

Afsnit 6: Perioden fra 1815 til 1850: Genopbygning af flåden og 3-årskrigen



(Kilde: ukendt)

Hans Birch Dahlerup, (1790 – 1872).

Dahlerup kom i 1802 på Søkadetakademiet og bestod 3 år senere officers-eksamen med udmærkelse. Han blev som 16-årig udnævnt til sekond-løjtnant.

I 1808 deltog han i linjeskibet Prins Christian Frederiks kamp ved Sjællands Odde og var blandt dem som efterfølgende kom i engelsk fangenskab.

Efter at være blevet løsladt fra engelsk fangenskab i 1810 ansattes han først i det norske søforsvar, senere ved kanonbådene i Storebælt. Begge steder måtte han bestå kampe mod engelsk overmagt, og begge steder blev han atter fanget.

I fredsperioden efter 1814 førte han fregatten Rota i Middelhavet 1838 og hjemførte Thorvaldsen.

Ved krigens udbrud i 1848 blev Dahlerup, der 1847 var blevet udnævnt til kommandør, imod forventning ikke anvendt i nogen udkommando. Men blev derimod af den daværende marineminister Zahrtmann opfordret til at træde i østrigsk tjeneste for at reorganisere denne marine, som var kommet en del i forfald.

Modstræbende tog han imod dette tilbud, idet han dog forinden sikrede sig at kunne indtræde i sit nummer igen i Danmark. Med rang af kontreadmiral forlod han februar 1849 Danmark, rejste til Olmütz, hvor den østrigske kejser opholdt sig. Og blev af ham udnævnt til viceadmiral, feltmarskalløjtnant samt marinens øverstkommanderende.

Den tilstand, hvori Dahlerup traf den østrigske marine, var temmelig trøstesløs. Ved oprøret i Venedig havde den mistet sin vigtigste flådestation, en stor del af sit overordnede personel og henvend halvdelen af sine skibe. Det resterende materiale savnede både organisation og basis. Ved sin bestemte, beherskede optræden og understøttet af grundige kundskaber lykkedes det imidlertid Dahlerup på forbavsende kort tid at puste nyt liv i korpserne og tilvejebringe et brugeligt materiel, så flåden kunne yde et væsentligt bidrag til byen Venedigs generobring.

Sammen med hærens øverstkommanderende, den gamle Radetzky, holdt Dahlerup derefter sit indtog i den overvundne by, hvor dens nøgler overraktes sejrherreerne..

Indtil 1851 fortsatte Dahlerup nu sit reformværk, som lykkedes ham over forventning. Samtidig var der imidlertid gået en bevægelse for sig, der gik ud på, nu da faren var overstået, at underminere kejserens tillid til ham. Da disse bestræbelser havde nået et vist punkt, trak Dahlerup sig tilbage og vendte hjem til sit fædreland.

Her led han den skuffelse, at man nægtede ham at træde i nummer på ny, under påskud af, at han havde stået uden for den nationale kamp 1848-50. Krænket herover tog han sin afsked, ved hvilken han end ikke fik pension.

I 1861 kaldtes han af den østrigske ærkehertug Maximilian tilbage til Østrig og assisterede denne indtil 1864 i marineforvaltningen som hans maritime konsulent. Krigen 1864 mellem de to lande, han begge tilhørte, gjorde imidlertid et så pinligt indtryk på ham, at han definitivt trak sig tilbage og atter drog hjem.

Hans Georg Garde, (1790 – 1875),

Blev i 1802 kadet, og 1805 udnævnt til sekondløjtnant i flåden.

Under krigen mod englænderne 1807 blev Garde chef for kanonbåden "Næstved", med hvilken han deltog i kampen på Reden mod den engelske lette eskadre. Senere i krigen (1810) ansattes han på den kanonbådsafdeling, som havde station ved Slesvigs vestkyst.



(kilde: Orlogsmuseet)

Året efter, mens han endnu opholdt sig der, havde han et sammenstød med den fordrevne svenske konge Gustav 4. Adolf, som havde begivet sig til Helgoland og der fra hos Garde anmodede om hjælp til at komme over til Danmark. Garde afslog begæringen, og da Gustav Adolf alligevel gjorde forsøg på landgang, tog Garde ham til fange i Tønning. Udnævnt til Premierløjtnant 1811.

Fra 1814-18 var Garde indrulleringsofficer i Tønning. Året efter gik han som næstkommanderende og kaptajnløjtnant med briggen "St. Thomas" til Vestindien; her lå allerede korvetten "Najaden", og da så vel dennes chef som næstkommanderende døde på stationen, blev det ham overdraget 1821 at hjemføre korvetten.

Efter at have været chef for vagtskibe i 1826-29, sidst kommando som kaptajn. Fungerede han fra 1834-51 som inspektionsofficer ved Søetatens drengeskole, men var dog ofte i mellemtiden på togt, således 1837 som chef for korvetten "Diana".

Udnævnt til kommandørkaptajn 1840 og 1844 kommandør og chef for fregatten "Gefion", der førte kronprins Frederik til Skotland og Færøerne og senere gik i eskadre til Gibraltar og Marokko, hvor der i forening med en svensk-norsk styrke indlededes underhandlinger om ophævelse af den tribut, Danmark i lang tid havde ydet for at fri handelsskibene for sørøveroverfald. På hjemturen medtog han Thorvaldsens sidste arbejder.

I 1849 udnævntes Garde til eskadrechef på Slesvigs østkyst, men underlagdes generalkommandoen. Det var fra denne, han fik ordre til at lade foretage en demonstration på Egernførde fjord til understøttelse af et påtænkt angreb med tropper på tyskernes stilling. Senere opgav man dog at sende tropperne frem, og foretagendet blev derfor overladt alene til flåden.

Det sørgelige udfald af denne kamp 5. april, hvor linjeskibet Christian VIII sprang i luften med en del af sin besætning, mens fregatten Gefion måtte overgive sig, er senere blevet lagt Garde meget til last.

Men skyldtes dog snarest på den ene side uklar besked til flåden sammen med mangel på samvirken mellem de forskellige værn og på den anden side en højst uklar forestilling hos de pågældende skibschefer om, hvad skibe med datidens skyts og uøvede besætninger formåede at udrette over for faste batterier, i forbindelse med en let forklarlig lyst til at udøve en rask våbendåd.

Selv med denne forkerte opfattelse af de indbyrdes styrkeforhold ville udfaldet af kampen sikkert ikke være blevet så ulykkeligt for os, hvis ikke en hel kæde af uheld havde slået sig sammen, hvorved det dels blev de store sejlskibe umuligt at bringe deres betydelige kanonantal i virksomhed, dels senere, da kampen gik dem imod, at komme ud, uagtet de havde hjuldpampere inde på fjorden for at bugsere dem, om fornødent.

Mens overgeneralen, Christoph von Krogh, og hans stabschef, oberst Frederik Læssøe, blev afsatte efter denne affære, idømtes Garde sammen med Paludan 6-ugers fæstningsarrest i Kastdellet ved krigsrettens dom.

3. august 1851 afskedigedes han af tjenesten i nåde og med pension.



(kilde: Orlogsmuseet)

Frederik Christian Georg Muxoll (1804 – 1880).

Blev kadet 1820 og udnævnt til sekondløjtnant 1824. 1826-1827 med på togt med korvetten Fortuna til Nordamerika og Vestindien. Premierløjtnant 1833 og med korvetten Galathea til Middelhavet.

1. januar 1834 Indrulleringsofficer i Varde og senere samme år med linieskibet Dronning Maria

Beordret 6. november 1834-35 som midlertidig løjtnant ved Søkadetkorpse og kadetskibet korvetten Najaden.

1835-1837 Næstkommanderende i briggen Allart til Vestindien og 1. januar 1838 Indrulleringsofficer i Aabenraa.

1838-42 krydstoldinspektør ved hertugdømmernes vestkyst hvor han organiserede tjenesten og herfor modtog kongens anerkendelse. Udnævnt til Kaptajnløjtnant 1841.

1843 var han chef for kronprinsens lystjagt Neptun. 1844 næstkommanderende i fregatten Gefion i eskadren mod Marokko under H. G. Garde. 1846-48 var han inspektør ved det forenede krydstoldvæsen og ansattes ved krigsudbruddet 1848 til tjeneste ved operationshærens stab.

1849 ledede han under slaget ved Fredericia en ekspedition til Randsfjord med fire dampskibe og to kanonchalupper og bidrog derved væsentligt til forøgelsen af fjendens tab. General F. Bülow udtalte i den anledning sin anerkendelse. 1850 var han chef for briggen Ørnen og 1851 for korvetten Najaden som vagtskib i Sundet. Udnævnt til kaptajn 1851 og 1852 chef for Kadetskibet korvetten Flora

1851-54 var han også takkelmester, 1854-55 chef for Najaden til Vestindien, Udnævnt til kommandør-kaptajn 1857 og året efter 1858 til orlogskaptajn.

1859 for fregatten Thetis og 1861 chef for eskadren ved Slesvigs vestkyst.

Under krigen 1864 var M. chef for eskadren i Østersøens vestlige del og havde derved ansvaret for området ved Alssund og dermed også flådens deltagelse i forsvaret af Als. Efter krigens slutning begærede såvel M. som chefen for panserskibet Rolf Krake, orlogskaptajn H. P. Rothe, deres forhold under preussernes overgang til Als undersøgt.

1864-1866 Medlem af Konstruktions- og Regleringskommissionen.

Der nedsattes august 1865 en kommission der januar 1867 frikendte Rothe, mens Muxoll dømtes til en måneds fæstningsarrest for at have ordnet patruljetjenesten på en mindre fyldestgørende måde, dommen stadfæstedes idet straffen dog nedsattes til fjorten dage. Udnævnt til kommandør 1868 og ved opnået aldersgrænse afskediges han 1870.

Hans Peter Rothe (1813 – 1905),

Blev kadet 1824 og udnævnt til sekondløjtnant 1829. Fik 7. november 1830 tilladelse til at rejse til Danzig og blive der vinteren over for at overvære kommandør M. P. Billes fore-læsninger på den Kgl. preussiske Navigationsskole
1831–32 var med briggen St. Jan i Vestindien, 17. januar 1833 beordret til tjeneste ved Søkort-arkivet og senere samme år var han med korvetten Galathea i Middelhavet,



(kilde: Orlogsmuseet)

Udnævnt 1839 til premierløjtnant og tilbragte 1839 og 1840 med opmåling i danske farvande.
1. januar 1840 til - 1. januar 1842 Indrulleringsofficer i Hjerting. 1841 Med linieskibet Christian VIII og 1842 udnævnt til fungerende direktør for Søkortarkivet

1843–44 med briggen Ørnen til Sydamerika og 1845–47 med Galathea under Steen Bille på jordomsejlingen, hvor han i perioden December 1845 - januar 1846 var afgivet fra Galethea til dampskibet Ganges som hydrograf

1848 blev han udnævnt til kaptajnløjtnant og vicedirektør for søkortarkivet da C. C. Zahrtmann blev marineminister.

