Abschnitt 7: Die Zeit von 1850 bis 1864: Die Zwischenkriegszeit und die Erste gepanzerte Schiffe

Kaum war Frieden geschlossen und die Ruhe in den Herzogtümern wiederhergestellt. Bevor Dänemark wieder eine Politik anführte, Das würde unweigerlich zu einem weiteren Showdown führen, aber dieses Mal gegen einen weitaus mächtigeren Feind.

Nach dem Friedensschluss 1850 hatten Preußen und Österreich ein freies Schleswig-Holstein garantiert. Dennoch drängten Kräfte in Dänemark auf eine künftige dänische Grenze am Ejderen, also ein Königreich einschließlich Schleswig.

Die Flotte erlebte in dieser Zeit eine heftige Erneuerung, als Dampf das Segel ersetzte. Und so stand die Marine stets an der Spitze der Entwicklungen. Aber zu Hause hatte der Mann nicht die militärischen Vorbereitungen getroffen, die bei einer so kühnen Außenpolitik selbstverständlich sein müssen.

Die entscheidende Frage nach der Zukunft Schleswigs und Holsteins war im Dreijährigen Krieg nicht geklärt. Der Frieden zwischen Dänemark und dem Deutschen Bund im Jahr 1850 bedeutete lediglich, dass die Entscheidung auf einen günstigeren Zeitpunkt verschoben wurde.

Der gesamte Staat Dänemark

und die Herzogtümer

(Quelle: Geschichtszentrum Dybbøl Banke)

Auch die folgenden Jahre waren von anhaltenden dänisch-deutschen Auseinandersetzungen über die Zukunft der Herzogtümer geprägt. Der Deutsche Bund wollte ein einheitliches Schleswig-Holstein, während auf dänischer Seite die Forderung nach einer dänischen Grenze am Ejderen bestand, d. h. Schleswig als Teil des Königreichs

Nach dem Ersten Schleswig-Krieg begann man, die Raddampfer durch Schiffe zu ersetzen Angetrieben durch die neue Erfindung: die Schiffsschraube. Damit erhielt die Flotte ihre erste Schraubenkorvette *Thor* i 1851.

Thor ist das erste dänische Schraubenschiff der Flotte. Die Korvette war mit einem 2-Zylinder-Niederdruckmotor von 650 IHK ausgestattet, der es Thor ermöglichte, eine Geschwindigkeit von 9 Knoten (entspricht 16,7 Knoten) zu erreichen km/h für Nichtsegler) ohne gesetzte Segel, was für ein damaliges Schiff eine erstaunliche Geschwindigkeit war.

Nach Testreisen in den Jahren 1851–52 wurde Thor 1854 für den Krieg ausgerüstet. In den Jahren 1855–56 befand sich Thor auf einer Reise zu den Färöer-Inseln und Island und 1858 ging die Reise nach Maderia und im Jahr darauf zur Schraubenkorvette war drin Mittelmeer.

Im Jahr 1858 konnte die Flotte ein neues Trockendock in Dokøen auf Holmen[1] einweihen . Es war im gleichen Zeitraum Es wurde beschlossen, Gammelholm oder Bremerholm zu evakuieren . [2]

Die Schraubenkorvette Thor 1851

(Quelle: Orlogsmuseet)

Der Krimkrieg bricht aus

Doch auch außerhalb Europas brodelte die Unruhe, und Ende des Jahres 1853 zogen dunkle Wolken auf. Da ein bewaffneter Konflikt zwischen Russland einerseits und Frankreich, England und dem Königreich Sardinien andererseits unausweichlich schien.
Die Gefahr, dass Dänemark in einen solchen Konflikt verwickelt wird, war unmittelbar. Nicht zuletzt aufgrund der Lage des Landes als Tor zur Ostsee.
Die größte Bedrohung für Dänemark bestand darin, dass Preußen und Österreich auf der Seite Russlands in den Konflikt eintreten würden und somit eine direkte Bedrohung für Dänemark darstellen würden. Doch im Herbst 1853 gelang es Dänemark, bei allen Parteien die Zustimmung zu erreichen, dass das Land in einem möglichen Konflikt neutral bleiben würde.

