires de guerre, les navires de guerre danois ont rapidement réussi à mettre le navire à vapeur en mer.

Le navire à vapeur capturé Christian der Achte a été immédiatement dirigé vers Korsør, où il a été déployé comme navire de transport.

Il y avait une agitation trépidante à Korsør.

Les détachements de troupes, les chevaux, le matériel de guerre et les provisions qui arrivaient rapidement devaient être transportés le plus rapidement possible soit sur la Grande Ceinture, soit vers Als.



La garde à cheval est chargée sur un navire de transport

Une tâche exigeante et exténuante qui était probablement dirigée par le capitaine PW Tegner, qui commandait le service de transport de la marine.

Il y avait trop peu de matériel de transport disponible ici au début de 1848, et en même temps le temps était court. Cependant, malgré toutes les difficultés et lacunes, le service norvégien des transports a réussi à achever le débarquement du personnel, des chevaux et du matériel d'un seul coup.

À Copenhague, il y avait aussi une grande agitation, quoique de nature plus administrative et personnelle.

- Un changement de système était en route ! - Il avait été décidé de supprimer la vénérable Amirauté et de la remplacer par un ministère de la Marine plus moderne.

Alors que la guerre fait rage, le commandant en chef CC Zahrtmann, le 4 avril 1848, est ainsi nommé premier ministre de la Marine du pays.

Un changement de système a également eu lieu à Orlogsværftet, lorsque le contre-amiral Andreas Schifter a repris le poste de chef d'équipe. Le changement de système a également entraîné une augmentation de l'équipement de la flotte pour les navires.

Ce qui signifiait qu'immédiatement dès le début de la guerre, la marine avait tellement de navires sous son commandement qu'elle était en mesure de résoudre les premières tâches auxquelles elle était confrontée, à savoir le transfert de troupes sur les théâtres de guerre et le soutien à l'armée.

La nouvelle tâche de la marine - le soutien à l'armée

Le soutien à l'armée consistait principalement à soutenir les flancs de l'armée lors de l'avancée vers le sud.

Pour résoudre cette tâche, un escadron a été formé, composé des corvettes Galathea et Najaden, des bricks St. Thomas et Mercurius, les bateaux à vapeur à aubes Geiser et Hekla, ainsi que 10 sloops et 6 dériveurs.

Le commandant d'escadron, le capitaine de frégate F. Paludan, a élevé son étendard à bord du Geiser, tandis que son commandant en second, le capitaine Steen Bille, a élevé son insigne de commandement à Hekla.

Les transports de troupes étaient sous le commandement du capitaine PW Tegner, qui a finalement assemblé une plus grande flotte de transport de bateaux à vapeur et de voiliers privés, d'abord comme mentionné ci-dessus à Korsør, mais plus tard aussi sur Funen et dans le fjord de Flensburg.



Commandant Capitaine F.  
Paludan



Capitaine  
Steen A. Bille



Capitaine  
P. W. Dessinateur

La marine a soutenu avec succès l'armée dans son avance dans le Schleswig, et le capitaine Bille et Hekla ont été particulièrement efficaces.

Dès le 7 avril, la flotte était de retour au combat. À l'est de Holnæs, à Bogholm, juste à l'entrée du fjord de Flensburg, les rebelles avaient installé une artillerie de campagne sur la plage elle-même, et celle-ci grouillait de rebelles le long de la côte.

La corvette Najaden, le bateau à aubes Hekla et deux canonnières stationnées à l'entrée du fjord engagèrent immédiatement le combat, bien que seuls Hekla et les deux canonnières, qui étaient les plus à l'intérieur des terres, aient essuyé des tirs.

Steen Bille et les canons de son navire ont réussi à faire taire l'artillerie ennemie, et les rebelles ont été chassés de la côte, et la zone avait apparemment été débarrassée de l'armée ennemie.

Lorsque l'armée remporta ses premiers lauriers lors de la bataille de Bov le 9 avril 1848, presque toute l'escadre fut rassemblée dans le fjord de Flensburg pour soutenir l'armée, qui traversa ensuite Flensburg jusqu'au Schleswig et Dannevirke. Geiser, Hekla, Galathea et Najaden ont ensuite transporté des troupes à Eckernförde et les y ont débarquées.

Fehmer est perdu

Après avoir débarqué des troupes à Eckernförde, Najaden reçut l'ordre de Fehmern de sécuriser l'île contre les rebelles. Le capitaine-lieutenant Dirckinck-Holmfeld, qui avait habilement établi la défense d'Als, devait maintenant essayer de répéter cela sur Fehmern. Le Najad est arrivé avec le cotre Løvenørn, le matin du 15 avril, dans les eaux au large de Burgtiefe à l'est. côté de l'île, mais malheureusement pour

en retard.

Déjà à l'arrivée, on pouvait constater que les drapeaux rebelles flottaient à plusieurs endroits sur la côte, quoi qu'il en soit, Dirckinck Holmfeld a choisi d'essayer d'aller à terre et d'enquêter sur l'ambiance sur l'île rebelle.

Dès que le lieutenant-capitaine et deux hommes eurent débarqué à la rame dans le canot du cotre, cependant, ils furent capturés par les rebelles. Plusieurs civils ont tenté de les défendre, au cours de laquelle l'un des civils a été abattu par un insurgé.

Najaden a ensuite quitté Fehmern à nouveau, et le capitaine Krenchel a ensuite été nommé nouveau commandant.