I krigsårene 1848 og 1849 var han næstkommanderende i fregatten Bellona på blokade i Nordsøen. 1852–54 chef for forskellige vagtskibe i hjemlige farvande, 1858 for korvetten Valkyrien, og 1853 udnævntes han til direktør for søkortarkivet og Generalinspektør over Søetatens kronometre. 1855 udnævnes han til Kaptajn og chef for batteriet Trekroner. 1858 udnævnes han som Orlogskaptajn og chef for kadetskibet korvetten Valkyrien og 1860 Medlem af kommissionen angående Orlogsværftet

1864 beordredes han til chef for panserbatteriet Rolf Krake der i begyndelsen af krigen fik station ved Sønderborg.

Herfra sendtes han 18.2. til Egersund for at standse et broslagningsarbejde. Ved denne alvorlige kamp med tyske batterier i land viste Rolf Krake sine gode og også sine mindre gode egenskaber, det svage dæk.

Under tyskernes angreb på Dybbølstillingen 28.3. og under stormen på Dybbøl 18.4. ydede Rolf Krake fra Vemmingbund fortrinlig støtte til den danske stillings venstre fløj.

Efter våbenhvilens udløb sendtes skibet, der imidlertid havde været til reparation i København til Als fjord for at medvirke ved Als' forsvar. Tyskerne påbegyndte en overgang til Als den 29.6. over Alssund.

Da Rothe ankom med Rolf Krake ryddede han farvandet for tyske fartøjer, men skønnede at den fjendtlige hovedstyrke var kommet over til Als hvad det senere viste sig at den ikke var. I følge sine forholdsordrer sejlede han derefter til Høruphav for at dække en evt. evakuering af de danske tropper. Dette gav imidlertid mulighed for tyskerne at sende hovedstyrken over til Als.

Den offentlige mening og pressen gjorde på grund af dette forhold Rothe ansvarlig for tabet af Als. Angrebene tog hårdt på Rothe.

At Rolf Krake ikke løste sin opgave skyldtes en tilgivelig fejlposition fra Rothe's side, samt uklare kommandoforhold. I november. 1864 fik Rothe. ved reduktionen sin afsked.

For at standse en uberettiget og skånselsløs kritik af Rothe's forhold under overgangen til Als begærede denne og eskadre-chefen, orlogskaptajn F. C. G. Muxoll deres forhold undersøgt ved en krigsret.

Ved denne, hvis dom stadfæstedes af kongen 8.1.1867, blev Rothe. fuldstændig frikendt. Han forblev i sin stilling som direktør for søkortarkivet til 1888 og 1869 tillagdes der ham kommandørs karakter.



(Kilde: KGB digitale samlinger)

Andreas Schifter, (1779 – 1852),

Blev kadet 1794 og med udmærkelse (Gerners Medalje). Og udnævnt til sekondløjtnant i Marinen 1798.

1799-1801 var Schifter udkommanderet med fregatten Najaden i Middelhavet under krigen med barbarerne. Under denne tjeneste blev han i maj 1800 i Tunis overfaldet af korsarer. Han blev hårdt såret af et sabelhug i hovedet, og under

nogle forhandlinger, han ledede med Bejen af Tunis, blev han af denne arresteret og holdt fanget i 3 måneder. Ved hans tilbagekomst bestemtes han tillige med 3 andre officerer til studering af skibsbyggeri. Men ved sine ualmindelige evner distancerede han hurtigt sine kammerater

1803 gik fabrikmester Frantz Hohlenberg af. Men da Schifters studier imidlertid endnu ikke var tilendebragt, forblev embedet foreløbig ubesat, men reserveredes for Schifter. Avancerede 1804 til premierløjtnant, og blev auskultant i Konstruktions- og reguleringskommissionen 1805.

Foretog i 1807 en studierejse, der begyndte i Sverige. Her overraskede krigens udbrud ham, hvorfor han måtte flygte til Norge. Hvor han dog straks på Frederiksværns værft kom i travl virksomhed med bygning af kanonbåde og andre forsvarsforanstaltninger. Oktober samme år blev han sendt til Rendsborg i Holsten som Inspektionsofficer ved Skibsbyggeriet. Og december vendte han tilbage til Orlogsværftet i København. Hvor han forestod bygning af kanonbåde og ombygningen af koffardiskibe til defensionsskibe.

1808-09 var han om bord i linjeskibet Pultusk i Scheldeflåden. Hvilket var en tjeneste, der var ham i høj grad utilfredsstillende. Efter endt tjeneste beordredes Schifter til at fortsætte sine studier i skibsbyggeri. Han blev sendt på en uddannelsesrejse, først til Holland og siden Frankrig og Italien. Udnævnes 1812 til Kaptajnløjtnant. Og først 1814 vendte han tilbage og ansattes nu som fabrikmester samt medlem af Konstruktions-kommissionen, og udnævnes samtidigt til Kaptajn

Fra 1814 til 1846 virkede han i denne stilling med megen dygtighed og byggede 6 linjeskibe, 6 fregatter og 14 mindre skibe foruden 37 kanonbåde. Alle udmærket gode skibe, der bar præg af Schifters evne til hurtigt at optage det nye og gode, udviklingen bragte med sig.

1825 rejste han på en 6 måneder studierejse til England for at lære den bedste metode til skibenes bevaring. Og studere de seppingske konstruktioner på agterskibets form. Udnævnt til kommandørkaptajn 1829.

Det var ligeledes Schifter, der konstruerede den type for fyrskibe, der blev benyttet selv mange årtier efter hans død. Udnævnt til Kommandør 1839.

Fik 1840 Instruks for en rejse til England, hvor han skal gøre sig bekendt med dampskibsbygning og eventuelt købe et skib til den danske marine. Byggede efterfølgende 3 af Marinens tidligste hjuldampere. Han havde ikke Gerners eller Hohlenbergs geni, men han var en kompetent og omhyggelig konstruktør og opmærksom på udviklingen inden for sit fag. Udnævnt til Kontreadmiral 1843.

Ved admiral Ulrich Anton Schönheyders afgang 1846 fra Admiralitetskollegiet overtog Schifter stillingen som 2. militærdeputeret, 2 år senere avancerede han til 1. deputeret, men afgik kort tid efter fra Kollegiet for at blive Holmens overekvipagemester (chef for Orlogsværftet). Det faldt derved i hans lod 1848-50 at lede den store krigsudrustning, der væsentligst bestod af den flåde, han selv havde skabt.

Efter krigen overgik Schifter 1851 til aktiv tjeneste som Viceadmiral ved flåden; her kom han dog ikke til at spille nogen rolle, thi allerede det påfølgende år, 31. oktober 1852, afgik han ved døden.



(kilde: Orlogsmuseet)

Edouard Suenson, (1805 – 1887),

Blev kadet 1817 og var med fregatten Nymphen til Middelhavet 1818, udnævnt til Sekondløjtnant 1823. Er 1825-26 med korvetten Diana til Vestindien. I 1826 søgte han og fik tilladelse til at gå i fransk tjeneste.

Melder 1827 fra Toulon, at han er udkommanderet med briggen Acylone til Levanten. Deltog med denne i slaget ved Navarino 20. oktober 1827. Melder 1829 at han er med fregatten Sirène ved Patras og 1830 er han kommet ombord i fregatten La Thetis og deltager i ekspeditionen til Algier og landsætningen af tropper og senere samme år vender han tilbage til Danmark.

1831-1832 Med briggen St. Jan til Vestindien og udnævnes til Premierløjtnant 1831

1836-1837 Næstkommanderende i briggen St. Croix til Vestindien, hvor han bl.a stod han til søs for at jage en kaper uden at give chefen, der var i land, tid til at komme om bord.

1838 Indrulleringsofficer i Sønderborg. 1839 Næstkommanderende i skonnerten Elben vagtskib ved Altona. 1840 Chef for dampskibet Kiel, til disposition for H.M. Kongen. 1841 udnævnt til Kaptajnløjtnant

1840-1841 Med fregatten Bellona til Sydamerika. 1844 og 1845 Chef for dampskibet Ægir, til disposition for H.M. Kongen

1846 Chef for briggen St. Croix til Island. 1847 Chef for Vagtskibsposten ved København på batteriet Trekroner. 1848 Chef for skonnerten Pilen, vagtskib i Storebælt. 1849 Chef for korvetten Diana og derefter Najaden, vagtskib i Sundet.

1850 udnævnes han til Kaptajn og Chef for dampskibet Hekla.

Natten mellem den 20. og 21. juli havde Suenson som chef for dampskibet Hekla en affære med oprørernes armerede dampskib Von Der Tann i Neustadt bugten.

Oprørernes skib gik på grund, hvorefter besætningen stak ild på skibet og forlod dette i fartøjerne, inden det sprang i luften.

Deltog i træfningen mellem Hekla og dampskibet Løwe og 4 slesvig-holstenske kanonbåde i Kieler-fjorden 16 august samme år.

28. oktober 1850 Medlem af Konstruktions- og Regleringskommissionen

1851 - 1863 Chef for Sø-Kadetkorpset

1851 Chef for kadetskibet korvetten Flora, 1853, 1855 og 1857 Chef forkadetskibet korvetten Valkyrien. Udnævnt til Kommandørkaptajn 1855 og til Kommandør 1858

1860 Chef forkadetskibet korvetten Heimdal og 1862 Chef for kadetskibet fregatten Jylland.

1864 Chef for Nordsøeskadren, med sin stander hejst i fregatten Niels Juel og deltager som Eskadrechef i slaget ved Helgoland

1865 Chef for fregatten Niels Juel til Middelhavet og udnævnes 1866 til Kontreadmiral.

29. december 1866 Afsked fra Søværnet og udnævnt til Overlods i østlige distrikt

1. januar 1880 Afsked fra stillingen som Overlods og udnævnes samme år til Viceadmiral

Otto Frederik Suenson, (1810 - 1888),

Han blev 1829 sekondløjtnant i Marinen og straks efter sin udnævnelse til officer lagde Suenson sig efter studiet af skibsbygger. 1836 indtrådte han

som auskultant i Konstruktionskommissionen avancerede

1839 til premierløjtnant og 1841 blev han medlem af Kommissionen

I 1834-39 og igen i 1843-45 var han lærer i matematik for søkadetterne.



(Kilde: KGB digitale samlinger)

1839 og 43 foretog han en studierejse til England, blev 1844 ansat ved Orlogsværftets skibsbyggeri, avancerede 1846 til underfabrikmester. Udnævnes 1847 til Kaptajnløjtnant og 1848 til Holmens fabrikmester som den sidste person i flåden med denne titel.

Avancerer 1855 til Kaptajn og 1858 direktør for Marinens skibsbyggeri.

Som sådan konstruerede han flere smukke og gode skibe: Fregatterne Niels Juel, Sjælland og Jylland, korvetterne Thor, Heimdal og Dagmar, ligesom det også var ham, der indledede bygningen af panserskibe her hjemme (Peder Skram og Dannebrog byggede han, - Danmark, Rolf Krake og flere andre anskaffede han).

Uagtet Suenson som Marinens overordnede skibsbygger virkede i en periode, hvori orlogsskibene var under en rivende udvikling (fra sejl- til dampskibe, fra upansrede til pansrede skibe), forstod han stadig at følge med og var bestandig på højde med udviklingen; hans ry som konstruktør gik derfor uden for landets grænser.