Christiansø und Frederiksø
(Quelle: Die digitalen Sammlungen des Nationalmuseums)

Die kleine und veraltete Festung auf Christiansø erlangte plötzlich eine wichtige strategische Bedeutung als dänische Festung, die der russischen Ostseeküste am nächsten lag. Teile der Flotte wurden auch für den Krieg ausgerüstet, um im Bedarfsfall die dänische Neutralität durchzusetzen.

Während des Krieges von 1854 bis 1856 gelang es Dänemark, neutral zu bleiben, obwohl u.a. Der Deutsche Bund, dem Dänemark über Holstein angehörte, und später Frankreich versuchten, das Land dazu zu bringen, seine Neutralität aufzuheben und sich für eine Seite im Konflikt zu entscheiden.
Die dänische Neutralität war offenbar erfolgreich umgesetzt worden und es war ihr gelungen, Dänemark aus dem Konflikt herauszuhalten.
Doch kaum zehn Jahre später musste Dänemark den Preis dafür zahlen, dass es sich nicht für eine Seite entschieden hatte.

Der Gesundheitszoll wird abgeschafft

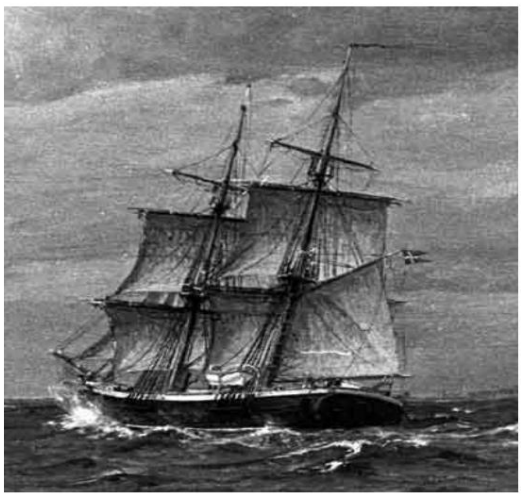
Seit 1429 hatte Dänemark Sundtold für Schiffe erhoben, die durch den Öresund oder den Großen Belt fuhren. Eine Steuer, die der dänischen Staatskasse ziemlich viel Geld einbrachte, aber auch die Nationen, denen diese Steuer auferlegt wurde, verärgerte.

Bereits 1848 hatten die Vereinigten Staaten der dänischen Regierung vorgeschlagen, den Sundtolden für amerikanische Schiffe gegen eine angemessene finanzielle Entschädigung abzuschaffen. Der amerikanische Vorschlag führte jedoch nicht sofort zu einer Einigung.
Am 14. April 1855 gaben die Vereinigten Staaten bekannt, dass sie ab dem nächsten Jahr den Sundtold nicht mehr an die Dänen zahlen würden Behörden. Von Anfang an war es undenkbar, dass Dänemark mit Waffengewalt dagegen vorgehen würde die Amerikaner, um das Recht auf gute Sitten durchzusetzen.

Im Herbst wurde in Kopenhagen eine Konferenz einberufen, auf der die Abschaffung des Sundtolden im Austausch für eine angemessene Entschädigung für Dänemark besprochen werden sollte.
England war zunächst gegen den dänischen Vorschlag, doch im Jahr nach 1856 änderten die Engländer ihre Position und am 14. März 1857 wurde ein Abkommen über die Aufhebung von Sundtolden unterzeichnet.

Am 1. April 1857 erlosch Sundtolden nach mehr als 400 Jahren seines Bestehens.

Grönland „wiederentdeckt“



1859 wurde die Brigg Ørnen nach Island und Grönland geschickt. Damit war es das erste dänische Kriegsschiff, das Grönland besuchte, seit die Fregatte Blaahejren 1736 dort gewesen war.