L'assaut contre le capitaine-lieutenant Dirckink-Holmfeld

Les événements de guerre commençaient maintenant à s'accélérer sérieusement et indiquaient de plus en plus que la Confédération allemande se rangerait du côté des rebelles du Schleswig-Holstein. Le 18 avril 1848, la Confédération allemande déclare la guerre au Danemark en même temps que le 10e corps d'armée, sous le commandement du général Wrangel, avance à travers le Holstein. Ce corps d'armée se composait principalement d'unités prussiennes et hanovriennes.

5 jours plus tard, le dimanche de Pâques 23 avril, la première bataille a eu lieu entre les forces supérieures allemandes et l'armée danoise à Schleswig. Après un effort danois honorable, l'armée danoise numériquement inférieure a été forcée de battre en retraite, d'abord à Flensburg et de là à Als, Funen et Nørrejylland.

Hekla et quelques canonnières ont réussi à sauver un détachement de l'armée qui avait été isolé à Eckernförde et à les transporter par mer, tandis que plusieurs autres navires de l'escadron ont fourni une assistance dans le fjord de Flensburg.

Après que le général Wrangel se soit déplacé plus haut dans le Jutland, la tâche de la marine a été réduite à garder les eaux claires et à empêcher l'ennemi de traverser les détroits et les ceintures.

Fin avril, l'équipement de plusieurs unités établies de la marine était si avancé que la prochaine opération pouvait maintenant être menée, à savoir le blocus des ports allemands de Kiel à l'ouest à Pillau à l'est. Le 29 avril, l'escadron danois de blocage a bloqué tous les ports allemands de la mer Baltique. Le blocus naval était désormais une réalité.



L'escadron de blocus au large de l'Elbe

L'escadron de blocus comprenait, entre autres des frégates Havfruen et Thetis, la corvette Flora, ainsi qu'un certain nombre de navires plus petits.

Les efforts héroïques de l'État de Lilleput du Danemark dans la guerre contre la Confédération allemande avaient maintenant également attiré l'attention des puissances européennes; notamment parce que le blocus naval danois initié des ports allemands a rapidement eu son effet sur le commerce.

En même temps qu'un grand nombre de volontaires suédois et norvégiens s'étaient engagés pour combattre à Danneborg, une armée de 15 000 hommes était rassemblée à Scania, en vue de pouvoir aider le Danemark.

Avec le roi de Suède Oskars comme médiateur et l'Angleterre comme garant, des délégués de Prusse et du Danemark se sont réunis à Malmö pour négocier un éventuel armistice.

Au milieu de ces négociations, le général Wrangel a soudainement déplacé son quartier général du nord du Jutland à Flensburg le 25 mai.

À Malmö, un projet d'armistice a été conclu, qui a été envoyé au général Wrangel et au général danois Hedemann. Cependant, les négociations entre eux ont été interrompues lorsque les Allemands ont été accusés de double jeu.

A Als, les généraux danois avaient entre-temps décidé de faire une attaque de flanc sur l'ennemi à partir des positions d'Als, et 26.-27. Mai, la flotte conduisit l'armée de Funen à Als.

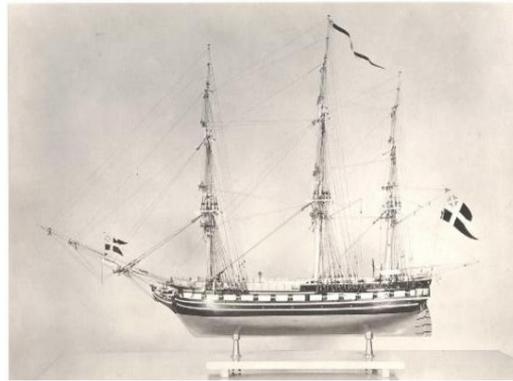
Dans les jours suivants, l'armée danoise livre deux de ses plus belles batailles, le 28 mai à Nybøl et le 5 juin 1848 à Dybbøl. Bien que la marine ait aidé, notamment l'ancienne corvette Najaden, et ait ainsi contribué au succès des batailles, ces deux victoires importantes étaient définitivement le mérite de l'armée.

Début juin, un détachement de l'armée suédoise de 3 500 hommes, sous le commandement du général Lövenhjälm, est transféré de Göteborg et Malmö à Funen pour assister les troupes danoises.

Il a également été décidé d'étendre le blocus naval aux ports allemands de la mer du Nord, et notamment aux débouchés des fleuves allemands en mer du Nord.

Un nouvel escadron fut donc constitué, des frégates désormais entièrement équipées Bellona, Gefion et Thetis, l'escadron fut placé sous le commandement du capitaine Steen Bille.

La frégate Havfruen, qui avait précédemment servi en mer Baltique, a également rejoint cette escadre. Elle a été remplacée en mer Baltique par la frégate désormais entièrement équipée Freia



La corvette Najaden

La corvette Najaden, âgée de presque 30 ans, qui avait jusqu'ici participé à ces mois de guerre avec grand honneur, ne devait pas seulement devenir le navire de guerre qui était le premier en poste à Sønderborg immédiatement après le déclenchement de la guerre, mais elle était aussi de ici que cette partie des derniers coups de feu de la guerre a été tirée.