Da embedet som fabrikmester i 1864 blev nedlagt, samtidig med at værftet blev reorganiseret, afgik Suenson og udnævntes samtidig til departementsdirektør i Marineministeriet, et embede han forestod til 1866. Og i perioden 1867-1869 virkede han som Marineminister



Christian Christopher Zahrtmann, (1793 - 1853).

Under et besøg i København kort efter slaget på Reden 1801, bestemtes han til at gå søkrigervejen; han kom derefter i huset hos kommandør og ekvipagemester Sigvart Urne Rosenvinge og blev Kadet 1805.

Under englændernes overfald 1807 fungerede han som adjutant hos sin plejefader og gjorde sig her fordelagtigt bemærket.

(kilde: Statens museum for kunst)

1808 udsendtes han en kort tid som månedsløjtnant til den franske Schelde-flåde. Hjemkommen her fra ansattes han som adjutant hos Holmens overekvipagemester. 1809 som adjutant hos chefen for kanonbådsflotillen ved Sjælland, kommandør Johan Cornelius Krieger, og sendtes derfra til Norge. 1810 udnævntes Zahrtmann til sekondløjtnant i Marinen.

Under Zahrtmanns ophold i Norge deltog han som kanonbådscbef 1812 i den heftige kamp 6. juli i Lyngør, hvor fregatten Najaden under kaptajn H.P. Holm ødelagdes af det engelske Linjeskib Dictator og briggerne Lolland og Kiel erobredes.

I den dagen derefter følgende kamp var Zahrtmann som parlamentær hos Dictators chef, hvis anmodning om våbenstilstand han afslog; kanonbådene angreb derefter linjeskibet, dette måtte flygte, og begge briggerne tilbageerobredes..

Efter krigens ophør studerede Zahrtmann ivrig hydrografi og geodæsi. 1817–18 var han i Middelhavet og Vestindien med fregatten Minerva, og 1819 ansattes han under prof. H.C. Schumacher ved grad-målingen i Jylland. Udnævnt til premierløjtnant 1818.

På et togt med fregatten Najaden 1824, hvor daværende kronprins Christian var om bord, vandt han ved sit rolige, beherskede væsen dennes bevågenhed, hvilket senere kom til at spille en stor rolle i Zahrtmanns liv. 1825—26 var han næstkommanderende i briggen St. Jan i Vestindien; chefen, kaptajnløjtnant Hedemann, døde her, og Zahrtmann hjemførte skibet.

1826 – efter Poul de Løvenørns død – overtog Zahrtmann stillingen som direktør for Søkortarkivet og udnævnes samtidigt til Kaptajnløjtnant. Han tog sig med iver af de danske farvandes opmåling og gennemførte trods megen modstand, men kraftig hjulpet af Frederik 6., anlægget af en mængde fyr. 1826 udnævnes han til kaptajn og 1830 blev han medlem af Konstruktions- og reguleringskommissionen.

1833–34 førte han briggen Allart til Vestindien, hvis farvande han opmålte og kortlagde. 1836–38 var han chef for de forskellige vagtskibe, 1839 foretog han en studierejse til England for at studere landets dampskibsvæsen. Ved sin hjemkomst udnævntes han til adjutant hos Christian 8.

Zahrtmann var 1842 chef for fregatten Thetis på togt i Middelhavet: I Napoli og Grækenland havde han diplomatiske hverv, som han løste taktfuldt. På tilbagerejsen hjembragte han fra Livorno en del af Bertel Thorvaldsens italienske kunstværker. Udnævnes 1843 til Kommandørkaptajn.

1843 udgav Zahrtmann det omfattende værk Den danske Lods, en beskrivelse over de danske farvande hvis status som standardværk varede århundredet ud

1844 blev han medlem af Royal Geographical Society i London. Christian 8. tilbød ham – hvad der ikke var almindeligt kendt – i en håndskrivelse at overtage posten som chef for Galatheas jord-omsejling, en ære, han dog frabad sig, og som han anbefalede Steen Bille til.

1846 udnævntes han til medlem af Defensionskommissionen og 1848 udnævnes han til Kommandør.

I 1848 blev han 2. deputeret i Admiralitets- og Kommissariatskollegiet. Da dette kort tid efter opløstes, overtog han modstræbende stillingen som landets anden – og første fagligt professionelle – marineminister i april 1848. Som sådan deltog han i Den Grundlovgivende Rigsforsamling og virkede i embedet under hele Treårskrigen. I august 1850 afgik han som minister på grund af skrantende helbred. Udnævnt 1851 til Kontreadmiral.

1852 blev han udnævnt til Holmens overekvipagemester samt Viceadmiral, og døde i denne stilling ganske pludselig uden foregående sygdom 15. april 1853.

”Flådeplan 1815”

Danmark gik 1814 svækket ud af den langvarige krig med England: Tabet af Norge i forbindelse med fredsaftaltningen var smertefuldt, men tabet af flåden som nationens stolthed rokkede ved den danske nationalfølelse også fordi de i Norge værende enheder måtte afgives til den nye norske marine.

Efter tabet af den norske flåde bestod Danmarks flåde i 1815 blot af 2 linieskibe (ofte benævnt ”orlogsskibe”), 5 fregatter (hvoraf 3 var under bygning), 3 brigger, 6 mindre skibe og 82 kanonbåde.

Danmarks forsvar måtte genopbygges og i første omgang flåden, så man udarbejdede derfor en ”Flådeplan 1815”, som skulle sikre en genopbygning af flåden inden for de mulige økonomiske rammer. Denne opgave blev lagt i hænderne på den meget dygtige kaptajn, senere viceadmiral og fabriksmester Andreas Schifter. Flådeplanens visioner tilsagde bygningen af 6 linieskibe, 8 fregatter, 8 korvetter eller brigger og 86 kanonbåde. De økonomiske midler var få, ikke mindst efter statsbankerotten i 1813 og men trods den meget stramme økonomi blev flådeplanen stort set opfyldt i 1833. Det var blandt andet sket på bekostning af udrustningerne af skibene, som var blevet holdt på et minimum. - der var ikke råd til både at bygge nye skibe og samtidig kunne udruste og sejle med disse.

(Hvilket minder en hel del om hvordan situationen er i dag med udrustning og bemanning af de nye Huitfeldt fregatter og de to fleksible støtteskibe Absalon og Esben Snare - ligesom farvandsovervågning i weekender ofte overlades til Marinehjemmeverket da søværnet ikke har mandskab nok til at bemane Diana-klassen 365-dage om året).

Kun vagtskibene i Øresund og Storebælt kunne bemannes konstant, og i de næste mange år blev der kun udrustet en enkelt fregat eller korvet for at gennemføre det årlige kadettogt.

Med den nye flådeplan var Danmark ikke længere en sømagt med international indflydelse (f.eks kunne stationsskibene ved de vestindiske øer kun opretholdes ved at pålægge en særskat på hver tønde sukker)

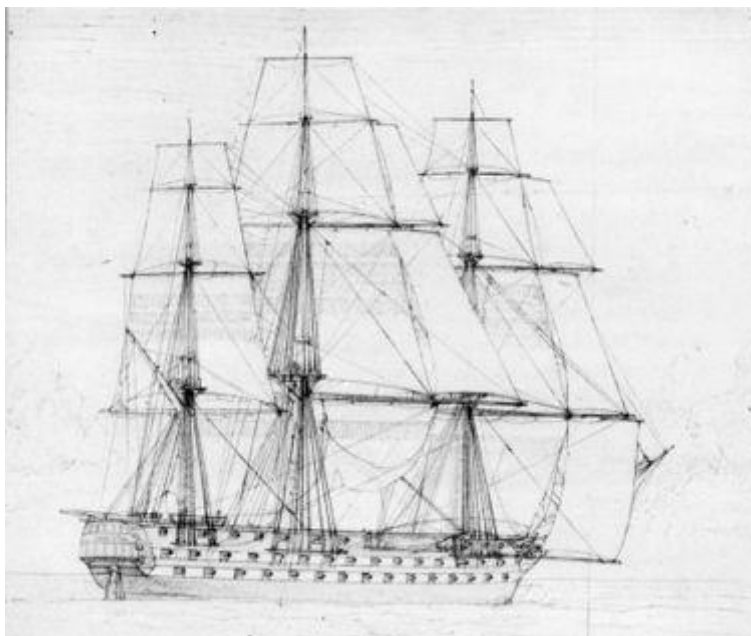
For at vedligeholde søofficerernes uddannelse fik mange af dem tilladelse til at sejle i handelsflåden, lige som adskillige fik tilladelse til at gøre tjeneste i fremmede flåde, ikke mindst i den franske flåde.

Hermed fik mange officerer ikke kun den nødvendige sejlads erfaring, men nogle fik desuden kamperfaring. Men for det øvrige personel i flåden manglede træningsmulighederne i høj grad.

Indtil 1825 foregik alle øvelsestogterne med kadetskibene i de danske farvande, og først i 1826 blev kadetskibet, korvetten Najaden, sendt på øvelsestogt i Atlanten, med et togt nord om Skotland, vest om Irland og gennem Kanalen på vejen hjem.

I de efterfølgende år var kadetskibet ofte på langfart til Færøerne og Island samt ind i mellem også til Middelhavet.

Først da den sidste af de planlagte 8 fregatter, fregatten Bellona, blev søsat i 1830, og i 1840 det sjette linieskib, Christian VIII, blev der atter økonomiske midler til overs til at udruste flådens skibe.

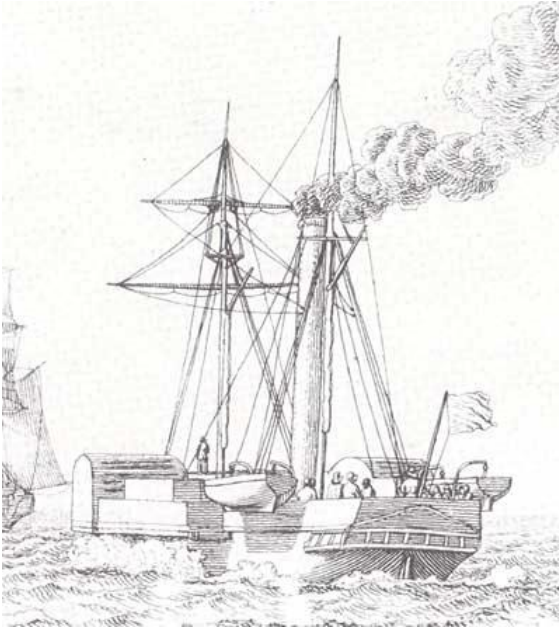


Linieskibet Christian VIII

(kilde: Orlogsmuseet)

Den tekniske udvikling 1815 – 1848

”Holmen” havde to hovedfunktioner. Det var dels en flådestation, som vedligeholdte og udrustede flådens skibe samt tog vare på alle flådens forsyninger og lagre, dels var det et stort skibsværft. Holmen var Danmarks største arbejdsplads med mange tusinde ansatte håndværkere. Denne periode var karakteriseret ved at omfatte de første spæde skridt ind i den teknologiske tidsalder, og indledningsvis gik udviklingen meget langsomt. Hidtil havde skibsbygningen på Holmen været præget af de mere end et tusind tømmermænd, som byggede træskibene. Nu skulle der nye eksperter til, for Andreas Schifter havde studeret dampmaskiner i England. Den første spæde start på dampskibene var de såkaldte hjuldampskibe, hvis to skovlhjul på skibssiderne optog næsten al den plads, hvor sejlskibene havde haft kanonerne.