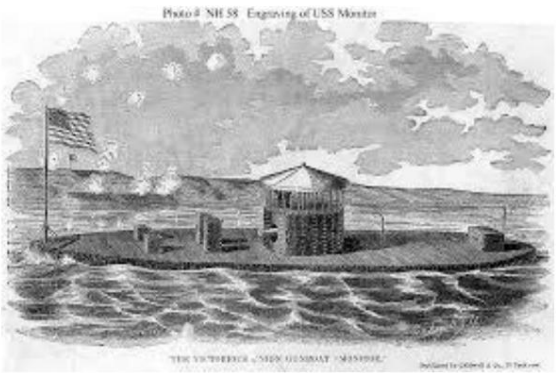
Nun war der Adler lange Reisen nicht ungewohnt, denn bereits 1843-44 war es in Südamerika II gewesen, in den Folgejahren unternahm es auch Fahrten ins Mittelmeer und an die Küste Guineas sowie regelmäßigen Einsatz als Stationsschiff auf den westindischen Inseln.

Die Brigg Örnen gehörte zu den weitreichenden Schiffen.
(Quelle: Orlogsmuseet)

Das erste gepanzerte Schiff der Flotte

In der Zeit nach dem Friedensschluss im Jahr 1850 wurden die Arbeiten zur Modernisierung der Flotte fortgesetzt. Und in den 14 Jahren zwischen den beiden Schleswig-Kriegen war die Entwicklung nicht zuletzt durch den Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff geprägt. Aber auch die Entwicklung der Waffen hinterließ ihre Spuren bei den neuen Schiffstypen, nicht zuletzt die Erfahrungen aus den Marineereignissen während des amerikanischen Bürgerkriegs prägten die Entwicklung.

In vielerlei Hinsicht war der Amerikanische Bürgerkrieg der erste moderne Krieg. Die moderne Industrie könnte nun Waffen und Munition in Massenproduktion herstellen. Dampfschiffe und Eisenbahnen konnten große Mengen Güter dorthin transportieren, wo sie gebraucht wurden. Ebenso wie mit dem neu erfundenen Telegraphen konnten Nachrichten über große Entfernungen versendet werden. Beide Kriegsparteien im amerikanischen Bürgerkrieg hatten schwer gepanzerte Schiffe eingesetzt. Die Nordstaaten führten den sogenannten „Monitor“ (ein „Kasemattenschiff“) ein, ein gepanzertes Schiff mit zwei großen rotierenden Kanonen an Bord.

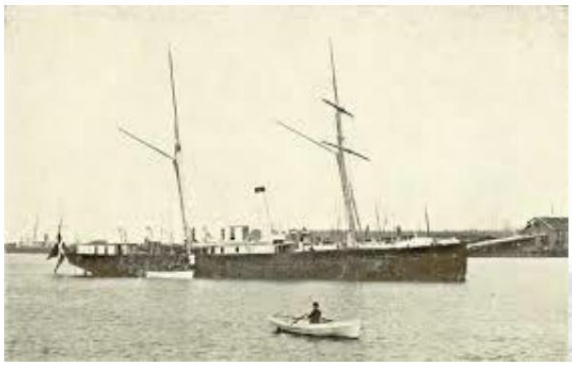


USS Monitor 1862
(Quelle: Naval History & Heritage Command)

Zu den weiteren Erfindungen, die um 1864 in der Kriegsführung eine Rolle spielten, gehörten Patronenmunition, gezogene Hinterladerhandfeuerwaffen und gezogene Hinterladerkanonen, Granaten und Seeminen.

Die dänische Marine war so weitsichtig, dass sie bereits 1861 zwei Panzerschiffe in England bestellte. Gleichzeitig wurde in Schottland ein Panzermonitor bestellt, der fertiggestellt wurde, bevor die Erfahrungen aus den Eröffnungsschlachten des amerikanischen Bürgerkriegs Europa erreichten.

Bereits 1862 erhielt die Flotte die beide in England gebauten Panzerschoner Absalon und Esbern Snare.



Der Panzerschoner Absalon

(Quelle: Die digitalen Sammlungen des Nationalmuseums)

Der Panzerschoner Esbern Snare

(Quelle: Orlogsmuseet)

Die Schiffe sind aus Eisen gebaut und verfügen über drei wasserdichte Fensterläden, die vom Kiel bis zum Deck reichen und das Schiff in vier wasserdichte Abteilungen unterteilen.