La corvette, sous le commandement du capitaine Krenchel, était à l'ancre dans le fjord de Flensburg avec deux canots pneumatiques. La tâche des navires était en partie de surveiller le trafic à destination et en provenance de la ville, en partie d'empêcher l'ennemi d'occuper la péninsule de Holnæs.

Les équipages à bord des trois navires étaient convaincus qu'une trêve serait en place dans les prochains jours, et ils étaient convaincus que le temps des fusillades était révolu. Un armistice qui mettrait également fin au fastidieux service du blocus.

Le soir du 16 août, cependant, le capitaine Krenchel reçut des informations d'un pêcheur local qui avait ramé jusqu'au Najaden que l'artillerie de campagne ennemie avait été positionnée cachée derrière une colline, près de la maison du pêcheur.

La distance à la corvette avait été soigneusement ajustée et des fours à incandescence avaient été installés pour les balles. Le but était clairement d'incendier la corvette à l'aube.

Le commandant du Najaden a immédiatement pris ses précautions et, sous le couvert de l'obscurité, la corvette a été silencieusement déformée de sa position d'ancre et s'est déplacée plus loin dans le fjord, en même temps que le large côté était tourné vers la terre et que les hommes étaient habités. les pistolets.

Lorsque la première aube se leva le 17 août 1848, l'équipage à bord de la corvette put voir avec beaucoup de gaité les obus ennemis tomber exactement là où le Najad était précédemment au mouillage.

Dans la lumière du matin déclinante, cependant, l'erreur a été rapidement découverte et un nouvel objectif a été fixé. Pendant plus d'une heure, une bataille féroce se déroulait maintenant des deux côtés, au cours de laquelle la corvette devait encaisser plusieurs coups, tout comme la bataille exigeait des sacrifices parmi l'équipage.

Les deux canonnières, qui étaient à l'ancre à Egersund, avaient été convoquées par l'ordre du canon et intervenaient maintenant dans le conflit en attaquant par le flanc, de sorte que la batterie était attaquée des deux côtés.

L'artillerie de campagne ennemie est bientôt contrainte de fuir. - Les derniers coups de feu ont été tirés, cette fois.

Le 26 août 1848, un armistice de 7 mois entre la Prusse et le Danemark est finalement établi à Malmö.

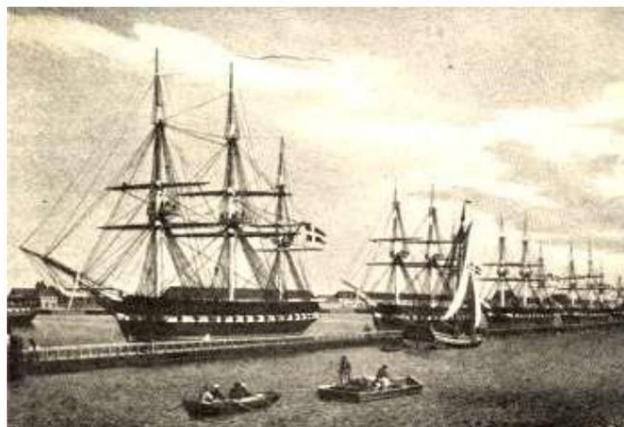
L'armistice a donné à la Prusse le droit de garder 2 000 hommes dans le Schleswig, tout comme le Danemark devait en garder un nombre similaire à Als, en même temps tous les prisonniers de guerre devaient être libérés et saisir les navires et leurs cargaisons restituées.

Mais la trêve n'a pas été prolongée. Dès février 1849, le gouvernement danois décide de mettre fin à l'accord d'armistice entre les parties. Cette mesure sérieuse a notamment été prise dans le contexte de l'occupation violente du Jutland méridional par les Allemands.

Au cours de l'hiver et du début du printemps 1849, le Danemark avait maintenant eu le temps de faire les préparatifs nécessaires pour éventuellement reprendre la guerre.

Sur Als, Funen et dans le Jutland, l'armée avait été renforcée et les fortifications agrandies. La marine avait été équipée, non seulement pour pouvoir soutenir l'armée, mais aussi pour pouvoir lancer un blocus naval complet des ports allemands de la mer Baltique et de la mer du Nord.

De grandes parties du gouvernement danois avaient également été remplacées en novembre 1848, le ministre de la Marine CC Zahrtmann étant l'un de ceux qui conservèrent son poste.



Des frégates sont préparées et équipées à Holmen en 1849.

La flotte avait désormais également acquis une force de combat importante, car son meilleur et plus récent navire de la ligne Christian VIII , avec 84 canons, avait été équipé et placé sous le commandement du commandant le capitaine F. Paludan.

De plus, les frégates Bellona, Freia, Gefion, Mermaid, Nymph, Rota et Thetis, ainsi que les corvettes Flora, Galathea et Najaden avaient été équipées. De plus, les bricks St. Croix, St.

Thomas, Mercurius et Ørnen, les bateaux à vapeur Geiser, Hekla et Skirner ainsi qu'un certain nombre de petits navires, bateaux à vapeur, canonnières et canonnières de la désormais puissante flotte danoise.

La guerre éclate à nouveau

La période de 7 mois de la trêve a expiré le 26 mars 1849, mais alors que les négociations de paix se poursuivaient à Londres, la trêve a été prolongée de huit jours supplémentaires. Mais ce n'était qu'un report.

Le matin du 3 avril, l'armée danoise franchit l'Alssund et avance rapidement vers Sundeved, toute résistance étant écrasée. Au même moment, le général Rye avançait vers Kolding.



