Folge 8. 2. Schleswig-Holsteinischer Krieg (1864): Erfolg und Sieg zur See – doch zu Lande die totale Niederlage

In der Bildmitte die Fregatte Sjælland, gefolgt vom Linienschiff Skjold,

An Land befanden sich die Dänen im Krieg von 1864 überall auf dem Rückzug, aber die Marine bot der allzu seltenen Ermutigung für eine allmählich entmutigte und kriegsmüde dänische Bevölkerung.
Die Flotte war vor Ausbruch des Krieges kaum ausgerüstet, schaffte es aber dennoch, eine totale Seeblockade gegen die deutschen Häfen zu errichten.
Die vereinten österreichischen und preußischen Seestreitkräfte stellten nie eine wirkliche Bedrohung für die dänische Flotte dar, aber leider wurden die Kriege nicht nur auf See entschieden.

Die bedrohlichen politischen Verhältnisse hatten dazu geführt, dass bereits Ende 1863 verschiedene militärische Maßnahmen ergriffen worden waren, u. a bedeutete, dass sie im November 1863 damit begannen, die Schiffe der Marine für den Krieg auszurüsten.

Es war jedoch nicht möglich, die gesamte Flotte vor Beginn der Feindseligkeiten am 1. Februar 1864 vollständig auszurüsten, aber die Flotte war dennoch bereit, ihren Teil der Aufgabe zu lösen.

Die Flotte wieder im Krieg

Nachdem die ersten preußisch-österreichischen Truppen die Eider überquert hatten, erging sofort ein ähnlicher Befehl an die ausgerüsteten dänischen Schiffe:

"Alle Schiffe unter irgendeiner deutschen Flagge würden aufgezogen und zum nächsten Hafen gebracht".

Die Aufgaben der dänischen Marine während dieses Krieges waren:

- Vernichtung oder Blockierung der preußischen Flotte, so dass ein Angriff von der Seeseite ausgeschlossen war und gleichzeitig Sicherung des Seeweges für die dänischen Militär- und Handelstransporte.
- Unterstützung der Operationen der Armee auch durch direktes Eingreifen vom Meer aus
- Errichtung einer Handelsblockade der deutschen Häfen

Bei Kriegsausbruch im Februar 1864 erhielt die Marine den Auftrag, eine Blockade der deutschen Häfen zu errichten.
Zwei Staffeln wurden ausgerüstet, eine in der westlichen Ostsee unter Kriegshauptmann F. Muxoll und eine in der östlichen Ostsee unter dem Kommando von Konteradmiral CE van Dockum, wo die einzigen deutschen Seestreitkräfte, Einheiten der neu aufgestellten preußischen Flotte, stationiert waren.

Seeblockade

Modell der Schraubenfregatte NIELS JUEL

Die Schraubenfregatte Niels Juel war unter dem Kommando von Orlog-Kapitän Johan L. Gottlieb seit Ende Januar im Skagerak stationiert, um unter anderem um 3 preußische Kanonenboote, die sich möglicherweise in der Nordsee aufhalten, im Auge zu behalten.

Es stellte sich jedoch heraus, dass sich die Kanonenboote derzeit nicht in der Nordsee befanden.

Als am 1. Februar der Krieg ausbrach, erhielt der Kommandant bereits wenige Tage später den Befehl, die norwegische Küste zu verlassen und sich in die Gewässer zwischen Borkum und Helgoland zu begeben.

Bald darauf wurde Niels Juel befohlen, durch den Ärmelkanal zu segeln und das Einsatzgebiet so zu erweitern, dass es sich bis nach Falmouth erstreckte.
Die Aufgabe bestand weiterhin darin, nach preußischen Kriegsschiffen Ausschau zu halten und gleichzeitig jedes deutsche Handelsschiff, das ihm begegnete, heranzuholen.

Kriegskapitän Johan L. Gottlieb

Die Präsenz der dänischen Schraubenfregatte Niels Juel in der Nordsee und im Ärmelkanal sorgte in deutschen Schifffahrtskreisen für großes Aufsehen. Die Angst, erzogen zu werden, war groß!

Allerdings war das Wetter in der Nordsee zu dieser Jahreszeit rau und Mitte März musste die Fregatte nach einigen Unfällen nach Kopenhagen zurückkehren.

Die Fregatte wurde durch die Schraubenkorvette Dagmar, Kommandant Kapitän Lt. GFW Wrisberg, ersetzt, und es stellte sich bald heraus, dass die dänische Seeblockade so effektiv war wie während des Ersten Schleswig-Krieges 1848-50

Schrauben Sie die Corvette Dagmar

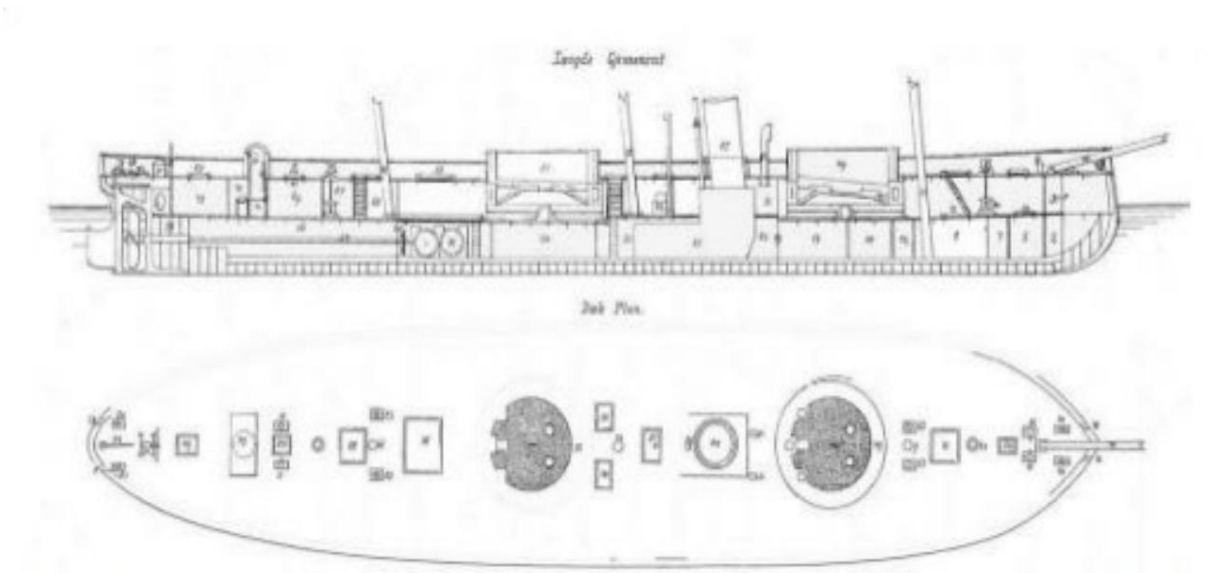
Zum ersten Mal im Kampf

Kriegskapitän
Hans-Peter Rothe

Das neueste Schiff der dänischen Marine, die Panzerbatterie ROLF KRAKE, hatte erst im Jahr zuvor Probefahrten in der Ostsee absolviert, als am 1. Februar 1864 der Krieg gegen Preußen und Österreich ausbrach.

Bei Kriegsausbruch war das Schiff nicht ausgerüstet und erst am 11. Februar 1864 konnte das Schiff mit dem 51-jährigen Kriegskapitän Hans Peter Rothe als Kommandant das Kommando übernehmen.

Die Panzerbatterie und ihre 141-köpfige Besatzung wurden sofort zum Geschwader im westlichen Teil der Ostsee mit Station in Sonderburg beordert.



Sidetegning og dæksplan af panserbatteriet ROLF KRAKE

Schnell im Krieg

Bereits am 18. Februar, nur eine Woche nachdem das Schiff Kopenhagen verlassen hatte, musste die Panzerbatterie zum ersten Mal ihre 4 Geschütze abfeuern. Echte 60-Pfund-Geschütze mit glattem Lauf.
Rolf Krake erhielt den Auftrag, eine Brücke zu beschießen, die die Preußen über der Mündung von Nybøl Nor gebaut hatten.
Das Schiff fuhr daher durch die Flensburger Förde ein und vor Egernsund begann nun ein schwerer indirekter Beschuss der Brücke. Das flache Wasser erlaubte es Rolf Krake nicht, nahe genug heranzukommen, um direkt hineinzuschießen.

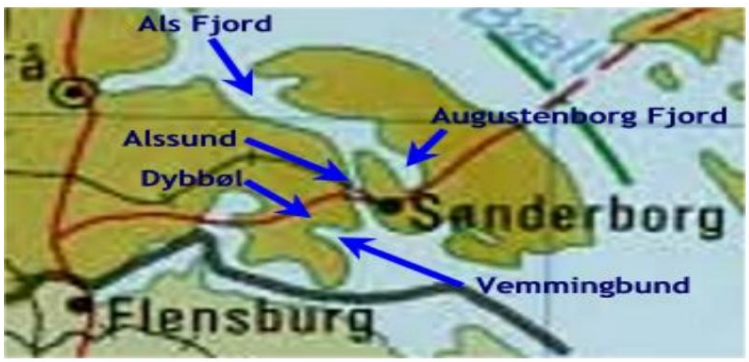
Nach 1½ Stunden und nachdem 57 Schüsse abgefeuert worden waren und unter schwerem Beschuss stand, wurde beschlossen, nach Sonderburg zurückzukehren.
Das Schiff selbst war ca. getroffen worden. hundert Mal und hatte drei Verwundete an Bord, aber der preußischen Artillerie war es nicht gelungen, die Panzerung von Rolf Krake zu durchbrechen, obwohl die preußischen Schüsse auf eine Entfernung zwischen 1400 und 2000 Metern abgefeuert worden waren.