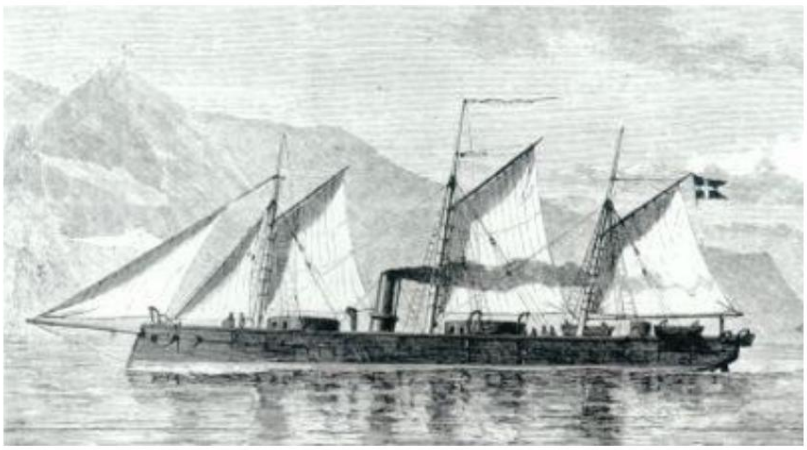
Das Oberdeck ist ein durchgehendes, glattes Deck, während das darunter liegende Deck durch Maschinen- und Kesselräume unterbrochen ist.

Der Rumpf ist durch eine Seitenpanzerung aus 64 mm dicken Eisenplatten geschützt, die auf einem 13 mm dicken Eisenrumpf aufliegt. In der Höhe reicht die Haube vom Oberdeck bis ca. 1 m unter der Wasserlinie und in Längsrichtung vom Bug bis zum Heck. Aufgrund der schwenkbaren Kanonen, die in der Mittellinie des Schiffes angebracht sind, könnte der Lohn an bestimmten Stellen gesenkt werden.

Beide Schiffe waren mit einer mittschiffs platzierten 60-Pfünder-Kanone mit glattem Lauf und zwei gezogenen 18-Pfünder-Kanonen vorne und hinten ausgestattet. Eine Bewaffnung, die im Laufe der Lebensdauer der Schiffe mehrfach verändert wurde.

Absalon und Esbern Snare waren die ersten Schiffe der Marine mit Panzerung, aber aufgrund der geringen Dicke der Panzerung handelte es sich nicht um echte Panzerschiffe.

Im Herbst 1863 traf die in Schottland gebaute Panzerbatterie Rolf Krake ein.



Die Panzerbatterie Rolf Krake.

(Quelle: Die digitalen Sammlungen des Nationalmuseums)

Das Schiff wurde in England von der dänischen Regierung bestellt, kurz nachdem in Kopenhagen die Ankündigung des Gefechts bei Hampton Roads am 9. März 1862 während des Nordamerikanischen Bürgerkriegs eingegangen war.

Die Schlacht im Jahr 1862 zwischen zwei Panzerschiffen, CSS Virginia und USS Monitor, die mit Dampfantrieb und ohne Segel waren, gab den Anstoß für einen neuen Schiffstyp, den Monitor. „Rolf Krake“ wurde der erste Monitor in Europa.
Im Vergleich zum ursprünglichen „Monitor“ hatte es einen höheren Freibord und war dadurch seetüchtiger.

Die wachsenden Spannungen rund um die Schleswig-Holstein-Frage machten es notwendig, die Flotte durch ein neues leistungsstarkes Schiff zu verstärken.

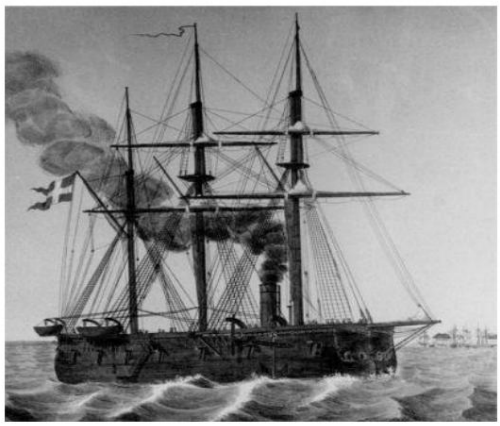
Als die Rolf Krake ausgeliefert wurde, war sie das erste gepanzerte Schiff außerhalb der Vereinigten Staaten, dessen Kanonen in rotierenden Türmen montiert waren. Im März 1862 war das erste Panzerschiff mit Turm, die USS Monitor, im Kampf gewesen und hatte seinen Wert unter Beweis gestellt, aber darüber hinaus waren in England nur vier Schiffe mit Turm in Dienst gestellt worden, und keines von ihnen war fertiggestellt, als das Marineministerium Rolf damit beauftragte Krake im August 1862.