(kilde: Orlogsmuseet)

1824 anskaffede flåden sit første dampskib - hjuldamperen *Kiel*, som var bygget i London 1820.

Skibet blev mest benyttet som kongeskib, indtil det i 1852 blev ombygget til troppetransportskib

I 17 år var *Kiel* flådens eneste dampskib indtil 1841, hvor *Ægir* blev indkøbt i England

Ægir var væsentlig større end *Kiel* og det første egentlige krigsskib med dampmaskine og samtidigt var *Ægir* flådens første jernskib.

Historisk set betragtes *Ægirs* indtræden i flåden som det tidspunkt hvor dampskibene blev en del af den danske flåde.

Fra starten var der ikke stor tillid fra de ældre søofficerers side. Man havde stor skepsis til skibenes anvendelighed, da en enkelt træffer i maskinen eller skovlhjul kunne sætte dem ud af spillet. Deres største fordel var, at de kunne sejle selv i vindstille, så de f.eks kunne tage sejlskibene på slæb.

Allerede i 1842 indkøbtes endnu et hjuldampskib i England.

Men allerede 1844 løb det første danskbyggede dampskib *Geiser* af stabelen på Holmen.



Hjuldampsskibet *Geiser*

(kilde: Orlogsmuseet)

Frem til 1848 var der blevet anskaffet i alt seks dampskibe – alle hjuldampere, men de var meget sårbare på grund af de store hjulkasser på siderne, så de var bedst egnede til transport og bugsering og mindre egnede til egentlige kampopgaver.

Men selvom flåden med disse skibe begyndte at ændres til motordrevne skibe frem for vinddrevne skibe var man dog ikke endnu helt klar til helt at afskrive sejlskibene.

Den første Galathea ekspedition 1845-47

16. juni 1845 hejstes kommandoen i korvetten Galathea, med kaptajn St. A. Bille om chef. Korvetten skulle de næste to år på en jordomsejling, bl.a. for at overvære afleveringen af de danske kolonier Trankebar og Serampore i Indien, der var blevet solgt til England.

Desuden skulle man undervejs undersøge mulighederne for en eventuel kolonisering af Nicobarøerne i Det indiske Ocean samt fremme Danmarks handel ved indgåelse af traktater og indsættelse af konsuler m.m.



(kilde: Orlogsmuseet)

Korvetten Galethea ud for Kapstaden i Sydafrika.

Galathea havde yderligere til opgave at udføre omfattende videnskabelige undersøgelser på turen.

Korvetten afgik fra Københavns Red 24. juni 1845, hvorefter turen med nogle stop undervej gik syd om Afrika til bl.a. Trankebar, Kina og Filippinerne. Efter et kort ophold på Honolulu fortsattes mod Sydamerika.

Turen gik rundt om Cap Horn og op langs Sydamerikas østkyst og 24. juni 1847 sattes kursen hjemover. Og endelig 23. august 1847 havde korvetten Galathea Kronborg om styrbord igen, og mere end to års togt nærmede sig sin afslutning.

1. Slesvigske Krig (1848-50): Krigen hvor Flåden atter blev Danmarks lyspunkt

Året 1848 startede stille og fredeligt og uden nogen klar fornemmelse af, at et oprør og en krig stod for døren.

Kong Frederik d. VII havde i januar afløst Christian d. VIII, ved dennes død 20. januar 1848.

Den nytiltrådte konge havde netop givet sin godkendelse af indførelsen af folkestyret og en ny grundlov for Kongeriget Danmark. Dette ville dog ikke gælde i hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenborg syd for Kongerigets grænser.

De to tysksprogede Hertugdømmere Holsten og Lauenborg var medlem af det tyske forbund, og den danske konge var, som Hertug over disse, derigennem medlem af det tyske forbund. Mens

Slesvig med sin relative store dansktalende befolkning stod uden for både Kongeriget og det tyske forbund.

Set i lyset af en tiltagende national bevidsthed - en lidt prekær situation.

Hertugdømmet Lauenborg havde Danmark i øvrigt "modtaget som kompensation" for tabet af Norge ved fredsslutningen med England i 1814.



(Kilde: Historiecenter Dybbøl Banke)

Oprøret ulmer i Hertugdømmerne

I Sønderjylland havde det Slesvig-Holstenske parti længe arbejdet på en løsrivelse fra Danmark, og evt. i forening med de tyske hertugdømmer at danne et selvstændigt Slesvig-Holsten.

22. marts 1848 ankom en deputation til København, for at få kongen til at opfylde Hertugdømmernes krav.

Dette havde kongen selvsagt under den nye Grundlov ingen muligheder for, og lige pludseligt syntes en krig uundgåelig, da hertugdømmerne var i oprør og samtidigt oprustede for om nødvendigt med magt at løsrive sig.

Flåden skal rustes

På Holmen var det 34 år siden, der sidst var givet en befaling om at udruste flåden; den gang var det desværre blot for at udlevere flåden til englænderne.

Ud på aftenen 25. marts nåede nyhederne til København om, at hærens garnisoner i Kiel og Rendsburg havde sluttet sig til oprørerne.

Allerede næste eftermiddag afgik de første danske orlogsskibe fra København til farvandet omkring Als.

Det var korvetten Najaden under kommando af kaptajn, baron Friderich Dirckinck-Holmfeld, bugseret af hjuldampskibet Geiser, samt briggen St. Thomas.

Da Najaden anløb Sønderborg ud på morgenen 27. marts vajede Dannebrog fra husene og den dansktalende del af befolkningen jublede ved korvettens ankomst.

Korvetten og dens besætning gik omgående i gang med at organisere det foreløbige forsvar af Sønderborg og Als mod et eventuelt angreb fra oprørernes side. Ved hjælp af bl.a. Najadens kanoner lykkedes det hurtigt at få spærret overgangen til Als.



Korvetten Najaden

(Kilde: Hirschsprungske samling)

Den efterfølgende dag, 28. marts, løb hjuldampskibet Geiser ind i Flensborg Fjord for at rekognoscere og samtidigt forsøge at overbringe den danske konges proklamation til slesvigerne.

Flensborg by var dog samme dag blevet taget i oprørernes besiddelse, under ledelse af general Krohn, og da Geiser nærmere sig byen blev den mødt af kraftig geværild fra oprørerne, der havde bl.a. havde besat nogle af husene nede ved havnen.



Damphjulskipet Geiser

(kilde: Orlogsmuseet)

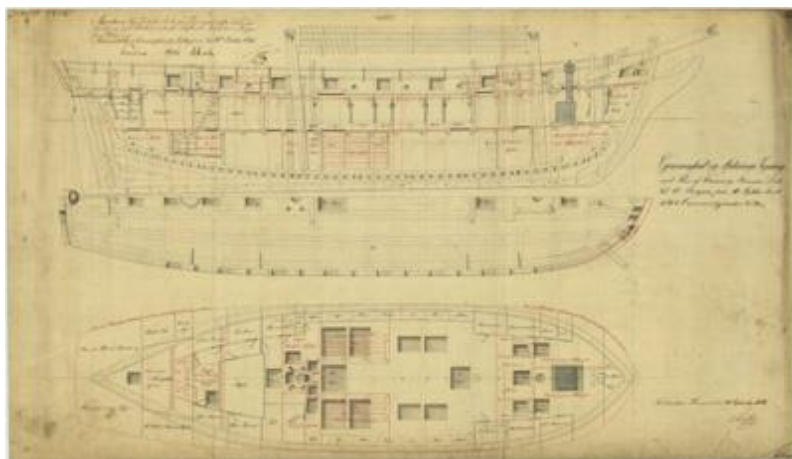
Klogelig valgte det danske hjuldampskib ikke at skyde igen med sine kanoner ind mod den åbne by, Geiser lagde i stedet roret i borde og dampede langsomt ud af fjorden igen. En tilbagetrækning som oprørerne omgående betragtede som en stor sejr.

Opmuntret af succesen ved Flensborg valgte oprørernes general allerede 30. marts at fortsætte fremrykningen mod Åbenrå som gik gnidningsløst indtil oprørernes tropper nærmede sig den sydlige del af Åbenrå fjord.

Midt ude på fjorden fik man øje på et blafrende dansk orlogsflag, der vajede under gaflen på et dansk orlogsskib.

Det var briggen St. Thomas, under kommando af kaptajnløjtnant M. Suenson, der havde taget station i fjorden.

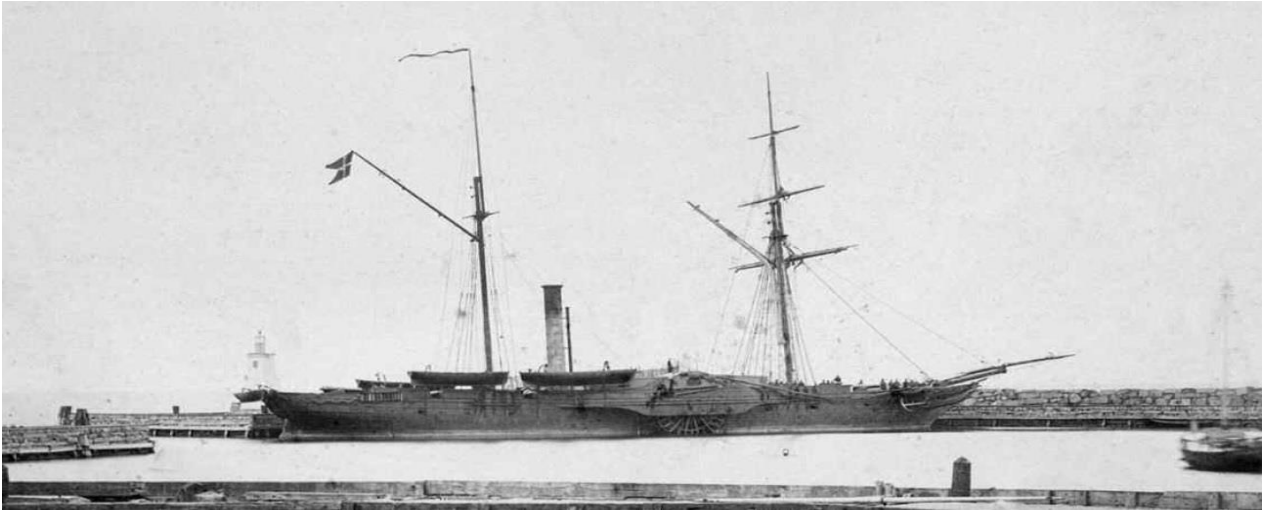
Fra briggen blev der omgående åbnet ild mod oprørerne, der bevægede sig langs kystvejen. Snart herskede der vild forvirring blandt de fremrykkende styrker. Få minutter efter at St. Thomas således havde afgivet flådens første skud under krigen, var oprørerne i fuldt tilbagetog ind over markerne, væk fra de åbne kyststrækninger.