Preußische Bestürzung

Nachdem Rolf Krake zum Ankerplatz in Sønderborg zurückgekehrt war, wurde der Schaden von einer Kommission des Orlogsværftet in Kopenhagen begutachtet.
Die Kommission war sofort der Ansicht, dass das Schiff zur Reparatur nach Kopenhagen geschickt werden sollte, aber das dänische Oberkommando war der Ansicht, dass auf das Schiff in der Gegend nicht verzichtet werden könne, und der Schaden daher mit lokaler Hilfe repariert wurde, während das Schiff für die in Sonderburg lag nächsten Tage.
Die Preußen hingegen hatten durch die Bemühungen der Panzerbatterie einige Bestürzung hervorgerufen. Es war das erste Mal, dass sie eine Panzerbatterie in Aktion sahen.
Leider hat die Geschichte gezeigt, dass die Zusammenarbeit zwischen der Seefahrtsführung und der Armeeführung nicht entwickelt war und daher die koordinierten Bemühungen nicht die Bedeutung hatten, die sie hätten haben können. Zudem waren die Kommunikationsmöglichkeiten zwischen Schiff und Land nicht ausreichend.

Fortsetzung der Aufklärung in der Gegend

Am 22. und 26. Februar war ROLF KRAKE erneut auf Erkundungstour in Vemmingbund, um zu untersuchen, wie es um die angebliche Anordnung der preußischen Artilleriestellungen bestellt war.



Die Gegend um Alsen

Aber auch wenn das Schiff oft nur 500 Meter vom Land entfernt konnten weder Truppenbewegungen noch andere militärische Aktivitäten beobachtet werden. Das Schiff blieb dann auch keinem Beschuss von Land ausgesetzt.

Neue Bedrohung aus dem Süden

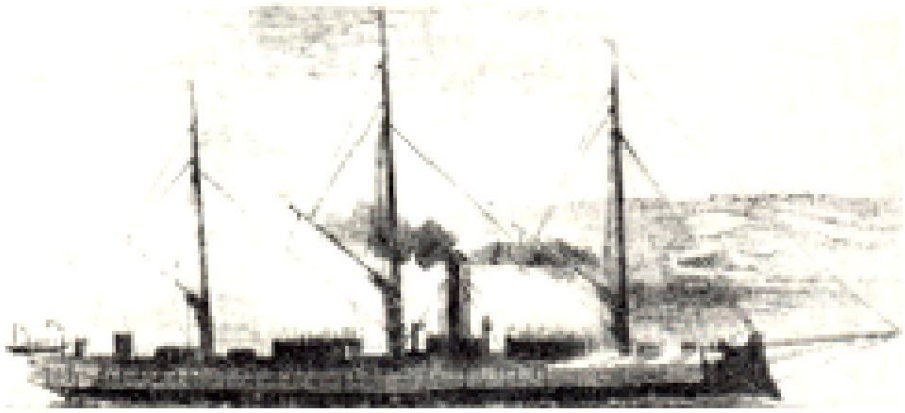
Um die deutsche Handelsflotte vor der totalen dänischen Blockade zu schützen, beschloss Österreich, das im Deutschen Bund mit Preußen verbündet war, eine größere Seestreitmacht vom Mittelmeer in die Nordsee zu entsenden, um die dänische Seeblockade ggf. zu brechen möglich.
Bereits Anfang März 1864 hatte das Marineministerium die Nachricht erhalten, dass die Österreicher die Entsendung dieser Seestreitkräfte in dänische Gewässer vorbereiteten.
Dies hatte zur Folge, dass das Marineministerium umgehend beschloss, ein Nordseegeschwader, bestehend aus der Fregatte Niels Juel als Flaggschiff, mit Marinekapitän Edouard Suenson als Geschwaderführer und den Schraubenkorvetten Dagmar und Hejmdal zu bilden, um diesem Neuen entgegenzuwirken Bedrohung.

Die Schraubenkorvette Hejmdal

Der Sturm bei Dybbøl

Am 28. März 1864 um 3 Uhr morgens starteten die preußischen Truppen den ersten großen Angriff auf die Stellungen bei Dybbøl.
Sobald es hell wurde, startete die Panzerbatterie Rolf Krake von Sønderborg und steuerte den nördlichen Teil von Vemmingbund an. Hier wurde es sofort von den hochgelegenen preußischen Artilleriestellungen bei Broager aus beschossen.
Von der Panzerbatterie aus konnte man sehen, was los war, und der Kommandant, Hauptmann Rothe, beschloss sofort, in Vemmingbund einzumarschieren, um die dänischen Streitkräfte zu unterstützen, obwohl er das vereinbarte Signal nicht erhalten hatte.
Die vorrückenden feindlichen Kolonnen wurden sofort unter Beschuss genommen, gleichzeitig war auch Rolf Krake starkem feindlichem Feuer ausgesetzt.

Das Schiff erhielt mehrere Treffer, entschied sich jedoch, das Feuer nicht zu erwidern. Es ging weiter bis zur Schlucht vor den beiden vorderen Schanzen in der Stellung Dybbøl, Schanzen I und II, wo die Panzerbatterie ein besonders wirksames Flankenfeuer gegen die anrückenden preußischen Truppen eröffnete.
Trotz unzähliger Treffer auf Rolf Krake gelang es dem Schiff dennoch, störend einzugreifen und insgesamt 95 Schüsse gegen den Vormarsch der preußischen Streitkräfte auf dem rechten Flügel abzugeben.
Ja, irgendwann wurden die Preußen sogar hierher zurückgeworfen.



ROLF KRAKE in Vemmingbund mit reduziertem Gehalt

Der Beschuss der Panzerbatterie und der erbitterte Widerstand der dänischen Stellungen sorgten schnell für Unordnung in den preußischen Reihen, woraufhin der Angriff zum Erliegen kam.
Die preußische Hauptstreitmacht entschied sich für den Rückzug, während eine kleinere Streitmacht, die es nicht für möglich hielt, sich durch Rolf Krakes Sperrfeuer zurückzuziehen, von den dänischen Streitkräften gefangen genommen wurde. Insgesamt wurden 1 Offizier und 26 Männer gefangen genommen.
Aber die Bemühungen von Rolf Krake konnten natürlich keinen entscheidenden Einfluss auf die Bemühungen an Land haben, und als die dänischen Truppen gegen Mittag in Richtung Sonderburg zurückgedrängt waren, beschloss der Kommandant, das Schiff einige Zeit außerhalb des Schussbereichs der Preußen in Bewegung zu halten.

Wieder einmal hatten die Preußen gesehen, was eine Panzerbatterie leisten konnte!

Der preußische Ansturm auf Dybbøl war zunächst abgewehrt worden, und nach dem Abfeuern von 38 Granaten kehrte die Panzerbatterie nach Sonderburg zurück. Rolf Krake hatte keinen Personalverlust erlitten, aber erneut eine Reihe von Verletzungen.

Das Oberkommando erklärte, das Feuer von Rolf Krake habe eine hervorragende Wirkung gehabt

Das Fischernetz gegen die Panzerbatterie

Nun entschlossen sich die Preußen zu unkonventionellen Methoden, um die Einmischung von Rolf Krake zu stoppen.
In den folgenden Nächten legten sie daher in Vemmingbund eine größere Anzahl von Fischernetzen aus.
Der Zweck war ganz klar, dass die Panzerbatterie sie entweder in die Schraube bringen sollte oder dass sie aus Angst davor das Schiff nicht in die Bucht einfahren ließen.
Von Rolf Krake aus wurden die Netze jedoch schnell beobachtet und an einem nebligen Morgen, dem 10. April, schickte das Schiff eines seiner Schiffe nach Vemmingbund, um die Netze aufzunehmen oder zu senken.
Dem Fahrer des Schiffes, Leutnant WB Jespersen, gelang es schnell, mehrere Netze zu neutralisieren.
Als sich jedoch der Nebel lichtete, geriet das Schiff von preußischer Seite unter Beschuss und sie mussten sich zurückziehen.

Das Ostgeschwader

Das Ostgeschwader wurde Ende Februar unter dem Kommando von Konteradmiral van Dockum verstärkt.

Kommandant Hauptmann C. van Dockum, Kommandant des Baltischen Geschwaders

Es bestand damals aus den Schraubenfregatten Jylland und Sjælland,

Die Schraubenfregatte Zealand

Die Schraubenfregatte Jütland

sowie die Schraubenkorvetten Thor und Heimdal

die Schraubenkorvette Thor

Die Preußen hatten ein Geschwader unter Kapitän zur See Jachtmann, das, als es Mitte März einsatzbereit war, aus der geschlossenen Schraubenkorvette Arcona (26 Kanonen, 12,4 Knoten) und der offenen Schraubenkorvette Nymphe (13 Kanonen, 12 Knoten) bestand. , mit Station in Stettin/Swinemünde und einer Flottille, bestehend aus Raddampfer Loreley, (4 Kanonen, 10,5 Knoten), 18 Dampfkanonenbooten und 4 Kanonenjollen, stationiert in Stralsund.

Am 16. März stellte Jachtmann fest, dass das dänische Geschwader, das 2 Seemeilen ostsüdöstlich von Sassnitz vor Anker lag, nur noch auf drei Schiffen lag. Die Fregatte Jylland war mit Motorschaden nach Kopenhagen geschickt worden, so dass nur Sjælland (42 Kanonen, 10 Knoten) und die beiden Korvetten Thor (14 Kanonen, 9 Knoten) und Hejmdal (16 Kanonen, 10 Knoten) übrig blieben.