Damit nutzte die dänische Regierung eine technologische Chance, erhielt aber im Gegenzug bei der Übergabe im Juli 1863 eines der modernsten Kriegsschiffe Europas.
Die Geschütze von Rolf Krake waren nicht so stark wie die des Monitors, dafür gab es aber zwei Geschütztürme und die Geschütze konnten beim Monitor alle 3 Minuten statt alle 7 Minuten abgefeuert werden.

In einem königlichen Beschluss vom 29.4.1862 wurde beschlossen, dass Dänemarks letztes Linienschiff, die 1850 vom Stapel gelaufene Dannebrog, dem Erdboden gleichgemacht und zu einer „Panzerkorvette mit geschlossener Batterie und Dampfmaschine mit Schraube“ umgebaut werden sollte. Der Liner war mit 114-mm-Schmiedeeisenplatten gepanzert, die an der Außenseite des Holzrumpfs von der Oberkante der Batterie bis 1,25 m unter der Wasserlinie angebracht waren.

Das Linienschiff Dannebrog 1850

(Quelle: Orlogsmuseet)



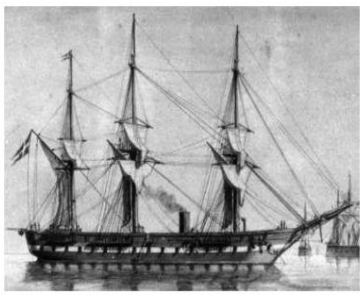
Dannebrog nach dem Umbau zur Panzerfregatte

(Quelle: Die digitalen Sammlungen des Nationalmuseums)

Darüber hinaus hatte die Flotte die drei neuen Schraubenfregatten Niels Juel, Jylland[3] und Sjælland sowie eine erhalten Teilen Sie Schraubenkorvetten, Kanonenboote usw.

Niels Juel

(Quelle: Orlogsmuseet)



Seeland (Quelle: Orlogsmuseet)

Jütland

(Quelle: Orlogsmuseet)

Die drei neuen Schraubenfregatten Niels Juel, Jylland und Sjælland sind in Bau und Bewaffnung identisch, der einzige unmittelbare Unterschied besteht in der Schiffsmaschinerie.

Niels juel war mit englischen Maschinen von Maudslay Sons & Fields von 900 IHK ausgestattet, die es dem Schiff ermöglichten, eine Geschwindigkeit von 9 Knoten (16,7 km/h) zu erreichen.
Auch Seeland wurde mit englischen Maschinen von Maudslay Sons & Fields ausgestattet, allerdings zu 1000 IHK, wodurch das Schiff eine Geschwindigkeit von 10 Knoten (18,5 km/h) erreichen konnte.

Jütland war mit Maschinen von Baumgarten & Burmeister ausgestattet, bestehend aus einem 2-Zylinder-Niederdruck-Maischgerät von 1300 IHK, das es dem Schiff ermöglichte, mit einer Geschwindigkeit von 12 Knoten (22,2 km/h) zu schießen.
Jylland war damit das erste Schiff der Flotte mit einer in Dänemark gebauten Dampfmaschine für ein größeres Schiff.

Wieder auf dem Weg in den Krieg

„Danmark dem Besitzer“, lautete der Slogan, der nach dem Frieden von 1850 zum großen Ärger der Bevölkerung in den Herzogtümern, nicht zuletzt in Holstein, das tägliche Leben in Dänemark geprägt hatte. Nach einem Regierungswechsel im Jahr 1860 setzte sich die Ownership Policy wirklich durch.

Als Dänemark Ende 1863 beschloss, eine gemeinsame Verfassung für das Königreich und Schleswig zu erarbeiten, war dies praktisch eine Kriegserklärung an den Deutschen Bund (Preußen und Österreich), der ein geeintes Schleswig-Holstein garantiert hatte.