(kilde: Orlogsmuseet)

Oprørerne valgte i stedet at rykke ind i Åbenrå fra vestsiden, uden for de danske kanoners rækkevidde. Byen undgik således ikke at blive besat. Men briggens tilstedeværelse havde været et skår i glæden for oprørerne, der måtte erkende at færdsel langs kysterne var absolut ikke var sikker.

Næste morgen vågnede den danskfjendtlige befolkning i Åbenrå op og opdagede, at den danske flådeblokade var blevet optrappet. I løbet af natten var hjuldampskibet Hekla, med kaptajn Steen Bille om bord, også ankommet til fjorden.



Hjuldampskibet Hekla

(kilde: Nationalmuseets digitale samlinger)

Begge skibe lå nu med kanonmundingerne pegende ind mod den åbne by.

Inde ved havnebolværket i Åbenrå lå dampskibet Christian der Achte fortøjet, og kaptajn Bille gav, som øverstkommanderende, ordre til briggen St. Thomas om at bemægtige sig dampskibet. St. Thomas chef, kaptajnløjtnant Magnus Suenson, gik selv fra borde for at anføre de tre mindre både, der skulle udføre denne opgave. Da de tre fartøjer nærmede sig havnen blev den mødt af nysgerrige tilskuere, civile og soldater blandet imellem hinanden.

En officer i dansk jægeruniform med hvidt armbind om armen, råbte da fartøjerne nærmede sig: "Det koster blod!". Med råbet: "Lad koste!", sprang Magnus Suenson og hans folk i land. Uden at det kom til kamp lykkedes det hurtigt at bemægtige sig dampskibet. Under dækning af de to orlogsskibes kanoner, lykkedes det hurtigt for de danske orlogsgaster at få bragt dampskibet til havs.

Det erobrede dampsk Christian der Achte blev omgående dirigeret til Korsør, hvor det blev indsat som transportskib.

I Korsør herskede der hektisk travlhed. De hastigt ankommende troppeafdelinger, heste, krigsmateriel og proviant skulle hurtigst muligt føres enten over Storbælt eller til Als.



Hestegarden indskibes i transportskib

(Kilde: Sønderborg Slot)

En krævende og opslidende opgave, der sikkert blev ledet af kaptajn P. W. Tegner, der havde kommandoen over Marinens Transportvæsen.

Der var for lidt transportmateriel til rådighed her i starten af 1848, og samtidigt var tiden knap. Men trods alle vanskeligheder og mangler lykkedes det dog for Marinens Transportvæsen at få afviklet udskibningen af mandskab, heste og materiel slag i slag.

I København herskede der også stor travlhed, om end af mere administrativ og personelmæssig art.

- Et systemskifte var på vej! - Det var blevet besluttet at nedlægge det ærværdige Admiralitet og lade det erstatte af et mere moderne Marineministerium.

Mens krigen rasede, blev kommandørkaptajn C. C. Zahrtmann, 4. april 1848, således udnævnt som landets første Marineminister.

Også på Orlogsværftet skete der et systemskifte, idet kontreadmiral Andreas Schifter overtog jobbet som Overekvipagemester. Systemskiftet medførte også en optrapning af flådens udrustning af skibene.

Hvilket betød, at flåden straks fra krigens begyndelse havde så mange skibe under kommando, at den var i stand til at løse de første opgaver den blev stillet over for, nemlig overførslen af tropper til krigsskuepladserne og støtte til hæren.

Flådens nye opgave - støtte til hæren

Støtten til hæren bestod primært i at understøtte hærens flanker under fremrykningen mod syd. Til at løse denne opgave formeredes en eskadre, bestående af korvetterne Galathea og Najaden, briggerne St. Thomas og Mercurius, hjuldamp-skibene Geiser og Hekla, samt 10 kanonchalupper og 6 kanonjoller.

Eskadrechefen, kommandørkaptajn F. Paludan, hejste sin stander om bord i Geiser, mens hans næstkommanderende, kaptajn Steen Bille, hejste sit kommandotegn i Hekla.

Troppetransporterne stod under kommando af kaptajn P. W. Tegner, der efterhånden fik samlet en større transportflåde af private damp- og sejlskibe, først som omtalt ovenfor ved Korsør, men senere også på Fyn og i Flensborg fjord.



Kommandørkaptajn
F. Paludan

(Kilde: KGB digitale samlinger)



Kaptajn
Steen A. Bille

(Kilde: KGB digitale samlinger)



Kaptajn
P. W. Tegner

(Kilde: KGB digitale samlinger)

Det lykkedes med held for flåden at understøtte hæren i dennes fremrykning i Slesvig, og specielt var kaptajn Bille med Hekla særdeles virksomme.

Allerede 7. april kom flåden igen i kamp. Øst for Holnæs, ved Bogholm lige ved indsejlingen til Flensborg fjord havde oprørerne opstillet feltartilleri nede på selve strandbredden, og det vrimlede med oprører langs kysten.

Korvetten Najaden, hjuldampskibet Hekla og to kanonbåde, der havde station ved indsejlingen til fjorden tog omgående kampen op, idet dog kun Hekla og de to kanonbåde, der lå længst inde under land, kom i ilden.

Det lykkedes for Steen Bille og hans skibes kanoner at få det fjendtlige artilleri bragt til tavshed, og oprørerne blev drevet væk fra kysten, og området var tilsyneladende blevet rensset for fjendtligt militær.

Da hæren 9. april 1848 vandt sine første laurbær i slaget ved Bov, var næsten hele eskadren samlet på Flensborg fjord for at støtte hæren, som efterfølgende rykkede gennem Flensborg til Slesvig og Dannevirke. Geiser, Hekla, Galathea og Najaden transportererede efterfølgende tropper til Eckernförde og landsatte dem der.

Fehmern går tabt

Efter at have landsat tropper ved Eckernförde blev Najaden beordret til Fehmern for at sikre øen mod oprørerne. Kaptajnløjtnant Dirckinck-Holmfeld, der med dygtighed havde etableret forsvaret af Als skulle nu forsøge at gentage dette på Fehmern. Najaden ankom sammen med kutteren Løvenørn, 15. april om morgenen, til farvandet ved Burgtiefe på øens østside, men desværre for sent.

Allerede ved ankomsten kunne det konstateres, at oprørernes flag vajede flere steder ved kysten, ganske desuagtet valgte Dirckinck-Holmfeld at prøve at gå i land og undersøge stemningen på den oprørske ø.

Så snart kaptajnløjtnant og to mand var roet i land i kutterens jolle, blev de imidlertid tilfangetaget af oprørerne. Flere civile forsøgte at forsvare dem, under under dette blev en af civilpersonerne skudt ned af en oprører.

Najaden forlod herefter atter Fehmern, og kaptajn Krenchel blev herefter udnævnt til ny chef.



Overfaldet på Kaptajnløjtnant Dirckinck-Holmfeld

(Kilde: ukendt)

Krigsbegivenhederne begyndte nu for alvor at tage fart, og mere og mere tydede på, at Det tyske Forbund ville stille sig på de Slesvig-Holstenske oprøreres side.

18. april 1848 erklærede De tyske Forbund Danmark krig samtidigt med at det 10. armekorps, under general Wrangel, rykkede op gennem Holsten. Dette armekorps bestod hovedsageligt af Preussiske og Hannoveranske enheder.

5 dage senere, påskedag 23. april, stod det første slag mellem de overlegne tyske styrker og den danske hær ved Slesvig. Efter en hæderlig dansk indsats blev den talmæssigt underlegne danske hær tvunget til at trække sig tilbage, først til Flensborg og derfra til Als, Fyn og Nørrejylland.

Det lykkedes for Hekla og nogle kanonbåde at undsætte en hærafdeling, der var blevet afskåret ved Eckernförde og transportere dem væk ad søvejen, mens flere af eskadrens øvrige skibe ydede bistand i Flensborg fjord.

Efter general Wrangel var rykket længere op i Jylland blev flådens opgave reduceret til at holde farvandene ryddet og forhindre fjendens overgang over sunde og bæltet.

I slutningen af april måned var udrustningen af flere af flådens oplagte enheder så langt fremme, at man nu kunne i værksætte den næste operation, nemlig blokeringen af de tyske havne fra Kiel i vest til Pillau i Øst.

29. april blokerede den danske Blokadeeskadre samtlige de tyske Østersø havne. Flådeblokaden var nu en realitet.



Blokadeeskadren ud for Elben

(Kilde Nationalhistoriske Museum – Frederiksborg)

Blokadeeskadren bestod bl.a. af fregatterne Havfruen og Thetis, korvetten Flora, samt en række mindre skibe.

Lilleputstaten Danmarks heltemodige indsats i krigen mod Det tyske Forbund havde nu også tiltrukket sig de europæiske magters opmærksomhed; ikke mindst fordi den iværksatte danske flådeblokade af de tyske havne snart havde sin virkning på handelen.

Samtidig med, at et stort antal svenske og norske frivillige havde meldt sig for at kæmpe under Danneborg, blev en hær på 15.000 mand samlet sammen i Skåne, med henblik på at kunne hjælpe Danmark.

Med den svenske kong Oskars som mægler, og med England som garant, samledes delegerede fra Preussen og Danmark i Malmø for at forhandle om en eventuel våbenstilstand.

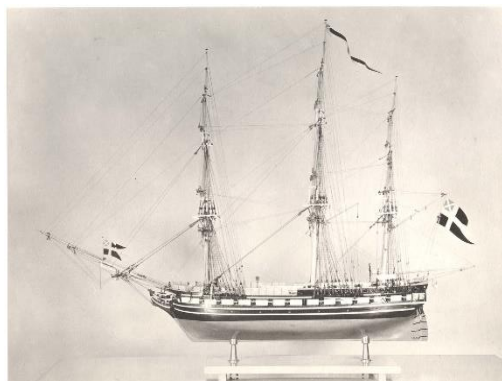
Midt under disse forhandlinger flyttede general Wrangel pludseligt 25. maj sit hovedkvarter fra Nørrejylland til Flensborg.

I Malmø nåede man frem til et udkast til en våbenstilstand, der blev sendt til general Wrangel og den danske general Hedemann. Underforhandlingerne mellem disse blev dog afbrudt, da tyskerne blev beskyldt for dobbeltspil.

På Als havde de danske generaler i mellemtiden besluttet sig for at foretage et flankangreb på fjenden fra stillingerne på Als, og 26.-27. maj førte flåden hæren over fra Fyn til Als.

De næste dage kæmpede den danske hær to af sine smukkeste kampe, 28. maj ved Nybøl og 5. juni 1848 ved Dybbøl. Selvom flåden assisterede, ikke mindst den gamle korvet Najaden, og dermed bidrog til kampenes heldige udfald, så var disse to vigtige sejre absolut hærens fortjeneste.

I begyndelsen af juni overførtes en afdeling af den svenske hær på 3.500 mand, under kommando af general Lövenhjälm, fra Gøteborg og Malmø til Fyn for at assistere de danske tropper.



Skruefregatten Freja

(kilde: Orlogsmuseet)

Det blev også besluttet at udvide flådeblokaden til også at omfatte de tyske havne i Nordsøen, og ikke mindst de tyske floders udløb i Nordsøen. Der blev derfor sammensat en ny eskadre, af de nu færdig udrustede fregatter Bellona, Gefion og Thetis, eskadren blev sat under kommando af kaptajn Steen Bille.