Jachtmann beschloss daher, am nächsten Tag mit den oben genannten Kräften zu versuchen, die dänische Blockade zu durchbrechen.

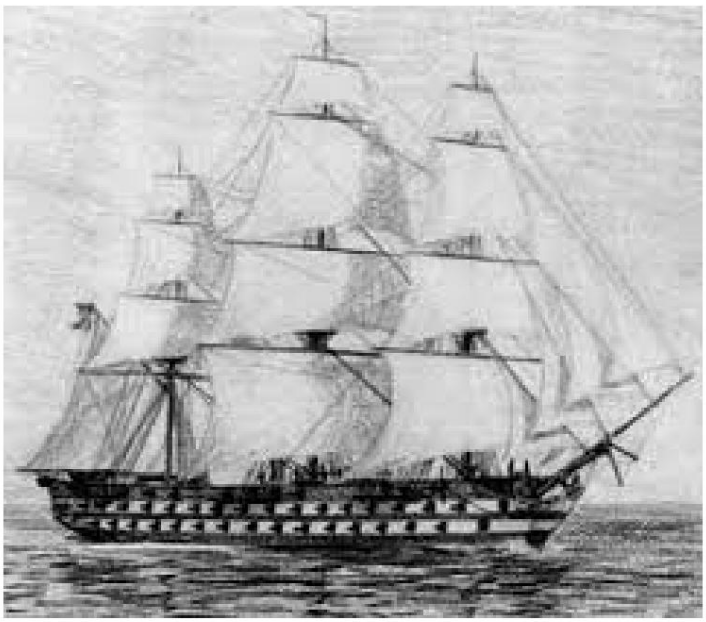
Das Gefecht bei Rügen

Am 17. März 1864 versuchten preußische Seestreitkräfte, die dänische Seeblockade zu durchbrechen, als die Korvetten Arcona und Nymphe von Swinemünde nach Osten aufbrachen, um zu untersuchen, ob sich dänische Schiffe in den Gewässern befanden.

Da sofort keine dänische Präsenz festgestellt wurde, fuhren die preußischen Schiffe weiter nach Westen und wurden hier mit der aviso1) Loreley und sechs Dampfkanonenbooten verstärkt. Das kombinierte preußische Geschwader wandte sich nun in Frontordnung nach Norden.

Als sich Jachtmann am 17. März mittags von Süden näherte, hatte sich das Bild jedoch komplett gewandelt. Vor Jasmund wurde das preußische Geschwader von der dänischen Truppe unter dem Kommando von Konteradmiral CE van Dockum angegriffen.

Das Flaggschiff Sjælland war noch da, aber zusätzlich zu den beiden Korvetten Thor und Hejmdal war jetzt das Schraubenschiff Skjold (64 Kanonen, 9,7 Knoten) hinzugekommen, das am Morgen angetroffen hatte.



Der Schraubenliner Skjold

und eine Schraubenfregatte näherte sich auch von Norden.

Van Dockum hatte gehofft, es sei die Jutland (44 Kanonen, 12 Knoten), aber als sich herausstellte, dass es die kleinere und langsamere Tordenskjold (38 Kanonen, 8 Knoten) war, steuerte er nach Süden auf die angreifenden preußischen Schiffe zu, ohne auf Verstärkung zu warten.

Die Schraubenfregatte Tordenskold

Um drei Uhr waren sie auf Schießstand gekommen, und nach Austausch einiger Breitseiten drehte der Feind nach Süden, und die folgenden fast zwei Stunden verliefen in Form eines Rückzugsgefechts, bei dem am Ende nur die dänischen Buggeschütze und die preußische Nachhut blieben zum Einsatz gekommen.
Kurz darauf kam es zu einem erbitterten Schusswechsel zwischen den beiden Seestreitkräften, bei dem jedoch kein größerer Schaden entstand.

Nach weniger als anderthalb Stunden Kampf zogen sich die preußischen Seestreitkräfte nach Süden zurück.Der Geschwindigkeitsvorteil der preußischen Schiffe von ca. 2 Knoten bedeuteten, dass sich der Abstand allmählich auf ½ Seemeile vergrößerte, wonach das Schießen eingestellt werden musste – ohne dass es der dänischen Flotte gelang, ihnen den Rückzug abzuschneiden. Gegen Abend entkamen die Preußen sicher nach Swinemünde. Die Kanonenbootflottille spielte keine Rolle.

So gelang es Preußen nicht sofort, die dänische Seeblockade zu durchbrechen, aber die Affäre führte dazu, dass die dänische Marine viele Einheiten für eine fortgesetzte Blockade konzentrieren musste.

Seeblockade aufrechterhalten

Die Verluste beschränkten sich auf drei Tote und 19 Verwundete in Seeland, die Preußen verloren fünf Tote und acht Verwundete. Es war die Feuertaufe für die junge preußische Flotte, und kurz nach dem Scharmützel wurde Jachtmann zum Konteradmiral befördert.

Der Versuch, die dänische Blockade zu durchbrechen, blieb jedoch erfolglos und obwohl die preußische Flotte in den folgenden Monaten Verstärkung erhielt, wurde sie nicht wiederholt.
Die dänische Flotte behielt während des restlichen Krieges die Seeherrschaft in der östlichen Ostsee sowie in den beiden anderen Einsatzgebieten.

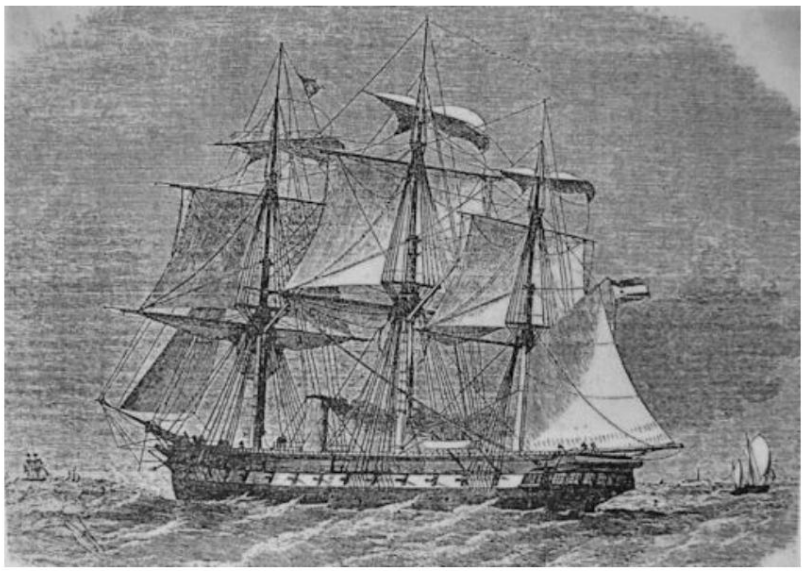
17. März 1864 In der Bildmitte feuert die Schraubenfregatte SJÆLLAND mit ihren Buggeschützen auf den fliehenden Feind, wahrscheinlich Jachtmanns ARCONA, die mit ihrem Heckschützen antwortet. Rechts im Bild das Linienschiff SKJOLD, das wohl nicht mehr auf Abruf ist.

Nordseegeschwader

Bereits Anfang März 1864 hatte das Marineministerium die Nachricht erhalten, dass die Österreicher sich darauf vorbereiteten, eine größere Seestreitmacht in dänische Gewässer zu schicken, um zusammen mit den Preußen zu versuchen, die wirksame dänische Seeblockade zu brechen. Am 18. März gelang es der Korvette Dagmar, den Hamburger Schoner Tekla Schmidt vor Texel in die Nordsee zu bringen.
Die Korvette diente auch als vorgeschobener Beobachtungsposten in der Nordsee.

Die Schraubenkorvette Dagmar

Dies veranlasste das Marineministerium, sofort die Vervielfachung eines Nordseegeschwaders zu beschließen. Das Geschwader sollte aus der Korvette Dagmar bestehen, die sich bereits in der Gegend befand, sowie der Fregatte Niels Juel und der Schraubenkorvette Hejmdal, die sich in Kopenhagen befand. Das Marineministerium hatte Kriegskapitän Edouard Suenson zum Kommandanten des Geschwaders ernannt. Am Morgen des 4. April waren die Fregatte nach Abschluss der Reparaturen und Hejmdal bereit, in Københavns Red zu segeln.
Knapp eine Stunde, nachdem die beiden dänischen Schiffe das Nest verlassen hatten, erhielt das Marineministerium eine telegrafische Nachricht, dass die österreichische Fregatte Radetzky Gibraltar in Richtung Norden verlassen hatte.



Die österreichische Fregatte Radetzky

Edward Suenson

Kriegskapitän
Edward Suenson,

Die Wahl des Kriegskapitäns Edouard Suenson zum Geschwaderkommandanten durch das Marineministerium war kaum ein Zufall. Suenson hatte bereits im Ersten Schleswig-Krieg 1848-50 als Kommandant des Raddampfers Hekla Ehrungen und Kriegserfahrung gesammelt, nicht zuletzt in der Schlacht bei Neustadt am 20. Juli 1850.
Bereits im folgenden Monat nahm er am Gefecht zwischen Hekla und dem Dampfer Løwe und 4 schleswig-holsteinischen Kanonenbooten in der Kieler Förde teil.
Darüber hinaus hatte Suenson bereits um 1830 wertvolle Erfahrungen gesammelt, als er zeitweise in der französischen Mittelmeerflotte diente.