La frégate Sirène

La marine a aussi fait sa part ! - Le capitaine Dirckinck-Holmfeld a couru avec le Najaden et un détachement de canonnières dans Åbenrå, a chassé l'ennemi et a occupé la ville.

Dans le fjord de Flensburg, la frégate Havfruen, commandée par le capitaine Petersen, et un autre détachement de canonnières ont attaqué les troupes ennemies à Egersund.

Le même jour, le ministre de la Guerre, qui séjournait à Sønderborg, donna l'ordre d'arrêter l'avancée, de peur que les troupes n'avancent trop loin.

Le soir même, un petit vapeur est envoyé avec les ordres nécessaires au général Rye à Haderslev.

Une opération navale précédemment prévue contre Eckernförde aurait dû maintenant être reportée ou abandonnée, mais cela ne s'est pas produit. La défaite unique, mais en même temps la plus humiliante, de la flotte pendant les guerres du Schleswig était maintenant en train de se produire.

Lors d'une réunion au quartier général de l'armée à Sønderborg déjà le 2 avril, il avait été décidé de lancer une opération navale contre Eckernförde pour soutenir l'avancée des troupes danoises.

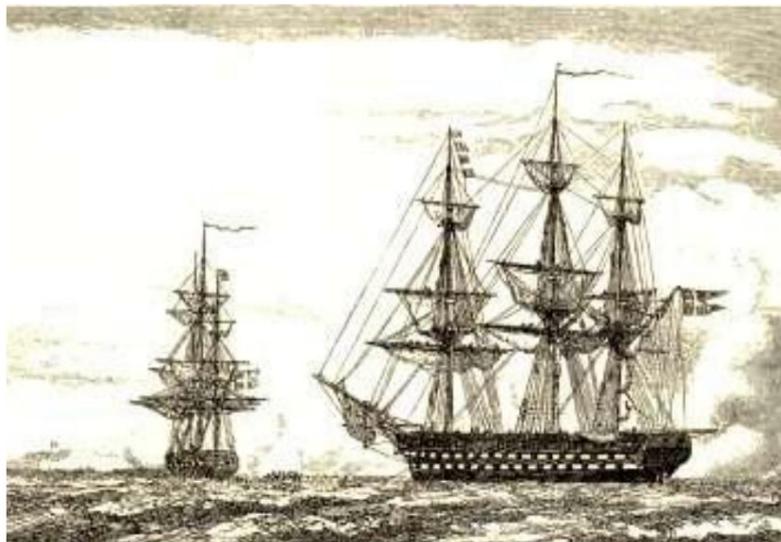
Étaient présents à cette réunion, entre autres, le général en chef, le général de division v. Krogh et le commandant HG Garde, qui était commandant de l'escadron sur la côte est des duchés.

Le 3 avril au soir, l'ordre définitif de l'expédition est rédigé, malgré le fait que le ministre de la Guerre ait stoppé la progression.

Le lendemain matin, l'ordre est transmis au Commandant Capitaine Paludan, qui doit diriger l'opération, en tant que commandant du navire de ligne Christian VIII.

L'objectif principal de l'opération était de détruire les fortifications allemandes à l'approche d'Eckernförde et de faciliter ainsi les opérations de l'armée contre la ville, opérations déjà ralenties la veille.

En plus du paquebot, la frégate Gefion et les bateaux à aubes Hekla et Geiser ont également été mis à disposition pour l'expédition. En outre, la force avait été complétée par une compagnie de soldats de Sønderborg.



La frégate Gefion et le navire de ligne Christian VIII dans le fjord d'Eckernförde

Tout au long de la journée, l'équipage du paquebot devait pratiquer des exercices de canon, etc., le navire n'avait jamais combattu et l'équipage était assez inexpérimenté. Cet après-midi-là, l'escadron était à destination.

À l'aube du lendemain matin, le jeudi saint 5 avril 1849, partout dans les navires danois ont été préparés pour la bataille, et les plans d'attaque ont été revus.



La flotte attaque les fortifications allemandes à Eckernförde

Ce qui était auparavant considéré comme une tâche simple allait devenir un désastre pour les navires danois. Cela était dû en partie aux conditions de vent changeantes, qui rendaient difficile la manœuvre des navires dans le fjord, mais aussi à une intelligence extrêmement médiocre.

En plus des deux batteries fixes que les Danois connaissaient, il s'est avéré que les forces allemandes dans la région avaient beaucoup plus d'artillerie dans la région. Artillerie qui a été rapidement déployée dans la bataille contre les deux navires de guerre danois.

À un moment donné, la situation est si dangereuse pour Paludan et ses navires qu'il demande une trêve, afin, si possible, de tirer les navires hors du fjord dans le coup de vent d'est fortement croissant.

Les Allemands retardent les négociations et en profitent pour renforcer leurs positions, tout en apportant des renforts supplémentaires. La réponse allemande n'a été disponible qu'en fin d'après-midi.

C'était une demande claire de reddition.

La bataille a repris à 5 heures de l'après-midi, heure à laquelle la frégate Gefion était presque hors de combat. Peu de temps après, la frégate dut frapper le pavillon, tandis que le vaisseau de ligne fit une dernière tentative pour s'échapper.