Fregatten Havfruen, der hidtil havde gjort tjeneste i Østersøen, kom ligeledes til at indgå i denne eskadre. Den blev i Østersøen erstattet af den nu færdig udrustede fregat Freia



Korvetten Najaden

Kilde: Hirschsprungske samling)

Den næsten 30 år gamle korvet Najaden, der hidtil havde deltaget i disse krigsmåneders med megen hæder, skulle ikke blot blive det orlogsskib, der først var på station ved Sønderborg umiddelbart efter krigen brød ud, men det blev også herfra at denne del af krigens sidste skud blev affyret.

Korvetten, under kommando af kaptajn Krenchel, befandt sig liggende til ankers ved Flensborg fjord sammen med to kanonjoller. Skibenes opgave var dels at holde øje med trafikken til og fra byen, dels at forhindre fjenden i at besætte halvøen Holnæs.

Besætningerne om bord i de tre fartøjer var overbevist om, at en våbenstilstand ville falde på plads inden for de næste par dage, og man var overbevist om at de skarpe skuds tid var forbi. En våbenstilstand der også ville bringe en afslutning på den kedsommelige blokadetjeneste.

Ud på aftenen 16. august fik kaptajn Krenchel imidlertid underretning fra en lokal fisker om, der havde roet ud til Najaden, at der var opstillet fjendtligt feltartilleri holdt skjult bag en bakke, tæt ved fiskerens hus.

Afstanden til korvetten var blevet nøje indstillet, og der var opstillet glødeovne til kuglerne. Målet var helt klart at korvetten skulle skydes i brand ved dagry.

Chefen for Najaden tog omgående sine forholdsregler, og i ly af mørket, blev korvetten lydløst varpet fra sin ankerposition og forlagt længere ud på fjorden, samtidig med at bredsidens blev vendt mod land og folkene bemandede kanonerne.

Da det første daggrå brød frem, 17. august 1848, kunne besætningen om bord på korvetten med megen munterhed se de fjendtlige granater slå ned eksakt der, hvor Najaden tidligere havde ligget for anker.

I det dæmrende morgenlys opdagedes fejltagelsen dog hurtigt, og et nyt sigte blev indstillet. I mere end en time udspandt sig nu en heftig kamp fra begge sider, hvorunder korvetten måtte tage en del træffere, ligesom kampen krævede ofre blandt besætningen.

De to kanonjoller, der havde ligget opankret ved Egersund, var blevet hidkaldt af kanontordenen og blandede sig nu i striden ved at angribe fra flanken, således at batteriet var under angreb fra to sider.

Det fjendtlige feltartilleri blev hurtigt tvungen til at tage flugten. - De sidste skud var affyret, i denne omgang.

26. august 1848 lykkedes det i Malmø omsider at få etableret en 7 måneders våbenstilstand mellem Preussen og Danmark.

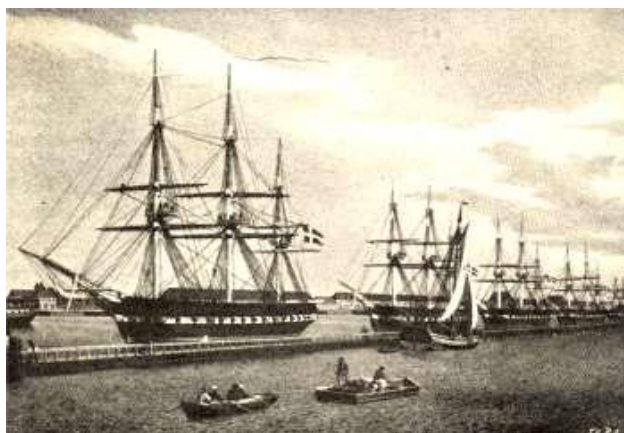
Våbenstilstanden gav Preussen ret til at beholde 2.000 mand i Slesvig, ligesom Danmark måtte beholde et tilsvarende antal på Als, samtidigt skulle alle krigsfanger frigives og beslaglagte skibe og deres laster tilbageleveres.

Men våbenstilstanden blev ikke forlænget. Allerede i februar 1849 besluttede den danske regering at opsige aftalen om våbenstilstand mellem parterne. Dette alvorlige skridt blev ikke mindst taget på baggrund tyskernes voldsomme huseren i Sønderjylland.

I løbet af vinteren og det tidlige forår 1849 havde Danmark nu haft tid til at træffe de nødvendige forberedelser til eventuelt at genoptage krigen.

På Als, Fyn og i Jylland var hæren blevet forstærket og befæstningsanlæg udbygget. Flåden var blevet udrustet, ikke kun for at kunne støtte hæren, men også for at kunne iværksætte en omfattende flådeblokade af de tyske havne i både Østersøen og Nordsøen.

Store dele af den danske regering var også blevet udskiftet i november 1848, idet marineminister C. C. Zahrtmann dog var en af dem, der beholdt sin post.



Fregatter klargøres og udrustes på Holmen i 1849.

(Kilde: KGB digitale samlinger)

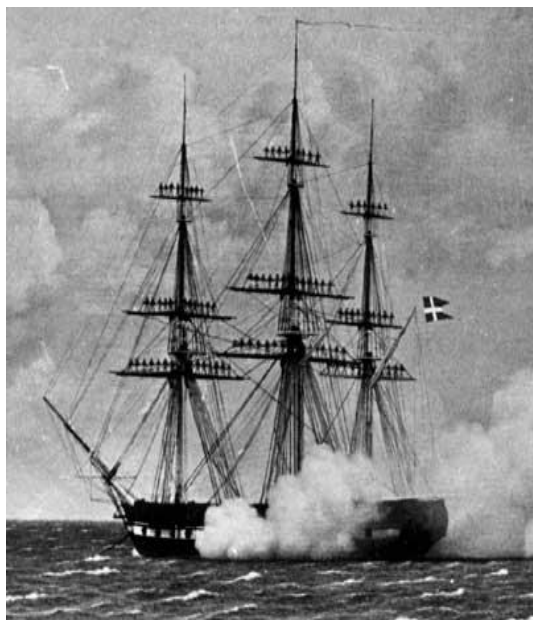
Flåden var nu også kommet op på en betydelig slagstyrke, idet dens bedste og nyeste linieskib Christian VIII, med 84 kanoner, var blevet udrustet og underlagt kommandørkaptajn F. Paludans kommando.

Desuden var fregatterne Bellona, Freia, Gefion, Havfruen, Nymphen, Rota, og Thetis, samt Korvetterne Flora, Galathea og Najaden blevet udrustet. Herudover indgik briggerne St. Croix, St. Thomas, Mercurius og Ørnen, dampskibene Geiser, Hekla og Skirner samt et antal mindre skibe, dampere, kanonchalupper og kanonjoller i den nu slagkraftige danske flåde.

Krigen bryder ud igen

Våbenstilstandens 7 måneders periode udløb 26. marts 1849, men da der fortsat førtes fredsforhandlinger i London, blev våbenstilstanden forlænget i yderligere otte dage. Men det blev kun en udsættelse.

Om morgenen 3. april gik den danske hær over Alssund og rykkede raskt frem mod Sundevad, idet al modstand blev nedkæmpet. Samtidigt trængte general Rye frem mod Kolding.



Fregatten Havfruen

(kilde: Nationalmuseets digitale samlinger)

Flåden gjorde også sit! - Kaptajn Dirckinck-Holmfeld løb med Najaden og en afdeling kanonbåde ind til Åbenrå, fordrev fjenden og besatte byen.

I Flensborg fjord angreb fregatten Havfruen, under kaptajn Petersen, og en anden afdeling kanonbåde de fjendtlige tropper ved Egersund.

Endnu samme dag gav Krigsministeren, der opholdt sig i Sønderborg, ordre til at standse fremrykningen, af frygt for at tropperne skulle trænge for langt frem.

Samme aften blev en lille damper sendt af sted med de fornødne ordrer til general Rye i Haderslev.

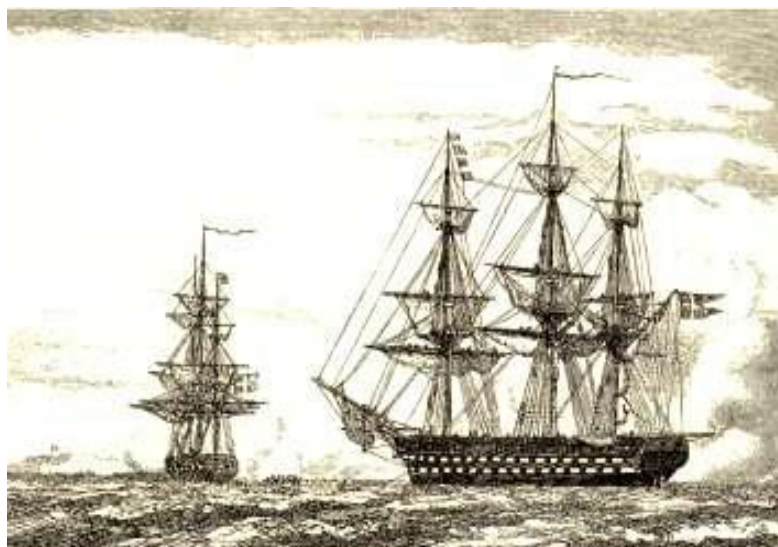
En tidligere planlagt flådeoperation mod Eckernförde burde nu have været udsat eller opgivet, men det skete ikke. Flådens eneste, men samtidigt mest ydmygende nederlag under de slesvigske krige var nu under opsejling.

Ved et møde i hærens hovedkvarter i Sønderborg allerede 2. april, var det blevet besluttet at iværksætte en flådeoperation mod Eckernförde for at støtte de fremrykkende danske tropper. Til stede ved dette møde var bl.a. overgeneralen, generalmajor v. Krogh samt kommandør H. G. Garde, der var chef for Eskadren på Hertugdømmernes Østkyst.

Ud på aftenen 3. april blev den endelig ordre til ekspeditionen udfærdiget, på trods af at Krigsministeren havde standset fremrykningen. Næste morgen blev ordren overbragt til kommandørkaptajn Paludan, der skulle lede operationen, som chef for linieskibet Christian VIII.

Hovedformålet med operationen var at ødelægge de tyske befæstningsværker ved indsejlingen til Eckernförde og dermed lette hærens operationer mod byen, operationer der allerede var blevet bremsset dagen før.

Udover linieskibet, blev også fregatten Gefion, samt hjuldampskibene Hekla og Geiser stillet til rådighed for ekspeditionen. Desuden var styrken blevet suppleret med et kompagni soldater fra Sønderborg.