Kurs Richtung Norwegen

Nachdem die beiden dänischen Schiffe in heftigen Stürmen im Kattegat gesegelt waren, kamen sie am 8. April in Kristiansand in Norwegen an, wo sie erwartet hatten, die Korvette Dagmar zu treffen, um das Geschwader zusammenzustellen.
Als Dagmar nicht in Kristianssand war, nahm Suenson an, dass dies ein Zeichen dafür sei, dass die österreichischen Kriegsschiffe noch nicht in der Nordsee seien, eine Annahme, die er später vom Marineministerium bestätigt hatte.

Das Wetter war rau, als die Schiffe nach Kristianssand fuhren. Es war andererseits reines Wetter, als der Geschwaderkommandant beschloss, am 9. April von Kristiansand nach Süden zu segeln, um sich Dagmar in der Nordsee anzuschließen, bereit, die Herausforderung des erwarteten österreichisch-preußischen Geschwaders anzunehmen bald in der Nordsee.
Zwei Tage später, am 11. April, nahm das Geschwader Kontakt mit Dagmar auf, und Kriegskapitän Edouard Suenson hatte nun sein gesamtes Geschwader versammelt, bereit, seine Aufgabe zu lösen.

Aber es gab immer noch keine zuverlässigen Informationen über den Verbleib der österreichischen und preußischen Schiffe. Immer wieder trudelten Telegramme ein, die von ihren Bewegungen von Gibraltar nach Norden berichteten.

Unter russischer Flagge

Suenson nutzte die Zwischenzeit, um seine Versorgungsleitungen zu sichern, nicht zuletzt um sicherzustellen, dass er die notwendigen Mengen an Kohle für seine Schiffe beschaffen konnte. Auch die notwendigen Befehle für die bevorstehende Schlacht wurden erteilt und einstudiert.
Währenddessen hielt das Geschwader die fortgesetzte Blockade gegen die deutschen Häfen aufrecht, und es wurden mehrere Versuche unternommen, verdächtige Schiffe zurückzuholen.
Die Blockade war nun so effektiv, dass mehrere Pro-Forma-Deals mit Handelsschiffen abgeschlossen wurden, so dass mehrere deutsche Schiffe nun unter russischer Flagge fuhren, um sich gegen die dänische Blockade abzusichern.
Nicht selten wurde ein Schiff sofort nachgeholt, nachdem sich herausstellte, dass es wenige Tage zuvor von einer russischen Pro-forma-Gesellschaft übernommen worden war. Dies machte den Blockadedienst sehr schwierig.

Stille vor dem Sturm

Trotz der diplomatischen Versuche, den Krieg zu beenden, war von dänischer Seite gegen Mitte April eine zunehmende feindselige Aktivität zu spüren. Daher wurde am 20. April 1864 in London eine Konferenz einberufen, um einen Waffenstillstand zwischen Dänemark und Preußen/Österreich zu erreichen.
Aber von dänischer Seite bestand kein Zweifel daran, dass die preußische Seite alle Anstrengungen unternehmen würde, um Dybbøl vor Beginn der Konferenz einzunehmen, und die dänischen Streitkräfte blieben daher in voller Alarmbereitschaft.

Der Sturm bei Dybbøl - zum 2. Mal

18. April 1864, um Um 4 Uhr morgens begannen die preußischen Streitkräfte ein heftiges Bombardement der dänischen Stellungen, um ihren letzten Widerstand zu brechen.
Pünktlich um 10 Uhr hörte das Artilleriefeuer auf und der preußische Angriff auf die dänischen Stellungen begann.

Von der Panzerbatterie Rolf Krake aus konnte man sehen, was los war und der Kommandant, Hauptmann Rothe, entschied sich, sofort in Vemmingbund einzulaufen, um die dänischen Streitkräfte zu unterstützen, obwohl er das vereinbarte Signal nicht erhalten hatte.

Die vorrückenden feindlichen Kolonnen wurden sofort unter Beschuss genommen, gleichzeitig war auch Rolf Krake starkem feindlichem Feuer ausgesetzt. Plötzlich drang eine feindliche Granate in das Deck ein und brach direkt um den Zwischenmast in das Deck ein, tötete Leutnant WB Jespersen und verwundete neun Männer.

Fast gleichzeitig drang ein Schrapnell durch das Gitter des vorderen Geschützturms und verwundete einen der Artilleristen schwer.

Leutnant WB Jespersen

Vorübergehender Waffenstillstand

Nachdem Dybbøl gefallen war, konzentrierte sich die Armee nun auf die Verteidigung von Sonderburg und Alsen.
Rolf Krake wurde daher bereits am 19. April befohlen, im Augustenborgfjord Station zu nehmen, außerhalb der Reichweite der preußischen Geschütze auf der jütländischen Seite. Das Schiff blieb hier bis zum 12. Mai, als ein vorübergehender Waffenstillstand zwischen Dänemark und Preußen/Österreich geschlossen wurde.
Am selben Tag, an dem der Waffenstillstand stattfand, fuhr das Schiff nach den vielen Begegnungen in den ersten Schlachten zum Orlogsværftet in Kopenhagen, um die notwendigen Reparaturen durchzuführen.

Mangelnde Intelligenz

In den späten Tagen des Aprils verpasste Suenson nach und nach genaue Informationen sowohl über die Stärke des Feindes als auch über den Standort des Feindes. Es galt jedoch als absolut sicher, dass die österreichischen Marineeinheiten die Nordsee noch immer nicht erreicht hatten.

Eine Meldung, dass Dybbøl am 18. April gefallen sei, erreichte uns, trug aber nicht dazu bei, die Stimmung an Bord des dänischen Geschwaders zu heben.

Am Nachmittag des 19. April hatte die Korvette Dagmar Kurs nach Westen nach Texel genommen, während Hejmdal Kurs auf die Elbmündung genommen hatte, um eine Prise zu holen, als Suenson die Nachricht erhielt, dass zwei österreichische Fregatten Brest am 18. oder 19. verlassen hatten. und dass das österreichische Linienschiff Kaiser nächste Woche erwartet wurde.
In dem Wissen, dass die dänische Korvette ihr ausgeliefert sein würde, wenn sie auf eine überlegene österreichische Streitmacht stoßen würde, beschloss Suenson, Dagmar zu ersetzen und sein Geschwader neu zu formieren.
Unterwegs gelang es Niels Juel, Kontakt mit Hejmdal aufzunehmen, der seinen Versuch, an Bord einer deutschen Prise zu gehen, aufgeben musste, und gemeinsam machen die beiden Schiffe nun mit Volldampf hinter der Dagmar her.
Im Morgengrauen konnte man Dagmar im Fernglas auf dem Weg nach Den Helder in den Niederlanden sehen, und im Laufe des Nachmittags wurde das Geschwader wieder gesammelt und konnte wieder Kurs auf Helgoland nehmen.
Der Kommandant der Korvette Dagmar, Kapitänleutnant GFW Wrisberg, konnte sogar mitteilen, dass er in Nieuwediep die drei preußischen Kanonenboote Blitz, Basilisk und Seehund sowie den seit Januar von der Marine gesuchten Raddampfer ADLER beobachtet habe.

Das Kanonenboot SMS Basilisk

Der Raddampfer SMS Adler

Zurück nach Kristiansand

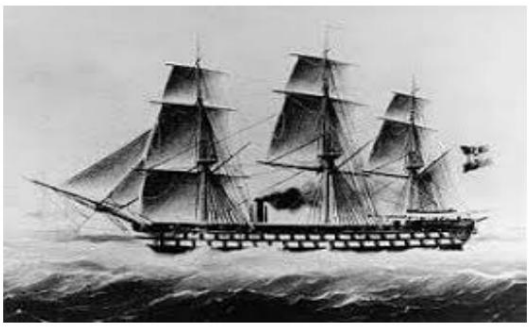
Am 21. April war das Geschwader wieder in Helgoland, aber nachdem ein Boot gelandet war, konnte nur festgestellt werden, dass es keine neuen Informationen oder Anweisungen des Marineministeriums gab.
Durch ein privates Telegramm war bekannt geworden, dass Als im Laufe weniger Tage überfahren worden war, und es bestand daher große Unsicherheit darüber, ob das Marineministerium die Möglichkeit hatte, mit dem Geschwader in der Nordsee Verbindung aufzunehmen .

An Bord des Geschwaders wurde auch darüber spekuliert, ob das Land möglicherweise mehr Bedarf an der Seestreitmacht bei der Verteidigung der Gürtel und der Ostsee haben könnte, als die preußischen Truppen vordrangen.
Der Mangel an Informationen machte es schwierig, sich ein klares Bild der Lage zu machen, und da die wenigen erhaltenen Informationen manchmal direkt widersprüchlich waren, beschloss Edouard Suenson, seine drei Schiffskommandanten zu einem Kriegsrat an Bord der Niels Juel zu versammeln, um besprechen Sie die Situation.

Hier entschied man sich, das Nordseegeschwader zurück nach Kristianssand zu ziehen, nicht zuletzt um in verlässlichen Kontakt mit dem Marineministerium treten zu können, aber auch, weil man von hier aus weiterhin einen guten Ausgangspunkt zur Lösung seiner Aufgabe hätte, ohne von jeder Rückzugsmöglichkeit abgeschnitten zu sein.
Am 23. April um 8 Uhr morgens ankerte das Nordseegeschwader auf dem Nest bei Kristianssand, woraufhin sofort ein Telegramm an das Marineministerium in Kopenhagen gesendet und gleichzeitig die Versorgung der Schiffe arrangiert wurde , nicht zuletzt Kohle, um so schnell wie möglich wieder in See stechen zu können.