Avec des voiles déchirées et un feu nourri à bord, le paquebot a également été contraint de battre pavillon un peu plus tard. L'équipage a finalement dû renoncer à éteindre les nombreux incendies à bord et l'ordre a été donné d'abandonner le navire.



Il y avait encore une centaine de membres d'équipage à bord lorsque le navire a explosé.

La flotte avait perdu deux de ses meilleurs et plus récents navires, plus de deux cents tués et blessés, et env. 900 hommes capturés.

Le paquebot Christian VIII's enfin dans le fjord d'Eckernförde

Le jeudi saint redevient ainsi un triste jour fatidique pour la flotte danoise, rappelant la bataille du Nid, le jeudi saint 2 avril 1801.

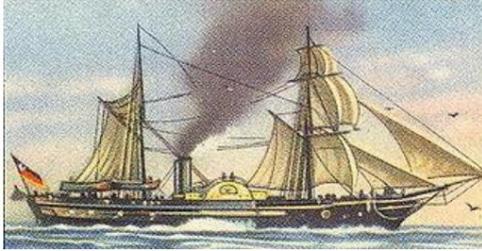
En plus de la défaite humiliante d'Eckernförde, tous les ports allemands de la mer Baltique et de la mer du Nord étaient désormais bloqués et étroitement enfermés par des navires de guerre danois. Le commerce maritime et côtier allemand a été arrêté et partout où le drapeau allemand apparaissait sur la mer, les navires étaient remontés.

Le blocus naval total dérangeait non seulement la Confédération allemande, mais aussi les nations maritimes, dont surtout l'Angleterre, qui commerçait avec l'Allemagne.

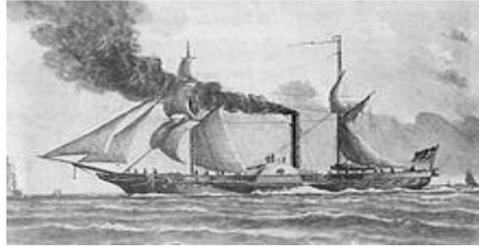
Pour le Danemark, il était important de maintenir la plus grande pression possible sur l'ennemi, et ainsi de l'éloigner des îles. Tant que le grand adversaire ne pouvait pas atteindre les îles, il ne pouvait pas vaincre son adversaire beaucoup plus petit. Les Danois le savaient et l'utilisaient à bon escient.

En mer du Nord, le difficile blocus avait été mené par Steen Bille avec quatre frégates, une corvette et le vapeur Geiser. Le blocus lui-même a tenu, même si à un moment donné le Vesterhavssørerne a dû être abandonné, car les navires danois étaient trop gros pour poursuivre les plus petites canonnières allemandes dans les chenaux étroits.

Les Allemands ont travaillé dur pour créer une flotte de navires à vapeur armés qui pourraient briser le blocus naval danois, et à Bremerhafen, ils ont en fait réussi à préparer 3 navires, à savoir Barbarossa avec 9 canons, ainsi que Hamburg et Lübeck, chacun avec 16 canons.



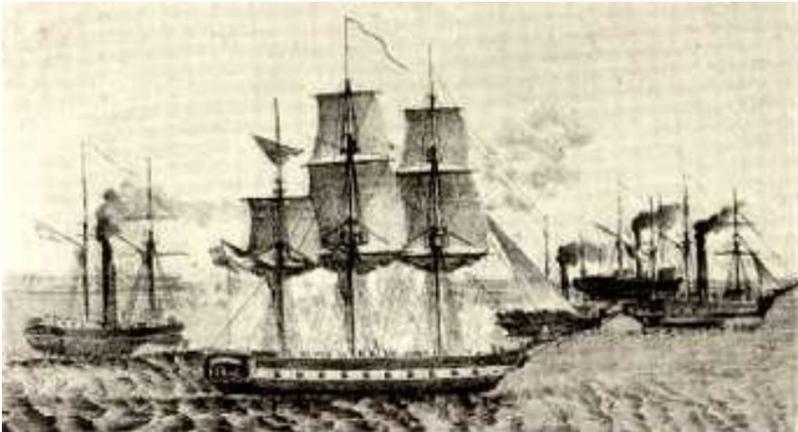
SMS Barbarousse



RadCorvette Lübeck

Le 4 juin, cette petite escadre allemande quitta la Weser par un temps presque calme pour tenter de briser le blocus. Les vapeurs allemands se dirigèrent droit vers la corvette Valkyrie, qui gisait comme navire de garde à une assez grande distance des autres navires danois.

Les navires allemands sont entrés dans la ligne et ont ouvert le feu à très longue distance, mais sans aucun effet. Pendant ce temps, la corvette se dirigeait vers Helgoland, où se trouvaient quelques frégates danoises.



Après deux heures de tirs de canon, Geiser est venu à la rescousse, après quoi les vapeurs allemands ont fouillé l'intérieur des terres.

Les frégates Thetis et Rota avaient entre-temps bloqué l'embouchure de la Weser, et les navires allemands durent donc se précipiter pour se réfugier sur l'Elbe.

Geiser et la Valkyrie poursuivent les canonnières allemandes en mer du Nord

En mer Baltique, le blocus naval danois s'était étendu de Kiel à l'ouest, où stationnaient le navire de ligne Skjold et la frégate Freia, échangeant régulièrement des tirs avec des canonnières allemandes à longue portée, jusqu'à Danzig et Pillau à l'est, où la corvette Galathea et le brick St. Croix a servi de navires de blocus.