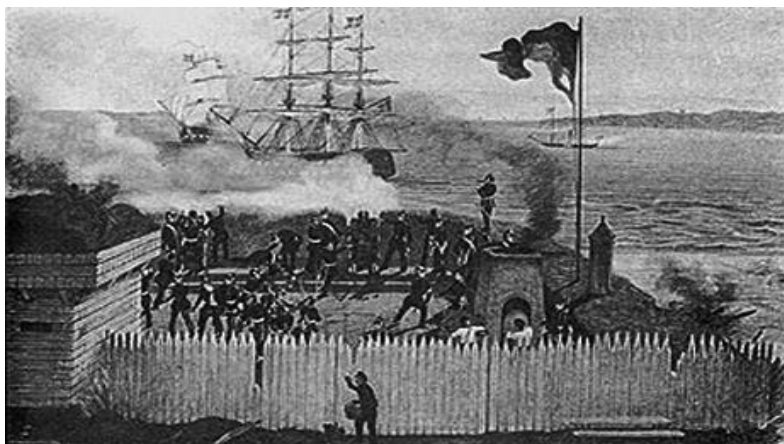


Fregatten Gefion og linieskibet Christian VIII i Eckernförde fjord

(Kilde: KGB digitale samlinger)

Dagen igennem måtte besætningen på linieskibet indøve kanoneksercits mm., skibet havde jo aldrig været i kamp, og besætningen var ganske uøvede. Samme eftermiddag var eskadren ved sit bestemmelsessted.

Da det gryede næste morgen, skærtorsdag 5. april 1849, blev der overalt i de danske skibe gjort klar til kamp, og angrebsplanerne blev gennemgået.



Flåden angriber de tyske fæstningsværker ved Eckernförde

(Kilde: Historiecenter Dybbøl Banke)

Det der på forhånd var blevet anset som en enkel opgave, skulle udvikle sig til en katastrofe for de danske skibe. Dette skyldte til dels skiftende vindforhold, der gjorde det vanskeligt at manøvrere skibene i fjorden, men også særdeles mangelfulde efterretninger.

Ud over de to faste batterier, som danskerne kendte til, viste det sig, at de tyske styrker i området rådede over betydeligt mere artilleri i området. Artilleri der hurtigt blev sat ind i kampen mod de to danske orlogsskibe.

På et tidspunkt er situationen så faretruende for Paludan og hans skibe, at han anmoder om en våbenhvile, for om muligt at trække skibene ud af fjorden i den stærkt tiltagende østlige kuling.

Tyskerne forhælder forhandlingerne og benytter tiden til at forstærke deres stillinger, og samtidig bringe yderligere forstærkninger frem. Først ud på eftermiddagen forelå det tyske svar.

Det var et klart krav om overgivelse.

Kampen blev genoptaget ved 5-tiden om eftermiddagen, på hvilket tidspunkt fregatten Gefion nærmest var sat ud af spillet. Kort efter måtte fregatten stryge flaget, mens linieskibet gjorde et sidste forsøg på at slippe bort.

Med sønderskudte sejl og kraftig ild om bord blev linieskibet lidt senere også tvunget til at stryge flaget. Besætningen måtte til sidst opgive at slukke de mange brande om bord, og der blev givet ordre til at forlade skibet.



Der befandt sig endnu omkring 100 mand af besætningen om bord, da skibet sprang i luften.

Flåden havde mistet to af sine bedste og nyeste skibe, mere end to hundrede dræbte og sårede, og ca. 900 mand, der blev taget til fange.

(Kilde: KGB digitale samlinger)

Linieskibet Christian VIII's endeligt i Eckernförde fjord

Skærtorsdag blev således atter en gang en trist skæbnedag for den danske flåde, ihukommende Slaget på Reden, skærtorsdag 2. april 1801.

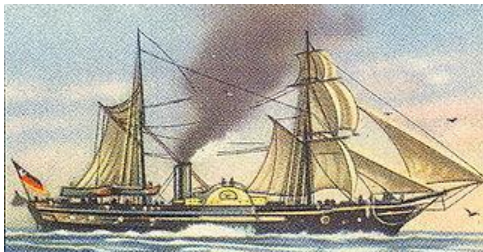
Oven på det ydmygende nederlag ved Eckernförde blev alle tyske havne i Østersøen og Nordsøen nu blokerede og tæt indesluttede af danske orlogsskibe. Den tyske søhandel og kysthandel blev standset, og overalt hvor det tyske flag viste sig på søen, blev skibene opbragt.

Den totale flådeblokade generede ikke kun Det tyske Forbund, men også de søfarende nationer, herunder specielt England, der drev handel på Tyskland.

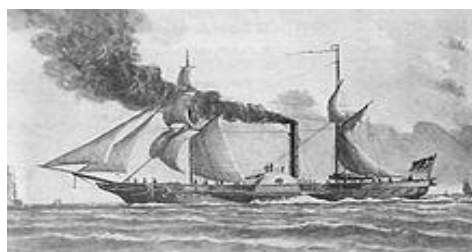
For Danmark var det vigtigt at opretholde det størst mulige pres på fjenden, og dermed hold ham væk fra øerne. Så længe den store modstander ikke kunne nå øerne, kunne han ikke overvinde sin langt mindre modstander. Dette vidste og udnyttede danskerne klogelig.

I Nordsøen var den vanskelige blokade blevet udført af Steen Bille med fire fregatter, en korvet samt dampskibet Geiser. Selve blokaden holdt, selv om man på et tidspunkt måtte forlade Vesterhavsøerne, da de danske skibe var for store til at forfølge de mindre tyske kanonbåde i de snævre løb.

Tyskerne arbejdede hårdt på at skabe en flåde af bevæbnede dampskibe, der kunne bryde den danske flådeblokade, og i Bremerhafen lykkedes det faktisk at få klargjort 3 skibe, nemlig Barbarossa med 9 kanoner, samt Hamburg og Lübeck, hver med 16 kanoner.



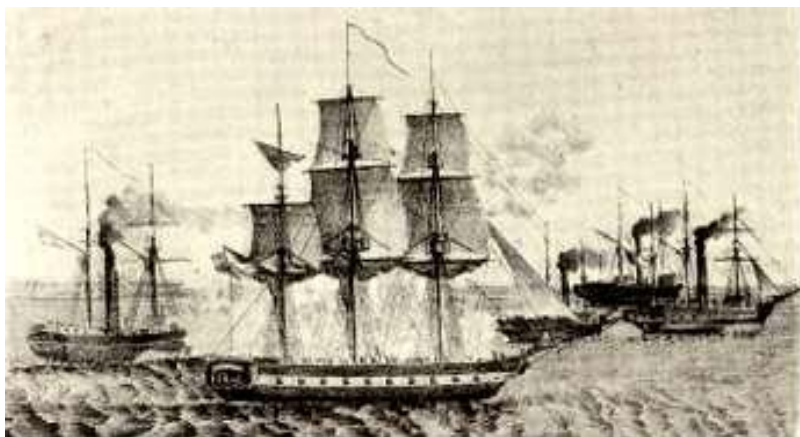
SMS Barbarossa
(Kilde: Deutsche Marine Arkiv)



RadCorvette Lübeck
(Kilde: Deutsche Marine Arkiv)

4. juni kom denne lille tyske eskadre dampende ud fra Weseren i næsten stille vejr i et forsøg på at bryde blokaden. De tyske dampskibe holdt kurs ret mod korvetten Valkyrien, der lå som vagtskib i temmelig stor afstand fra de øvrige danske skibe.

De tyske skibe gik ind på linje og åbnede ild på meget stor afstand, dog uden nogen virkning. Imens arbejdede korvetten sig mod Helgoland, hvor et par af de danske fregatter lå.



Geiser og Valkyrien forfølger de tyske kanonbåde i Nordsøen

(kilde: Nationalmuseets digitale samlinger)

Efter to timers kanontorden kom Geiser til undsætning, hvorefter de tyske dampskibe søgte indefter.

Fregatterne Thetis og Rota havde i mellem-tiden blokeret Weserens munding, og de tyske skibe måtte derfor i hast søge ly på Elben.

I Østersøen havde den danske flådeblokade strakt sig fra Kiel i vest, hvor linieskibet Skjold og fregatten Freia var stationeret, og jævnlige vekslede skud med tyske kanonbåde på lang afstand, til Danzig og Pillau i øst, hvor korvetten Galathea og briggen St. Croix gjorde tjeneste som blokadeskibe.

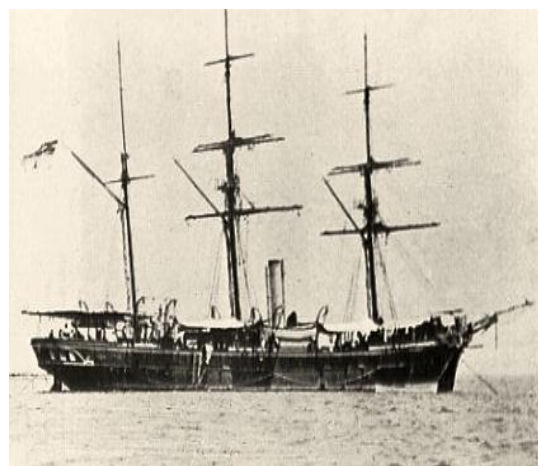
Om eftermiddagen 27. juni løb den preussiske damper Der Adler ud fra Danzig og løb langs med kysten i Danzigerbugten, hvor den nærmede sig det danske vagtskib, briggen St. Croix, under kommando af kaptajnløjtnant P. C. Holm.

Vejret i området var næsten stille, så briggen hverken kunne sejle eller manøvrere, hvorfor den preussiske damper helt klart havde en væsentlig fordel, samtidig med, at den var udrustet med mere langtrækkende skyts.

Ved halv femtiden åbnede den preussiske damper ild mod briggen på ca. 1 kilometers afstand, men sigtet lå alt for højt og gjorde ingen skade, hvorimod den selv flere gange blev ramt af skuddene fra St. Croix.

Kaptajnløjtnant Holm søgte flere gange at vende bredsiden mod fjenden og benyttede samtidig en svag brise til at nærme sig Galathea, der lå ca. 20 sømil længere mod øst.

Denne resultatløse kamp varede i mere end fem timer, og da det preussiske dampskib på intet tidspunkt kom tættere på den danske brig, havde dens kanoner ingen virkning, til gengæld måtte den selv modtage adskillige træffere



SMS Der Adler

(Kilde: Deutsche Marine Arkiv)

Da skibene ved 10-tiden om aftenen nærmede sig korvetten Galathea, opgav Der Adler forfølgelsen og dampede for fuld kraft tilbage til Danzig.

På landjorden var tyskerne trængt op i Jylland og forfulgte general Rye, slesvig-holstenerne belejrede Fredericia, medens en tredje afdeling, Hannoveranerne, lå ved Dybbøl.

Allerede 13. april havde general Bülow overtaget overkommandoen over den danske hær, og det blev hurtigt besluttet at udnytte den operations-frihed som vort totale søherredømme gav hæren. Operationsfriheden skulle udnyttes til at foretage et udfald fra en af flanke-stillingerne, og hertil valgte general Bülow Fredericia.

Marinens Transportvæsen, under kaptajn P. W. Tegner, fik derfor travlt med at overføre tropper mellem landsdelene. Sidst i juni overførtes en del af tropperne fra Als til Fyn. 4. og 5. juli var de danske transportskibe ligeledes travlt beskæftiget, da var det, at størstedelen af general Ryes korps "forsvandt" for sine forfølgere ved Helgenæs.

Troppestyrkerne transporteredes til Fyn, hvor de samledes ved Strib og Middelfart, hvorefter de i al ubemærkethed blev sejlet til Fredericia af Marinens Transportvæsen.