Neues aus dem Marineministerium

Im Marineministerium in Kopenhagen war man bis zum Erhalt des Telegramms von Suenson aus Kristianssand immer noch der Meinung, das Nordseegeschwader sei auf Helgoland, und das Ministerium wusste nichts davon, dass der Nachrichtendienst war so vollständig gescheitert, wie es geschehen war.
Das Marineministerium konnte nun mitteilen, dass die beiden österreichischen Fregatten Brest noch nicht verlassen hatten, ebenso wie die 2. Division des österreichischen Geschwaders mit u.a. Das Linienschiff Kaiser war immer noch in und um Lissabon.

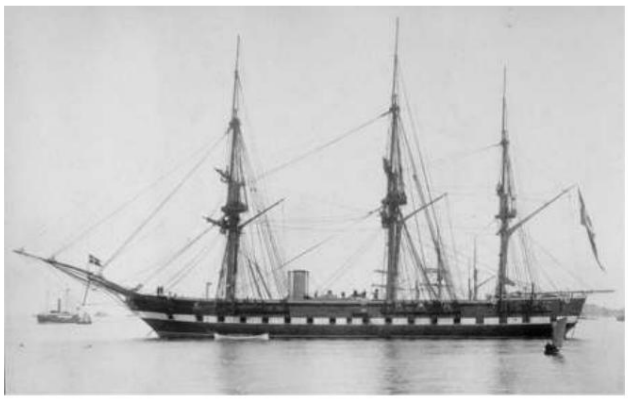


Das Linienschiff SMS Kaiser

Kriegskapitän PC Holm

Das Marineministerium kündigte an, dass die Schraubenfregatte Jylland, die ansonsten ein Schwesterschiff von Niels Juel war, unter dem Kommando von Kriegskapitän PC Holm als Verstärkung an das Geschwader angeschlossen würde. Das war eine besonders willkommene Verstärkung, gleichzeitig wurde aber kurios angekündigt, dass die Korvette Dagmar aus dem Geschwader ausgeschieden werden sollte.

Suenson wurde dann angewiesen, mit seinem Geschwader in einer Linie zwischen Kristianssand und Hanstholm zu patrouillieren, bis Jütland aus Kopenhagen erschien.



Die Schraubenfregatte Jütland

Während wir auf JÜTLAND warten

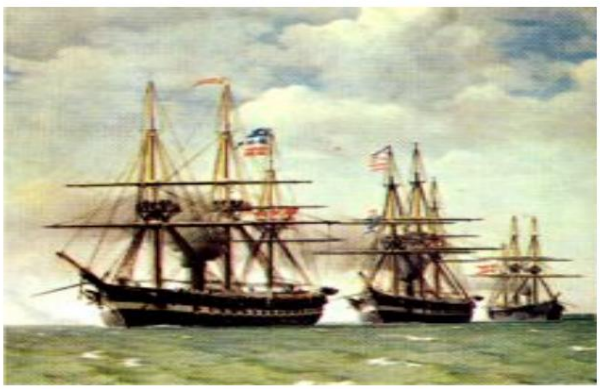
In den folgenden Tagen setzte das Geschwader seine Patrouillen im Gebiet zwischen Hanstholm und Kristianssand fort, während es auf Verstärkung aus Kopenhagen wartete. Am 28. April wurde Dagmar nach Hause befohlen, zeitgleich mit Suenson, sein Einsatzgebiet weiter nach Süden auszudehnen, da nun festgestellt werden konnte, dass die beiden österreichischen Fregatten Brest verlassen hatten, sich aber noch im Ärmelkanal befanden.

Niels Juel und Hejmdal patrouillierten weiter in der Gegend und ergänzten gelegentlich die Vorräte in Kristianssand. Am 30. April erhielt der Geschwaderkommandant ein Signal, dass die beiden österreichischen Fregatten nun in Dover seien.

Nachdem das Geschwader vom 4. Mai erneut in Kristiansand eingefahren war, um die Bestände mit z.B. Wasser und Kohle, auf dem Weg nach draußen konnten sie in der Ferne ein Kriegsschiff sehen.

Dies stellte sich bald als die lang erwartete Fregatte Jutland heraus. Orlogskaptajn Holm, Kommandeur von Jütland, überbrachte Suenson neue Befehle, die das Geschwader sofort nach Süden in Richtung Helgolands Bay befahlen, um Kontakt mit dem österreichisch-preußischen Geschwader zu suchen.

Am 6. Mai 1864 stellte sich daher das kombinierte Nordseegeschwader, nun bestehend aus den Fregatten Niels Juel und Jylland sowie der Schraubenkorvette Hejmdal, nach Süden in Richtung Helgolands Bay, um die Blockade der deutschen Häfen wieder aufzunehmen und, soweit erforderlich, zu versuchen Stoppen Sie das österreichisch-preußische Geschwader.
Aus mehreren Quellen konnte gleichzeitig bestätigt werden, dass der 1. Teil des österreichischen Geschwaders unter dem Kommando von Kapitän Tegetthoff bereits in den Gewässern eingetroffen war und sich den drei preußischen Kanonenbooten in Texel angeschlossen hatte.



Nordseegeschwader in Linienformation 9. Mai, bestehend aus
die Fregatten NIELS JUEL (vorne) und JYLLAND und die Korvette HEJMDAL.

Das kombinierte österreichisch-preußische Geschwader, das nun aus den beiden österreichischen Fregatten Schwarzenberg und Radetzky sowie den preußischen Kanonenbooten Blitz, Basilisk und Seehund und dem Raddampfer Adler bestand, hatte jetzt in Cuxhafen Station gemacht.

Die österreichische Fregatte SMS Schwarzeberg

Ein paar Probleme auf dem Weg

Die ganze Nacht hindurch fuhr das dänische Geschwader bei frischem Südostwind unter Volldampf weiter nach Süden in die Nordsee. Am Samstagmorgen, dem 7. Mai, musste Hejmdal melden, dass der Hafenkessel undicht war.
Es geschah zu einem sehr unglücklichen Zeitpunkt und zwang das Geschwader, aufgrund von verseilten Segeln still zu liegen, während die Besatzung an Bord von Hejmdal mit Hochdruck daran arbeitete, den Schaden zu reparieren.
Glücklicherweise konnte der Schaden von der Besatzung behoben werden, und zwölf Stunden später konnte das dänische Geschwader seine Fahrt nach Süden fortsetzen.
Als das Geschwader am 8. Mai morgens in der Helgoländer Bucht ankam, wurde eine Dampffregatte gesichtet.
Jutland wurde nach dieser Fregatte geschickt, die sich später als die britische Fregatte Aurora herausstellte.

Das österreichisch-preußische Geschwader war noch nicht angegriffen worden, aber vom Kommandeur der Vesterhavsøerne, Kapitänleutnant OC Hammer, wurden sie darüber informiert, dass die Seestreitkräfte des Feindes in der Gegend beobachtet worden waren.

Britische Fregatte HMS Aurora

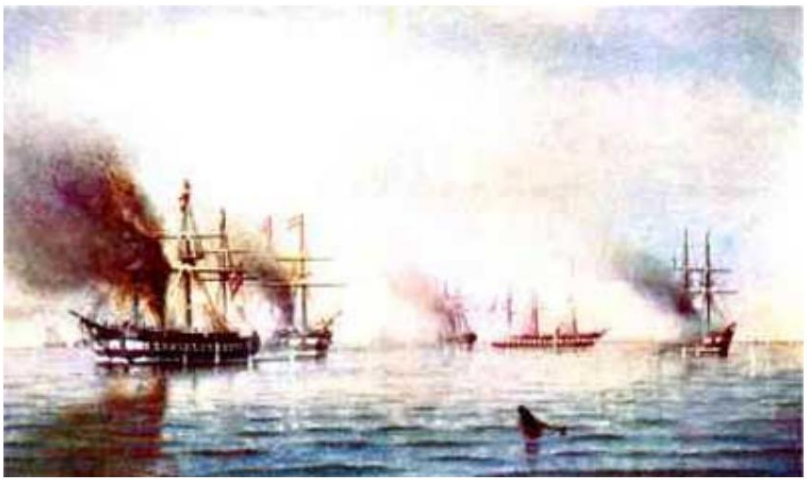
Wo war das dänische Geschwader?

Dem österreichischen Geschwaderkommandanten, Kapitän Tegetthoff, fehlten nach seiner Wiedervereinigung mit den drei preußischen Schiffen in Cuxhafen am 3. Mai, ebenso wie dem dänischen Geschwader, lange Zeit verlässliche Informationen über die Lage im Revier.
Er war daher gezwungen gewesen, jeden Tag hinauszusegeln, nur um festzustellen, dass keine dänischen Schiffe in der Gegend waren. Am 7. Mai wurde eine Fregatte angegriffen, die für dänisch gehalten wurde, sich aber aus nächster Nähe als die britische Fregatte Aurora herausstellte.
Aus mehreren Quellen konnte nun bestätigt werden, dass das österreichische Geschwader unter dem Kommando von Kapitän Tegetthoff bereits in den Gewässern eingetroffen war und sich den drei preußischen Kanonenbooten und dem Raddampfer Adler in Texel angeschlossen hatte. Das vereinte österreichisch-preußische Geschwader hatte nun Station in Cuxhafen genommen.