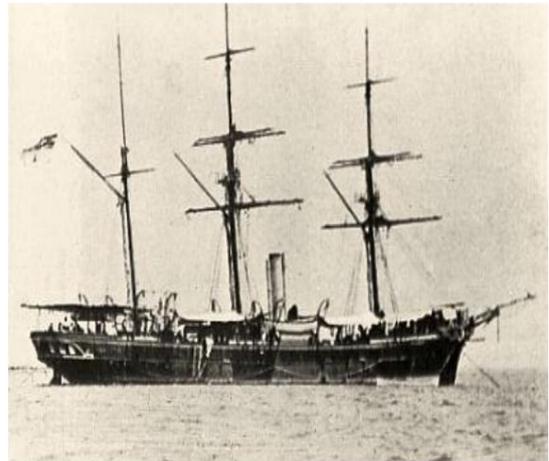
Dans l'après-midi du 27 juin, le vapeur prussien Der Adler quitta Danzig et longea la côte dans la baie de Danziger, où il s'approcha du navire de garde danois, le brick St. Croix, sous le commandement du Capitaine Lieutenant PC Holm.

Le temps dans la région était presque calme, de sorte que le brick ne pouvait ni naviguer ni manœuvrer, c'est pourquoi le vapeur prussien avait clairement un avantage significatif, en même temps qu'il était équipé de tirs à plus longue portée.

A cinq heures et demie le paquebot prussien ouvrit le feu sur le brick d'env. 1 kilomètre de distance, mais la visée était beaucoup trop haute et n'a fait aucun dégât, alors qu'elle-même a été touchée à plusieurs reprises par les tirs de St. Croix.

Le lieutenant-capitaine Holm a essayé à plusieurs reprises de tourner la bordée vers l'ennemi et en même temps a utilisé une faible brise pour s'approcher de Galathea, qui se trouvait à env. 20 milles nautiques plus à l'est.

Cette vaine bataille dura plus de cinq heures, et comme le paquebot prussien ne s'approchait à aucun moment du brick danois, ses canons n'eurent aucun effet, mais elle reçut elle-même plusieurs coups.



SMS Der Adler

Lorsque les navires se sont approchés de la corvette Galathea à 10 heures du soir, Der Adler a abandonné la poursuite et est revenu à toute vapeur à Dantzig.

Sur terre, les Allemands avaient pénétré dans le Jutland et poursuivi le général Rye, les Schleswig-Holstein assiégeaient Fredericia, tandis qu'une troisième division, les Hanovriens, était à Dybbøl.

Déjà le 13 avril, le général Bülow avait pris le commandement suprême de l'armée danoise, et il fut rapidement décidé d'utiliser la liberté d'opération que notre suprématie totale sur la mer donnait à l'armée.

La liberté d'opération devait être utilisée pour faire une fente à partir de l'une des positions de flanc, et le général Bülow a choisi Fredericia pour cela.

Le service de transport maritime, dirigé par le capitaine PW Tegner, s'est donc occupé de transférer des troupes entre les régions du pays. Fin juin, une partie des troupes est transférée d'Als à Funen. Les 4 et 5 juillet, les navires de transport danois étaient également occupés, lorsque la majorité du corps du général Rye "disparut" de ses poursuivants à Helgenæs.

Les forces de troupes ont été transportées à Funen, où elles se sont rassemblées à Strib et Middelfart, après quoi elles ont été discrètement acheminées vers Fredericia par le service de transport maritime.



La flotte de transport à Svendborgsund

Le 6 juillet 1849 est devenu l'un des jours d'honneur et de souvenir du Danemark ! Les forces du Schleswig-Holstein qui avaient assiégé Fredericia ont été complètement prises au dépourvu par l'attaque violente et complètement inattendue qui a commencé à 1 la nuit.

Après une bataille féroce et sanglante à l'extérieur des murs de la forteresse, l'armée rebelle était en complète désintégration et la défaite totale.

La flotte a participé à l'opération sur les deux flancs. Sur le flanc droit de l'ennemi, 1 navire à vapeur et 1 division de canonnières sous le commandement du capitaine Krenchel ont participé à Skærbæk et ont ensuite escorté 18 navires de transport avec des soldats jusqu'à Snoghøj, qui était occupé.

Cependant, les efforts de la flotte sur l'aile gauche de l'ennemi à Randsfjord prirent encore plus d'importance. 4 bateaux à vapeur et 2 canonnières opéraient ici, sous le commandement du capitaine lieutenant Muxoll.

Muxoll réussit à débarquer 50 soldats qui, avec l'appui des canonnières, pouvaient couper la retraite des rebelles. L'avancée de l'armée danoise ayant simultanément bloqué les autres options de retrait, elle a donc réussi à capturer une brigade entière.



Le blocus danois des ports allemands affectait fortement le commerce anglais et russe en particulier, et ces deux pays avaient donc pris l'initiative de rétablir la paix.

Quelque temps avant l'issue de Fredericia et la victoire danoise, des négociations avaient eu lieu à Berlin et, le 10 juillet 1849, il fut décidé d'introduire un nouvel armistice, cette fois pour six mois et six semaines !

L'armistice exige naturellement la cessation des hostilités et la levée du blocus naval des ports allemands, ainsi que la restitution des navires saisis.