Die Dänen hatten blind daran geglaubt, dass die Westmächte für die dänische Sache gewonnen werden könnten. Aber keiner von ihnen hatte die Haltung der Dänen während des Krimkrieges vergessen, als die dänische Regierung den englisch-französischen Marinekommandanten gegenüber sehr abweisend reagierte.
Dänemark war also völlig allein, als Preußen und Österreich Dänemark am 16. Januar 1864 ein Ultimatum stellten: „Aufhebung der gemeinsamen Verfassung oder man muss mit den Konsequenzen rechnen.“

Im Dezember 1863 war ein deutsches Bundesheer unter österreichischer und preußischer Führung kampflos in Holstein eingezogen. Die deutschen Länder forderten die Aufhebung der Novemberverfassung und drohten andernfalls mit einem Fortbestand Schleswigs. Die dänische Regierung weigerte sich erneut und am 1. Februar 1864 marschierten österreichische und preußische Truppen in Schleswig ein, womit der Krieg Realität wurde.

LEK

---

[1] Das Dock existiert noch und liegt ca. 100 Meter nördlich des neuen Operngebäudes. Neben liegt das Pumpenhaus, in dem die Dampfmaschine untergebracht war, die das Wasser aus dem Dock entleeren konnte.

[2] Zwischen 1858 und 1866 räumte die Marine ihren alten Stützpunkt und ihre Werft. Das Gebiet wurde größtenteils von ihr übernommen zwischen dem heutigen Gebäude der Nationalbank, dem Königlichen Theater, Nyhavn und der Hafenbahn.
Anschließend sollte das Gebiet mit Wohnraum bebaut werden und die Straßen wurden nach den berühmten Straßen der Marine benannt Admirale. Gleichzeitig wurde der Holmenkanal gefüllt.

[3] Die Fregatte Jylland ist das einzige dänische kombinierte Dampf- und Segelschiff der dänischen Flotte existiert heute. Jütlands letzte aktive Reise führte 1887–87 nach Westindien. Anschließend wurden die Masten abgebaut und Jylland fungierte anschließend bis 1908 als Kasernenschiff

ging von den Zahlen der Flotte aus.

Danach erlebte die Fregatte in den nächsten Jahrzehnten ein turbulentes Schicksal. Zunächst als Ausstellungsschiff im Jahr 1909 und in den folgenden Jahren bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Jahr 1914. Während des Weltkriegs selbst das Schiff in Nørresundby als Telegrafenstation und Unterkunft für Soldaten, die an der Pontonbrücke über den Limfjord Wache standen. Nach Der Krieg endete damit, dass Jütland in Sandbjerg ankerte Vig nördlich von Juelsminde und fungierte dann als Telegrafenstation bis 1925.

Die Fregatte Jylland, an die sich viele erinnern

(Quelle: Orlogsmuseet)

Im Jahr 1934 schloss sich Thorvald Stauning dem Kampf um den Nationalschatz an, und die Arbeit zur Erhaltung des Schiffes wurde zu einem sinnvollen Beschäftigungsprojekt für die Arbeitslosen während der Krise, unter der das Land nach dem Börsencrash an der Wall Street im Jahr 1929 litt.

Von 1936 bis 1949 diente die Fregatte als Unterkunft für etwa 200.000 Provinzkinder, die vom „Verein für Provinzkinderaufenthalte in Kopenhagen“ zu einem Schulausflug in die Hauptstadt eingeladen wurden. Doch als die Fregatte in der Nacht des 2. Dezember 1947 im Hafen von Kopenhagen sank, war klar, dass sie als Ferienhaus nicht mehr geeignet war.

Die Lösung bestand darin, dass der Schatz 1960 nach Ebeltoft verschifft wurde, um als Touristenattraktion zu dienen. Allerdings wurde erst in den 1980er Jahren das Geld für die notwendigen Renovierungsarbeiten aufgebracht, sodass 1994 die Türen des Museums Frigatte Jylland geöffnet werden konnten. Die Fregatte ist heute das weltweit am längsten erhaltene Kriegsschiff aus Holz.

Fregatte Jylland mit Mast und Takelage restauriert

(Quelle: Frigatten Jylland Museum)