Die Schlacht bei Helgoland

Am Morgen des 9. Mai war das österreichische Geschwader auf Erkundungstour gewesen, als bei der Rückkehr nach Cuxhafen mitgeteilt wurde, dass das dänische Geschwader in der Gegend um Helgoland beobachtet worden sei.

Sofort stand das kombinierte österreichisch-preußische Geschwader im Kielwasser nach Norden, um das dänische Nordseegeschwader zu treffen und zu versuchen, die dänische Seeblockade zu durchbrechen.



Die österreichische Fregatte Schwarzenberg (rechts im Bild) wird in Brand gesteckt und dreht ab, während Radetzky nur achtern nach vorne fährt, um sie zu decken.

Das Kräfteverhältnis zwischen den beiden Staffeln war nahezu gleich. Die österreichischen Geschütze waren den dänischen jedoch in mehrfacher Hinsicht etwas überlegen.

Feind in Sicht

Vom 12. Mai an müsse es einen Waffenstillstand zu Lande und zur See geben, so die Botschaft auf einer Konferenz in London, aber heute morgen, am 9. Mai 1864, sei diese Botschaft bei den sich schnell nähernden Seestreitkräften noch nicht angekommen.

Als am 9. Mai 1864 die Sonne aufging, lag die Helgoländer Bucht ruhig und glänzend im frischen Morgenlicht, während eine ruhige Südostbrise ein wenig wehte. Ein paar Fischer, die ihre Netze fischten, waren zu sehen, während das dänische Nordseegeschwader von Norden her ansegelte.

Um 10 Uhr sah der Ausguck an Bord der Niels Juel ein Schiff unter Helgoland. Wieder einmal stellte sich heraus, dass es sich um die britische Fregatte Aurora handelte. Wenig später konnte der Ausguck jedoch weitere fünf Schiffe in Süd-Südwest-Richtung in Sicht melden.
Bald darauf wurde festgestellt, dass die beiden führenden Schiffe Fregatten waren, während die anderen drei etwas schwieriger zu identifizieren waren. Zweifellos war der Feind in Sicht, und an Bord der dänischen Schiffe ließen sie die Besatzung beschaffen und anziehen.
Danach ließ Suenson auf Geheiß von Niels Juel die anderen Schiffe des Geschwaders laufen und hielt eine kurze Ansprache an die Besatzungen:

"Da haben Sie die Österreicher, Leute. Jetzt treffen wir sie. Ich vertraue darauf, dass wir wie unsere tapferen Kameraden in Dybbøl kämpfen würden!"

Danach wurden an Bord der dänischen Schiffe Kampfvorbereitungen getroffen, die gleichzeitig mit der Fregatte Niels Juel als Flaggschiff an der Spitze in die bereits befohlene Kielwasserformation fielen.

Bereit für den Kampf

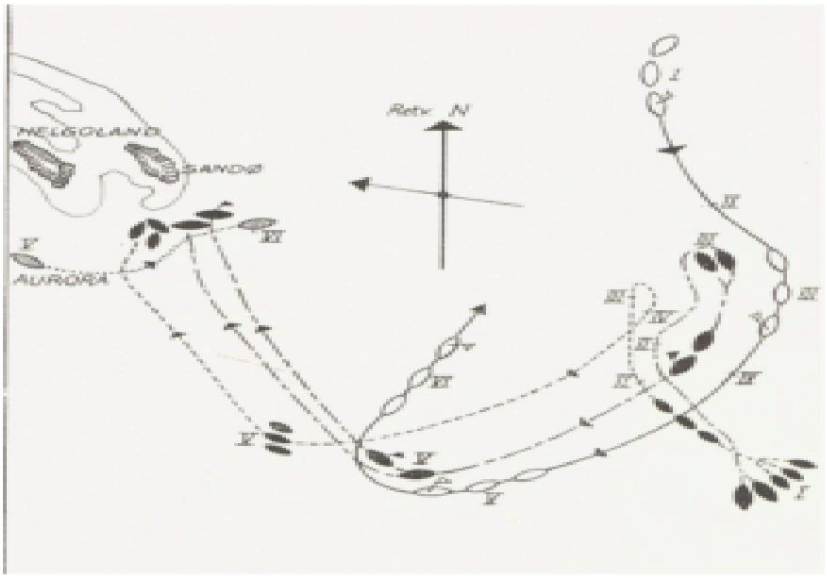
Das Stärkeverhältnis zwischen den beiden Staffeln war nahezu gleich, da die österreichischen Geschütze den dänischen in mehrfacher Hinsicht etwas überlegen waren. Der Ausgang eines Spiels war also keineswegs ausgemacht.
Hätte sich das Marineministerium nicht entschieden, die Korvette Dagmar in die Ostsee zu schicken, hätte die Situation ganz anders ausgesehen, und Suenson wäre mit vier Schiffen klar im Vorteil und das Ergebnis somit fast ausgemacht.

Nun war das Kräfteverhältnis beim Aufeinandertreffen der Staffeln bei Helgoland am 9. Mai 1864 nahezu ausgeglichen und der Ausgang des Gefechts daher nicht durch eine Konzentration überlegener Kräfte im Voraus gesichert.

Brandöffnung

Um 13:45 Uhr eröffnete die österreichische Fregatte Schwarzenberg in einer Entfernung von etwa 3700 Metern das Feuer auf die dänischen Schiffe.
Aber erst als der Abstand deutlich geringer geworden war, gab Suenson den Befehl, das Feuer von dänischer Seite zu eröffnen. Die Österreicher hielten zunächst einen etwas östlichen Kurs, als wollten sie der dänischen Linie vorauslaufen.

Das dänische Geschwader konterte jedoch, indem es nach Backbord drehte, wodurch die Österreicher wieder auf den entgegengesetzten Kurs gezwungen wurden.
Die Kräfte passierten sich dann bei ca. 1800 Meter Distanz unter intensivem Schießen.
Suenson bemerkte, dass die drei preußischen Kanonenboote etwas nach achtern zurückgeblieben waren, und versuchte daher, die feindliche Linie zu durchbrechen.



Die dänischen Schiffe sind hier weiß, österreichisch und preußisch Schwarz.

Die römischen Ziffern geben die gleichzeitigen Positionen der beiden Streitkräfte während der verschiedenen Phasen der Schlacht an.

Tegetthoff erkannte jedoch bald die Gefahr, dass die drei Kanonenboote abgeschnitten würden und drehte daher nach Steuerbord und stellte sich nun in Frontordnung nach unten in Richtung der dänischen Linie, um in die Nähe zu kommen und möglicherweise einen Einstieg zu versuchen.

Intensiver Kampf

Die drei dänischen Schiffe, die eine enge Kielwasserlinie hielten, empfingen die österreichischen Fregatten mit so starkem Feuer, dass der österreichische Geschwaderkommandant gezwungen war, den Kurs zu ändern.
Der Abstand zwischen den beiden Staffeln wurde allmählich auf nur noch 400 Meter verringert, gleichzeitig nahm das dänische Kanonenfeuer an Intensität zu.
Die beiden Flaggschiffe Niels Juel und Schwarzenberg beschossen sich gegenseitig, während Jylland und Hejmdal ihr Feuer auf die österreichische Fregatte Radetzky konzentrierten. Die preußischen Kanonenboote hielten einen solchen Abstand, dass ihr Feuer völlig wirkungslos blieb.

Die Schlacht bei Helgoland 1864

Auf diese Weise erlangte das dänische Geschwader eine Artillerieüberlegenheit, die auf österreichischer Seite vor allem über das zweimal in Brand geratene Schwarzenberg hinausging. Mehrere Geschütze wurden zerstört und die Zahl der Toten und Verwundeten nahm zu.
Auf dänischer Seite breitete es sich hauptsächlich über Jütland aus, wo eine österreichische Granate das Geschütz Nr. 9 traf und die gesamte Geschützmannschaft tötete oder verwundete.

Die Entscheidung

Die Schlacht erreichte ihren entscheidenden Wendepunkt 1530, als eine Granate im Bauch von Schwarzenbergs Vorsegel explodierte und das trockene Segel und die Seile entzündete, die bald dem Licht ausgesetzt waren.
An Bord der Schwarzenberg war es bald unmöglich, das Feuer zu löschen, da die Motorpumpe während des Kampfes zerstört worden war. Die Folgen dieser Verletzung zwangen Tegetthoff daher, den Kampf abzubrechen und sich auf neutrales englisches Gebiet bei Helgoland zu begeben.
Radetzky stellte sich zwischen die brennende Schwarzenberg und das dänische Geschwader, um das österreichische Flaggschiff zu schützen, das so weiteren Schaden vermied.
Suenson befahl seinen Schiffen sofort, das ausweichende österreichisch-preußische Geschwader zu verfolgen, aber gerade in diesem Moment explodierte eine Granate in der Kommandantenkabine an Bord der Jütland und zerstörte das Steuerwerk der Fregatte. Der Fehler wurde schnell behoben, aber diese kurze Verzögerung reichte aus, um dem Feind einen entscheidenden Vorsprung zu verschaffen.

Auch das dänische Geschwader hatte die Gelegenheit verpasst, dem Feind den Rückzug in neutrales Gebiet abzuschneiden, nicht zuletzt, als die englische Fregatte Aurora zwischen ihnen lag.
Um 1630 hatte die Schlacht aufgehört, und Suenson befahl seinem Geschwader nach Nordosten hinüber und legte sich hin, um den Feind zu beobachten.