Dans le même temps, une ligne de démarcation a été tracée au sud de Flensburg, où la zone au sud devait être gardée par les troupes prussiennes, tandis que les troupes suédoises neutres devaient garder Nordslesvig (presque l'actuel Sønder Jutland).

En juillet, la plupart des blocus ont été levés, bien que le blocus de Kiel et d'Eckernförde n'ait été maintenu que jusqu'au 25 août en raison de l'entêtement des troupes du Schleswig-Holstein. Après cette date, cependant, un petit escadron d'observation a été maintenu à Eckernförde, pour s'assurer que la frégate Gefion n'a pas été enlevée.

À Berlin, cependant, les négociations de paix traînaient en longueur alors que la Prusse changeait sa position concernant la séparation constitutionnelle et administrative du Schleswig du Holstein et son lien d'État avec le Danemark.

Ce n'est que le 2 juillet 1850 que la Prusse, aux abois, signe un traité de paix avec le Danemark en son propre nom et au nom de la Confédération germanique. Mais ce n'était qu'une soi-disant "paix simple", où les deux parties réservaient leurs droits.

Cela ne pouvait que signifier que la Prusse reportait simplement une confrontation finale à un moment plus opportun. Notre diplomatie avait ainsi perdu la paix dans laquelle la marine, par ses efforts efficaces, avait forcé l'ennemi à s'engager.

Au Holstein, les rebelles avaient profité de la longue trêve pour rassembler une armée d'environ 30 000 hommes. L'armée était stationnée à Rendsburg et se composait pour la plupart de volontaires allemands, sous le commandement du général prussien Willisen.

L'encre du traité de paix entre la Prusse, la Confédération allemande et le Danemark était à peine sèche que l'armée rebelle traversa l'Ejderen et se dirigea vers le nord pour s'établir dans le Jutland méridional.

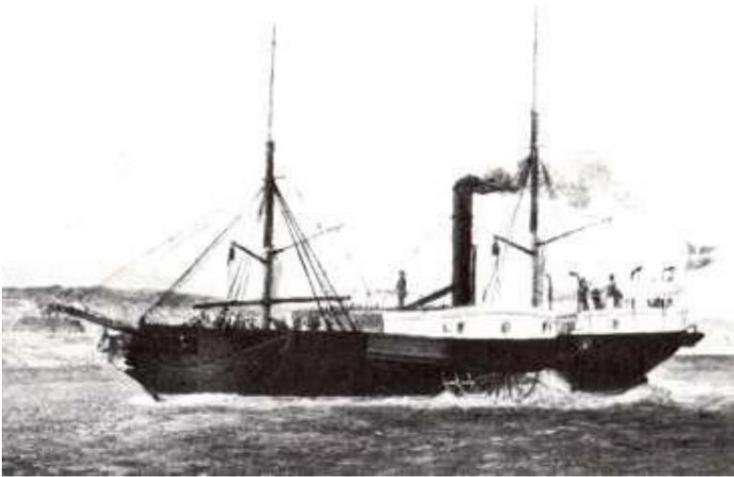
Mais l'armée danoise, qui comptait désormais 40 000 hommes, était bien préparée et, sous le commandement du général de division Krogh, les soldats danois affluèrent rapidement dans le duché depuis le nord du Jutland, Funen et Als pour se rassembler à Flensburg.

Dès les 24 et 25 juillet, les deux armées s'affrontent à l'Isted dans une bataille sanglante, où l'armée rebelle est vaincue et les Allemands doivent fuir tête et cou et se réfugier derrière les Eideren.

L'armée danoise occupait désormais Dannevirke et toute la ligne frontalière d'Eckernförde à Frederiksstad, tandis que la marine apportait son soutien sur les deux flancs.

En même temps que ces événements se déroulaient sur terre, la flotte avait de nouveau été préparée pour l'action. Cette année, nous n'avions que les rebelles comme adversaires, de sorte que seuls le Holstein et la partie sud du Jutland du Sud devaient être bloqués. Il n'a donc fallu équiper qu'un petit nombre de navires.

Le capitaine de frégate Steen Bille reçut le commandement de l'escadron sur la côte est et hissa son insigne de commandement sur le vapeur Skirner.



Le bateau à vapeur Skirner

Le commandant d'escadron avait également à sa disposition le navire de ligne Skjold, les frégates Freia et Thetis, les bateaux à vapeur Holger Danske, Hekla et Eideren, la corvette Valkyrie et le navire à écorce Saga.

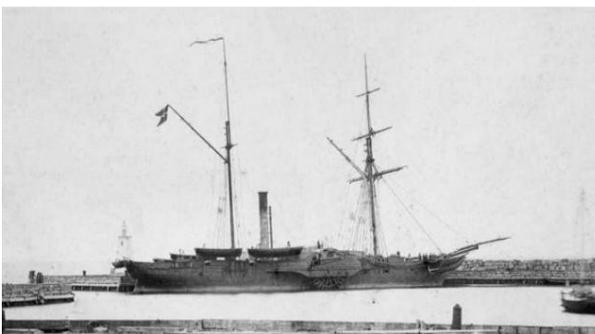
En outre, 4 canonnières à Fehmern, qui ont été prises en possession le 17 juillet, ainsi que 4 canonnières à Eckernfôrde et enfin 8 canonnières à Slien.

Les Schleswig-Holstein, qui avaient reçu l'aide de leurs amis du sud, avaient acquis des bateaux à vapeur et des canonnières armés et, avec cet équipement, tentaient de jouer un rôle.