Transportflåden i Svendborgsund

(kilde: Orlogsmuseet)

6. juli 1849 blev en af Danmarks hæders- og mindedage! De slesvig-holstenske styrker, der havde belejret Fredericia, blev totalt overrumplet ved det voldsomme og aldeles uventede angreb, der startede kl. 1 om natten.

Efter en heftig og blodig kamp uden for fæstningens volde var oprørshæren i fuldstændig opløsning og nederlaget totalt.

Flåden deltog i operationen på begge flanker. På fjendens højre flanke deltog således 1 dampskib og 1 kanonbådsdivision under kommando af kaptajn Krenchel ved Skærbæk og eskorterede efterfølgende 18 transportfartøjer med soldater til Snoghøj, som blev besat.

Flådens indsats på fjendens venstre fløj ved Randsfjord fik dog endnu større betydning. Her opererede 4 dampskibe og 2 kanonbåde, under kommando af kaptajnløjtnant Muxoll.

Det lykkedes for Muxoll at landsætte 50 soldater, der med støtte fra kanonbådene kunne afskære oprørernes tilbagetrækning. Da den fremrykkende danske hær samtidigt havde blokeret de øvrige muligheder for tilbagetrækning, lykkedes det derfor at tilfangetage en hel brigade.



(kilde: Orlogsmuseet)

Den danske blokade af de tyske havne, påvirkede i stor grad specielt den engelske og russiske handel, og disse to lande havde derfor taget initiativ til at genoprette freden.

Der havde i nogen tid før udfaldet fra Fredericia og den danske sejr foregået forhandlinger i Berlin, og 10. juli 1849 besluttedes det at indføre en ny våbenstilstand, denne gang på seks måneder og seks uger!

Våbenstilstanden krævede naturligvis, at fjendtlighederne blev indstillet og flådeblokaden af de tyske havne ophævet, ligesom beslaglagte skibe skulle tilbageleveres.

Der blev samtidig trukket en demarkationslinie syd for Flensborg, hvor området syd for skulle bevogtes af preussiske tropper, mens neutrale svenske tropper skulle bevogte Nordslesvig (næsten det nuværende Sønderjylland).

I løbet af juli blev de fleste blokader ophævet, i det blokaden af Kiel og Eckernførde dog først blev fastholdt indtil 25. august på grund af de slesvig-holstenske troppers opsætsighed. Efter denne dato blev der dog opretholdt en mindre observationeseskadre ved Eckernførde, for at sikre at fregatten Gefion ikke blev fjernet.

I Berlin trak fredsforhandlingerne imidlertid i langdrag, da Preussen ændrede holdning med hensyn til Slesvigs konstitutionelle og administrative adskillelse fra Holsten og dets statslige forbindelse med Danmark.

Først 2. juli 1850 underskrev Preussen, hårdt presset, en fredsaftale med Danmark på egne og Det tyske Forbunds vegne. Men det blev kun en såkaldt "simpel fred", hvor begge parter forbeholdt sig deres rettigheder.

Dette kunne kun betyde, at Preussen blot udsatte et endeligt opgør til et mere belejligt tidspunkt. Vores diplomati havde således tabt den fred, som flåden ved sin effektive indsats havde tvunget fjenden til at gå ind på.'

I Holsten havde oprørerne benyttet den lange våbenstilstand til at samle en hær på omkring 30.000 mand. Hæren var opstillet ved Rendsburg og bestod for en stor dels vedkommende af tyske frivillige, under kommando af den preussiske general Willisen.

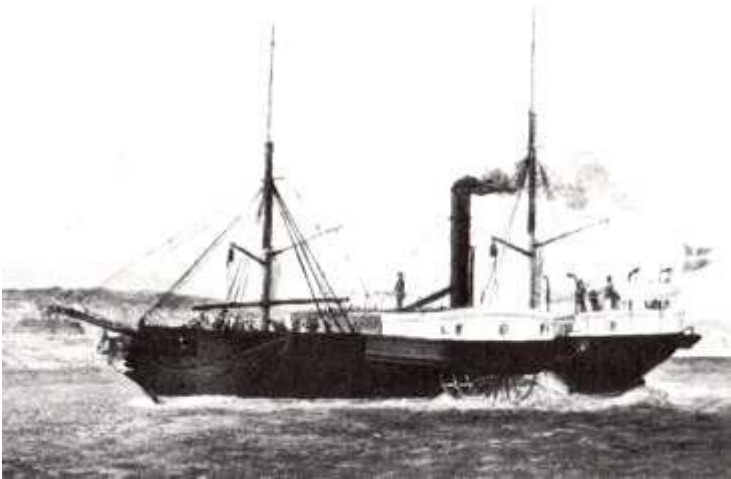
Blækket på fredstraktaten mellem Preussen, Det tyske Forbund og Danmark var næppe tørt, før oprørshæren overskred Ejderen og gik mod nord og satte sig fast i Sønderjylland.

Men den danske hær, der nu var oppe på 40.000 mand, var vel forberedt, og under kommando af generalmajor Krogh, strømmede de danske soldater hurtigt ind i hertugdømmet fra Nørrejylland, Fyn og Als for at samles ved Flensborg.

Allerede 24. og 25. juli mødtes de to hære ved Isted i et blodigt slag, hvor oprørshæren led nederlag og tyskerne måtte flygte over hals og hoved og søge skul bag Ejderen.

Den danske hær besatte nu Dannevirke samt hele grænselinien fra Eckernførde til Frederiksstad, mens flåden ydede støtte på begge flanker.

Samtidig med disse begivenheder udspillede sig på landjorden var flåden atter blevet gjort klar til indsats. Dette år havde vi kun oprørerne som modstandere, således at kun Holsten og den sydlige del af Sønderjylland skulle blokeres. Det var derfor kun nødvendigt at udruste et mindre antal skibe. Kommandørkaptajn Steen Bille fik kommandoen over eskadren på østkysten, og han hejste sit kommandotegn på dampskibet Skirner.



Dampskibet Skirner

(Kilde: ukendt)

Til sin rådighed fik eskadrechefen endvidere lineskibet Skjold, fregatterne Freia og Thetis, dampskibene Holger Danske, Hekla og Eideren, korvetten Valkyrien samt barkskibet Saga. Desuden 4 kanonbåde ved Fehmern, som blev taget i besiddelse 17. juli, samt 4 kanonbåde ved Eckernförde og endelig 8 kanonbåde på Slien.

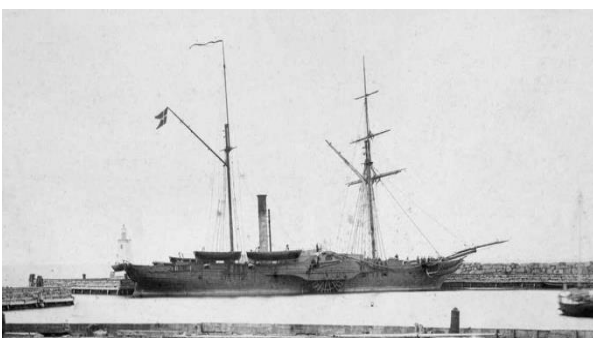
Slesvig-Holstenerne, som havde fået hjælp fra deres venner sydpå, havde anskaffet sig nogle bevæbnede dampskibe og kanonbåde og forsøgte med dette materiel at komme til at spille en rolle.

Den danske eskadrechef havde 17. juli modtaget meldinger om, at den Slesvig-Holstenske dampkanonbåd Von der Tann var gået gennem Fehmern Sund på vej mod Neustadt.



Von Der Tann

(Kilde: ukendt)



Dampskibet Hekla

(kilde: Nationalmuseets digitale samlinger)

Dampskibet Hekla, der var under kommando af kaptajn Edouard Suenson blev omgående sendt til området.

Om morgenen, 20. juli, opdagedes fra dampskibet Hekla den Slesvig-Holstenske kanonbåd på vej mod Travemünde. Inden det lykkedes for Suenson at komme på skudhold, var kanonbåden forsvundet op ad Trave floden mod Lübeck.

I Lübeck, som jo var tysk og dermed neutral, var man dog ikke begejstret for denne uventede besøgende, og oprørernes kanonbåd blev derfor beordret til atter at forlade havnen.

Hen under aften forsøgte Von der Tann derfor at snige sig bort i ly af mørket, men undvigelsesforsøget blev straks opdaget fra Hekla, der satte efter.

Efter en kort, men hektisk kamp tæt under land, satte oprørerne deres kanonbåd på grund, satte ild til den og forlod den. Kort efter sprang skibet i luften og ud på morgenstunden var vraget brændt ned til vandlinien.



(Kilde: KGB digitale samlinger)

Træfningen mellem Hella og Von Der Tann

Kampen med den Slesvig-Holstenske skruedampkanonbåd Von der Tann blev dog ikke sidste gang at Hekla og kaptajn Edouard Suenson fik lejlighed til at gøre sig bemærket i disse krigsår.

Allerede måneden efter, 16. august 1850, var Hekla og kaptajn Suenson atter i ilden, denne gang i Kielerbugten.

Hjuldampskibet Hekla, der indgik i blokadestyrken ud for Kiel, kom denne gang i kamp i Kielerfjorden med det slesvig-holstenske dampskib Løwe og fire kanonbåde. En af kanonbådene blev skudt i brand, hvorefter oprørerne trak sig ud af kampen.

Det lykkedes for Hekla med sin aktive og årvågne indsats på kysten at sætte sig i en sådan respekt blandt oprørerne, at de yrdmere gav den tilnavnet "Den sorte Røver". En navn, der ikke mindst var affødt af, at Hekla var udstyret med sortmalede hjulkasser

I Nordsøen gjordes flere forsøg å at besætte Vesterhavsøerne, men delvis på grund af de danske skibes størrelse, var det vanskeligt at manøvrere i de lavvande områder i Vadehavet, der forsvarede af oprørernes damp-skib Kiel og 3 kanonbåde.

Først i midten af august 1850 ankom en kanonbådsdivision på 6 kanonbåde til forstærkning, og herefter var farvandet ryddet fra fjendtlige både omkring 17. september.

Herefter kunne Vesterhavsøerne besættes samtidigt med at kanonbådene kunne iværksætte en effektiv blokade af Ejderen vestfra.

På Sønderjyllands østkyst søgte skibene i størst mulig omfang at understøtte hærens operationer, ikke mindst ved Eckernförde 12. og 13. september under og efter slaget ved Mysunde. Ved Eckernförde ledede Bille selv angrebet og overførte tropper. Efter kampene førtes kanonbåde op ad Slien, til stor støtte for hæren.

De følgende måneder stod hærene over for hinanden på hver sin side af Ejderen, mens flåden bevogtede farvandene og kysterne. Da skibene i løbet af vinteren måtte oplægges, dannedes et marineregiment af besætninger til kystbevogtning på hærens fløje.

1. januar 1851 standsede krigen, da forholdene i Tyskland gjorde, at oprørerne måtte nedlægge våbnene og den Slesvig-Holstenske hær blev opløst. Det treårige felttog var omsider til ende, freden genoprettet og Sønderjylland generhvervet.

L.E.K