Gewinnen oder Unentschieden

Dem verkrüppelten österreichisch-preußischen Geschwader gelang es jedoch, im Schutz der Dunkelheit nach Cuxhafen zurückzukehren, ohne dass das dänische Geschwader eingreifen konnte.
Anschließend wurden Fragen aufgeworfen, ob die Schlacht bei Helgoland als dänischer Sieg gewertet werden könne oder ob die Schlacht tatsächlich unentschieden endete!
Tatsache ist jedoch, dass es der dänischen Marine gelang, die Blockade gegen die deutschen Häfen aufrechtzuerhalten.

Die Seeschlacht bei Helgoland war somit unbedingt ein taktischer dänischer Sieg, der die feindlichen Seestreitkräfte in so starker Verfassung in neutrales Gebiet zwang, dass sie danach für mehrere Tage handlungsunfähig waren.

Kurz nach der Schlacht wurde Suenson befohlen, nach Norwegen abzureisen, da ein Waffenstillstand bevorstand. Am 12. Mai 1864 trat der vorläufige Waffenstillstand zwischen Preußen und Dänemark in Kraft, danach wurde die dänische Seeblockade aufgehoben.

Die Schlacht hatte Dänemark 14 Tote und 55 Verwundete gekostet, während Österreich einen Verlust von 32 Toten und 59 Verwundeten erlitten hatte. Die Preußen hatten keine Verluste erlitten.

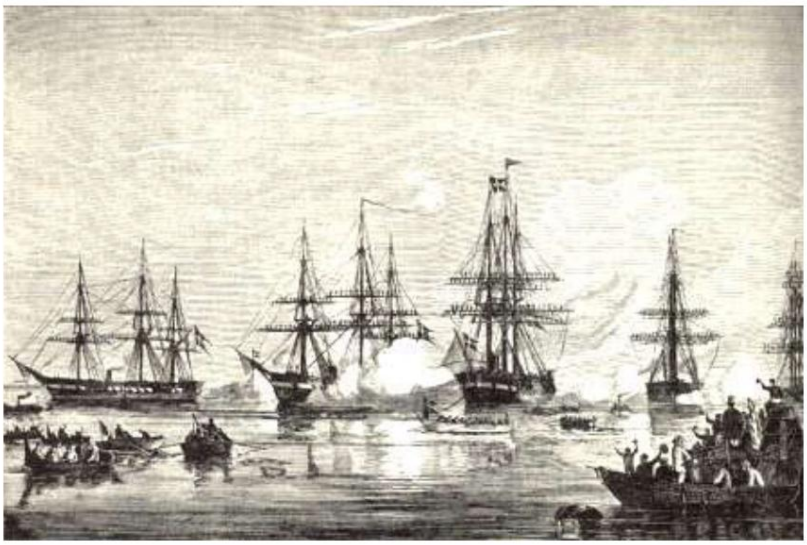
Als das dänische Geschwader die Helgoländer Bucht verließ, passierte es erneut Kristiansand, wo die Gefallenen der Schlacht begraben wurden.

Dies war Dänemarks letzte eigentliche Seeschlacht, bei der Schiffe direkt gegen Schiffe kämpften.

Heldenempfang in Kopenhagen

In Kopenhagen gab es keinen Zweifel am Ausgang der Schlacht. Es war ein dänischer Sieg!

Ein Sieg, den die notleidende Nation in einer schwierigen Zeit brauchte. Als das Nordsø-Geschwader in Kopenhagen ankam, wurde es als echtes Kopenhagener Ereignis gefeiert, unter anderem mit königlicher Besuch an Bord.



Das Nordseegeschwader auf Copenhagen Red nach dem Gefecht bei Helgoland.
Ein Gruß wird abgefeuert und die Besatzungen bemannen den Hirsch, wenn der König an Bord kommt.

Verhandlungen in London

Bereits am 25. April 1864 hatten auf englische Initiative hin Verhandlungen in London begonnen, die sogenannte „Londoner Konferenz“.

An dieser Konferenz nahmen alle Kriegsparteien teil. Die Konferenz diskutierte verschiedene Teilungen Schleswigs, ohne eine Einigung erzielen zu können.
Vermutlich abgeleitet vom dänischen Sieg bei Helgoland am 9. Mai 1864 gelang es ihnen jedoch, einen Waffenstillstand durchzusetzen, der am 12. Mai in Kraft trat.

Die Verhandlungen in London scheiterten jedoch am 20. Juni, als die Dänen auf der Forderung nach einer dänischen Grenze bei Dannewerk bestanden, eine Lösung, die weder Preußen noch Österreich akzeptieren konnten.
Dänemark würde auch nicht akzeptieren, dass eine mögliche Grenzziehung durch ein Schiedsverfahren gezogen werden sollte, was bedeuten würde, dass ausländische Mächte die zukünftige Grenze ziehen müssten.

Bereit für die Verteidigung von Als

Rolf Krake wurde befohlen, zu einer Position nördlich von Als abzureisen, wo Kriegskapitän Rothe befohlen wurde, seine frühere Station in der Augustenborger Förde zu besetzen. Seine Aufgabe war es, in Zusammenarbeit mit der Armee den Feind daran zu hindern, den Alsfjord und den nördlichen Teil von Alssund zu überqueren.

Die preußischen Streitkräfte hatten den Waffenstillstand ausgenutzt, um auf der jütländischen Seite eine große Anzahl von Batterien mit gezogenen Geschützen aufzustellen, was es den dänischen Schiffen fast unmöglich machte, tagsüber den Alsfjord zu befahren.
Damit Rolf Krake rechtzeitig eingreifen konnte, wurde mit der Armee auch eine Signalanlage vereinbart, die einige Leuchtfeuer an Land zünden sollte, wenn die preußischen Streitkräfte versuchten, den Alssund zu überqueren.

Die Panzerbatterie blieb dann mit hoher Wachsamkeit unverankert im Augustenborgfjord, d.h. unter ständig klarem Schiff und Dampf unter den Kesseln. Gleichzeitig schickte das Schiff regelmäßig Patrouillenboote in den nördlichen Teil des Alssunds, um zu beobachten, ob die preußischen Streitkräfte einen Übergang über die Meerenge beginnen sollten.

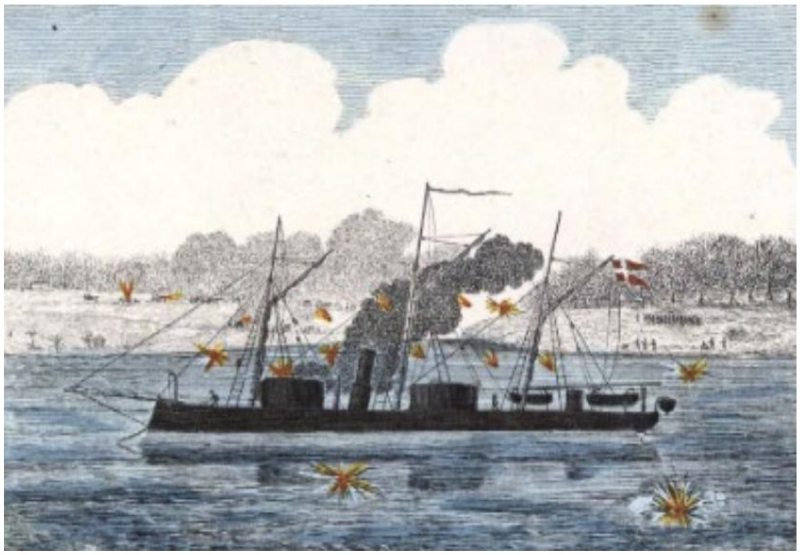
Der Waffenstillstand läuft aus

Kaum war der Waffenstillstand am 26. Juni 1864 abgelaufen, starteten die preußischen Truppen einen Angriff mit Sturmbooten über Alssund.

Am 29. Juni um 2 Uhr morgens war schweres Gewehrfeuer von Rolf Krake aus Alssund zu hören, und der Kommandant nahm an, dass ein preußischer Angriff und die Überquerung von Alssund im Gange seien.
An Bord wurde sofort Alarm ausgelöst und Kriegskapitän Rothe befahl dem Schiff sofort, sich auf eine Position nördlich von Alssund zu begeben.
Die Panzerbatterie Rolf Krake erreichte um 03:00 Uhr den nördlichen Teil von Alssund, und von hier aus konnte man beobachten, dass die Meerenge voller Boote war, die über die Meerenge hin und her fuhren.

Der deutsche Vormarsch nach Als 29. Juni 1864

Von Rolf Krake wurde sofort Feuer auf die vielen Boote eröffnet. Zuerst wurde mit Steinschleudern2) und wenig später mit Granaten geschossen. Das schwere Feuer der Panzerbatterie verbreitete Tod und Zerstörung unter den kleinen Booten, die die Meerenge überquerten.
Viele der Boote wurden zerstreut und suchten so schnell wie möglich auf beiden Seiten des Alssunds Land, und der Truppentransfer wurde vorübergehend sofort gestoppt.



Rolf Krake beschießt die deutschen Batterien

An Bord von Rolf Krake hatte man jedoch keinen unmittelbaren Überblick über die militärische Lage an Land oder eine Vorstellung davon, wie viele Streitkräfte die Preußen verlegt hatten.

Nachdem ich das Schiff einige Zeit in der Augustenborger Förde gefahren hatte, ohne die notwendigen Informationen zu erhalten, in dem Wissen, dass das Schiff, sobald es hell wurde, einem sehr schweren Beschuss aus nächster Nähe von den preußischen Batterien ausgesetzt sein würde

Nachdem er wiederholt feindlichem Feuer ausgesetzt war und gleichzeitig nicht wusste, ob an Ort und Stelle noch etwas Gutes getan werden könnte, entschied der Kommandant nach Rücksprache mit seinem Stellvertreter, Kapitänleutnant E. Duntzfelt, gemäß seinem Befehl um Als herumzugehen, um bei der eventuellen Evakuierung der Truppen aus Als zu helfen.