Le 17 juillet, le commandant de l'escadron danois avait reçu des informations selon lesquelles la canonnière à vapeur du Schleswig-Holstein Von der Tann avait traversé le Fehmern Sound en route vers Neustadt.



Von der Tann



Le bateau à vapeur Hekla

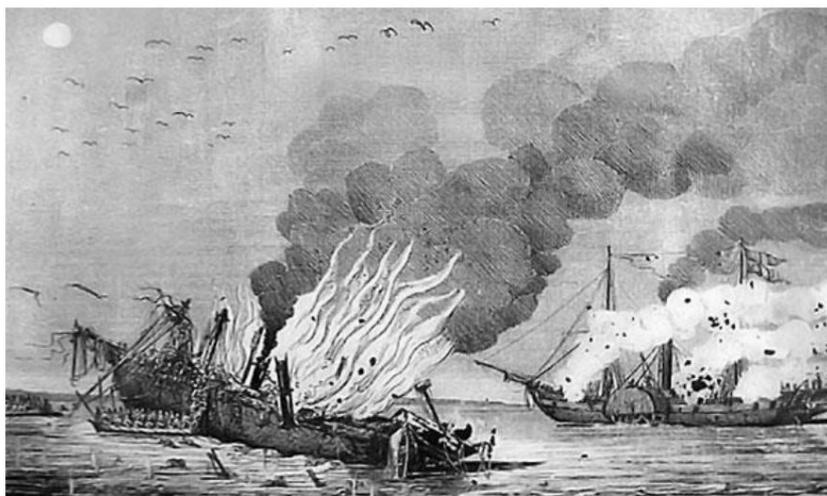
Le vapeur Hekla, sous le commandement du capitaine Edouard Suenson, est immédiatement dépêché sur zone.

Le matin du 20 juillet, la canonnière du Schleswig-Holstein a été repérée depuis le vapeur Hekla en direction de Travemünde. Avant que Suenson ne parvienne à se mettre à portée, la canonnière avait disparu en amont de la rivière Trave en direction de Lübeck.

A Lübeck, qui était allemande et donc neutre, ils n'étaient pas enthousiasmés par ce visiteur inattendu, et la canonnière rebelle reçut donc l'ordre de quitter à nouveau le port.

Au cours de la soirée, Von der Tann a donc tenté de se faufiler sous le couvert de l'obscurité, mais la tentative d'évasion a été immédiatement découverte par Hekla, qui a suivi.

Après un combat court mais frénétique près du rivage, les rebelles échouent leur canonnière, y mettent le feu et l'abandonnent. Peu de temps après, le navire a explosé et au matin, l'épave avait brûlé jusqu'à la ligne de flottaison.



Le clash entre Hella et Von Der Tann

Cependant, la bataille avec la canonnière à vapeur à vis du Schleswig-Holstein Von der Tann n'était pas la dernière fois que Hekla et le capitaine Edouard Suenson avaient l'occasion de se faire un nom pendant ces années de guerre.

Déjà le mois suivant, le 16 août 1850, Hekla et le capitaine Suenson étaient de nouveau dans l'incendie, cette fois dans la baie de Kiel.

Le navire à vapeur à roues Hekla, qui faisait partie de la force de blocus au large de Kiel, est cette fois entré en bataille dans le fjord de Kieler avec le navire à vapeur Schleswig-Holstein Løwe et quatre canonnières. L'une des canonnières a été incendiée, après quoi les rebelles se sont retirés du combat.

Grâce à ses efforts actifs et vigilants sur la côte, Hekla a réussi à gagner un tel respect parmi les rebelles qu'ils ont même donné le surnom de "The Black Robber". Un nom qui n'est pas le moins né du fait que la Hekla était équipée de passages de roue peints en noir

En mer du Nord, plusieurs tentatives ont été faites pour occuper les îles occidentales, mais en partie à cause de la taille des navires danois, il était difficile de manœuvrer dans les zones peu profondes de la mer des Wadden, qui étaient défendues par le vapeur des rebelles Kiel et 3 canonnières.

Ce n'est qu'à la mi-août 1850 qu'une division de canonnières de 6 canonnières arrive en renfort, puis les eaux sont débarrassées des bateaux ennemis vers le 17 septembre.

Après cela, la Vesterhavssørerne pourrait être occupée en même temps que les canonnières pourraient lancer un blocus efficace de l'Eider depuis l'ouest.

Sur la côte est du sud du Jutland, les navires ont cherché à soutenir au maximum les opérations de l'armée, notamment à Eckernförde les 12 et 13 septembre pendant et après la bataille de Mysunde. À Eckernförde, Bille lui-même a mené l'attaque et transféré des troupes. Après les batailles, des canonnières ont été conduites sur le Slien, pour un grand soutien à l'armée.

Dans les mois suivants, les armées se font face de part et d'autre de l'Eider, tandis que la marine garde les eaux et les côtes. Lorsque les navires ont dû être désarmés pendant l'hiver, un régiment naval d'équipages a été formé pour la garde côtière sur les ailes de l'armée.

Le 1er janvier 1851, la guerre s'est arrêtée lorsque les conditions en Allemagne ont obligé les rebelles à déposer les armes et l'armée du Schleswig-Holstein a été dissoute. La campagne de trois ans était enfin terminée, la paix rétablie et le sud du Jutland retrouvé.

L.E.K

---