Kapitänleutnant E. Duntzfelt,

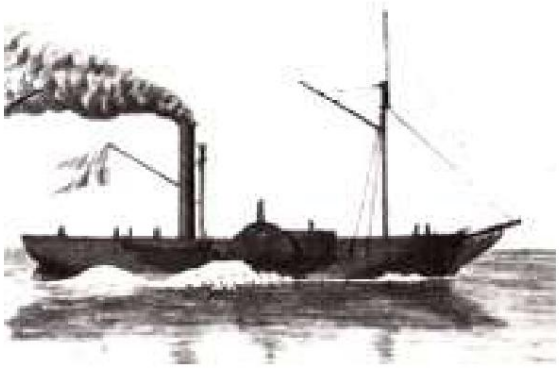
Für die nächsten fast 2 Wochen patrouillierte das Geschwader in den Gewässern zwischen der Südspitze Langelands und der Kieler Förde, und täglich konnten die preußischen Streitkräfte in den besetzten Gebieten den Rauch der beträchtlichen Seestreitkräfte sehen.

Geplanter Rückzug

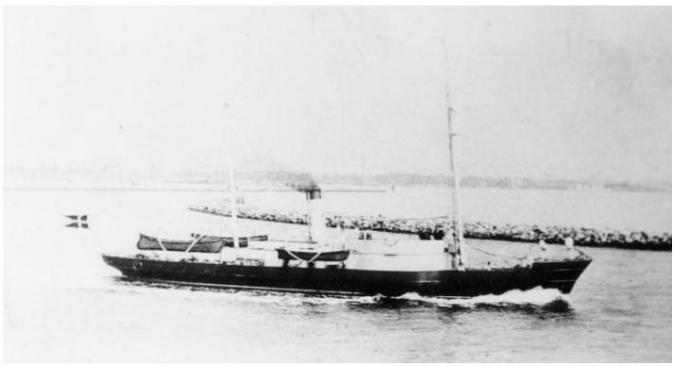
Nachdem er das Schiff einige Zeit im Augustenborg Fjord in Fahrt gehalten hatte, ohne die notwendigen Informationen zu erhalten, und nachdem er wiederholt feindlichem Feuer ausgesetzt war, beschloss Kriegskapitän Rothe gemäß seinem relativen Befehl, Als zu umrunden, um bei der eventuellen Evakuierung von zu helfen die Truppen aus Als.

Kurz vor 5 Uhr morgens stand Rolf Krake daher oben im Alsfjord unter schwerem Feuer der feindlichen Batterien auf der jütländischen Seite.

In Al's Fjord war eine kleine dänische Truppe stationiert, bestehend aus dem Raddampfer Hertha, Kommandant Leutnant HE Bluhme und dem Schraubenkanonenboot Willemoes, Kommandant Leutnant ACR Bærentzen sowie 3 Bombenkanonen-Chalups und 1 Bombenkanonen-Beiboot.



Der Raddampfer HERTHA.



Das Schraubenkanonenboot Willemoes

Bei Tageslicht wären diese Schiffe von der preußischen Artillerie stark bedroht und hätten keine Fluchtmöglichkeit. Kriegskapitän Rothe beschloss daher, die Schiffe nach Norden auf und aus der Schussweite des Feindes zu bringen. Die Schiffe wurden dann jeweils zu zweit an der Steuerbordseite von Rolf Krake festgemacht, wo sie vor dem preußischen Feuer geschützt waren.
Zuerst gelang es ihnen, Hertha und einen Revolverhelden aus dem Fjord zu holen, dann wurden Willemoes und ein weiterer Revolverheld herausgeholt. Das Schleppen fand unter schwerem preußischen Feuer statt und Rolf Krake erwiderte das Feuer.

Es war nicht möglich, das Bombenkanonen-Chalup Nr. 19, Reserveleutnant HP Marcher, und das Bombenkanonenboot Baagø, Reserveleutnant PC Petersen, aus Alsfjord zu bekommen. Diese Schiffe wurden deshalb gesprengt und die Besatzungen an Bord der anderen Schiffe genommen.

Als war verloren

Nachdem Rolf Krake die anderen dänischen Schiffe aus preußischer Reichweite evakuiert hatte, fuhr er nach Möglichkeit weiter um Als herum um bei der Verlegung der dänischen Truppen nach Fünen zu helfen.
Die Panzerbatterie hatte an diesem 29. Juni 1864 insgesamt 116 Schüsse abgeben können, aber der Verlust von Als war eine Tatsache.
Auch die Panzerbatterie war wieder mehrfach getroffen worden, ohne dass es gelang, die Schiffspanzerung zu durchbrechen. Der Mezzanine-Mast wurde jedoch so stark beschädigt, dass er gekappt werden musste.
Insgesamt erhielt die Panzerbatterie Rolf Krake von März bis Juni 1864 306 Einheiten. 60-Pfünder-Granaten in der Schlacht von Alsen, aber das allein konnte die Insel nicht vor der preußischen Invasion retten.

Die Westinseln werden als letzte Redoute aufgegeben

Hauptmann
Lieutenant OC Hammer

Auf den Westseeinseln war es einer kleinen Truppe unter dem Kommando von Kapitänleutnant OC Hammer gelungen, die Inseln bis zum Tag vor dem Ende der Feindseligkeiten von feindlichen Landungen fernzuhalten.

Die Truppe bestand aus zwei kleinen bewaffneten Dampfschiffen, 8 Kanonenbooten, einer Reihe von Zollkreuzern und einer Kompanie Soldaten und hatte es während des gesamten Krieges geschafft, mehrere versuchte Meutereien abzuwehren.

Doch die Lage auf den Inseln verschlechterte sich ernsthaft, als das dänische Nordseegeschwader nach der Seeschlacht bei Helgoland die Nordsee verließ. Bis dahin konnte sich Hammer auf die Verteidigung zum Land konzentrieren, nun war er aber auch vom See aus eingeschlossen. Am 11. Juni traf die österreichische Flotte in der Helgoländer Bucht ein und blockierte nun auch die Inseln von der Seeseite.
Ein österreichischer Versuch, Sild von der Seeseite aus anzugreifen, wurde jedoch von den dänischen Kanonenbooten verhindert. Doch auf Dauer war die Situation unhaltbar, und noch am Tag vor dem Waffenstillstand musste Hammer am 19. Juli kapitulieren, nachdem er die Zerstörung der Kanonenboote eingeleitet hatte.
Danach wurden alle Inseln mit Ausnahme von Fanø vom Feind besetzt.

Frieden, aber SønderJylland ist verloren

Bis zum Abschluss des Waffenstillstands zwischen Dänemark und Preußen-Österreich am 20. Juli setzte die Panzerbatterie Rolf Krake zusammen mit anderen Schiffen, darunter dem Panzerschoner Esbern Snare, die Patrouille in den Gewässern zwischen Alsen und Fünen fort, um einen möglichen Feindübertritt zu verhindern nach Fünen.

Der Panzerschoner Esbern Snare

Am 7. August 1864 kehrte die Panzerbatterie Rolf Krake nach Kopenhagen zurück.

Aber der Verlust von Als hatte im ganzen Land Trauer und Wut ausgelöst, und es ging darum, einen Sündenbock für diesen Verlust zu finden. Enttäuschungen richteten sich gegen die Bundeswehr, aber auch an die Leistung von Rolf Krake.

Dänemark wurde bei den Friedensverhandlungen in Wien vor das Ultimatum gestellt, dass unter anderem Schleswig, Holstein und Lauenborg sollten vereint an Preußen und Österreich abgetreten werden.
Dänemark hatte keine Wahl, und am 30. Oktober 1864 wurde der Frieden in Wien unterzeichnet und kurz darauf im dänischen Landtag genehmigt. Mit diesem Frieden war Dänemark wieder kleiner geworden.
Wie schon 1814, als Norwegen verloren ging, waren diesmal die Herzöge an der Reihe, sodass Dänemarks Südgrenze nun ungefähr entlang des Flusses Kongeå verlief.
.
Ein 1865 errichtetes Kommissionsgericht, nachdem u.a. auf Wunsch des Hauptmanns Rothe die Verhältnisse und Verfügungen im Zusammenhang mit der Verteidigung von Alsen untersucht und konnte Rothe im Dezember 1866 von der Anklage freisprechen. Er hatte getan, was möglich war.

AL.E.K

---

1) Dictionnaire de la Marine Française 1788-1792 (von Nicolas-Charles Romme) beschreibt Avisos als „kleine Boote zum Transport von Befehlen oder Depeschen“, d.h. ein kleines und schnell segelndes (leicht bewaffnetes) Militärschiff für den Geheimdienst.

2) Ein schräger Sack ist im Wesentlichen das gleiche wie ein Wannentisch, aber mit dem Unterschied, dass ein schräger Sack ist ist, wie der Name schon sagt, ein kleiner Sack mit Holzboden, in dem sich Füllung befindet.
Schrägsäcke werden mit einer Kanone abgefeuert und fügen dem Feind durch die sich ausbreitenden kleinen Stücke, den Sklan *(Skrå ist ein altes Wort für Eisenabfall)* schwere Verluste zu.

Beispiel eines schrägen Sacks gefüllt mit Eisenkugeln