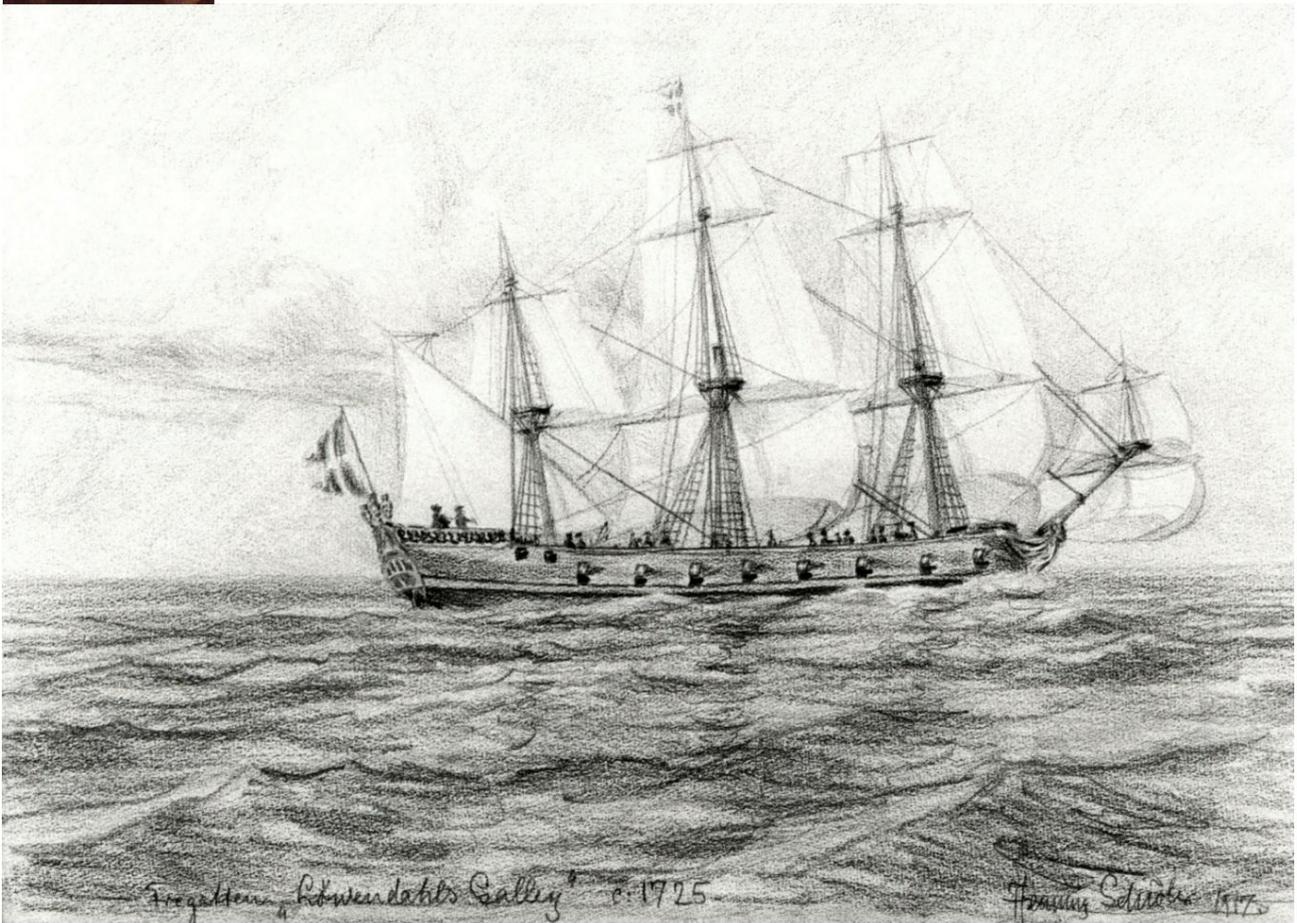


Abschnitt Nr. 4: Die Zeit von 1697 bis 1800: Von den Schwedenkriegen bis zu den Englischen Kriegen



Peter Jansen Wessel (1690 – 1720) erwies sich als hochqualifizierter Marineoffizier, der zahlreiche waghalsige Operationen durchführte, aber er lebte ein kurzes und dramatisches Leben voller Intrigen. Er kam aus Norwegen, wo es keinen Adel gab.

Mit 26 Jahren wurde er für seine Verdienste vom dänischen König unter dem Namen Tordenskjold geadelt, mit 28 Jahren zum Admiral ernannt und kurz nach seinem 30. Geburtstag in einem Duell nach Ende des Krieges getötet der Krieg, der ihm sonst persönliches Glück gebracht hatte.



Bereits mit 21 Jahren wurde er Kommandant des Schoners (ein Schiff mit fünf Kanonen) „Ormen“ und im folgenden Jahr Kommandant der Fregatte „Løwendahls Galley“, mit der er einen schwedischen Freibeuter gefangen nahm.

In den späteren Kriegsjahren operierte Tordenskjold von Fladstrand (Frederikshavn) in Richtung der schwedischen Westküste, unter anderem in Richtung Dynekilen.

Als Tordenskjold im Dezember 1718 erfuhr, dass Karl der Zwölfte tot war (entweder von einem Feind oder einer schwedischen Kugel gefallen), schickte er keinen Kurier mit der Nachricht. Er selbst segelte nach Kopenhagen, stieg zum Schloss hinauf, weckte Frederik den Vierten und überbrachte ihm persönlich die Nachricht, was zu seiner Ernennung zum „schout-bij-nacht“[1] führte .

1719 eroberte Tordenskiold die *Festung "Carlsten"* auf Marstrand und zerstörte später in diesem Jahr die schwedische Flotte in Göteborg.

Anschließend wurde er zum Vizeadmiral ernannt. Danach endete der Krieg – und damit Tordenskiolds Glück – abrupt.

1720 starb er auf dem Weg zum fremden Militärdienst in einem Duell in Gleidingen bei Hannover.

Wegen des Duells bekam Tordenskiold erst unter Frederik dem Sechsten ein ordentliches Denkmal.

Sein Sarkophag mit der Inschrift „Dynekilien – Marstrand – Elfsborg“ befindet sich in der Kapelle der Holmenskirche.



Der Grabstein lautet:

„Der Held Peder Tordenskiold

Vizeadmiral

Ihn erwähnte sein König mit Ehren,

seine Mitbürger vor Freude,

seine Feinde mit Schrecken.

Dänemarks Jahrbücher bewahren seinen Tod.

Frederik der Sechste hat ihm diese Erinnerung gesetzt.“



Auch **Vitus Bering** (1681 – 1741) aus Horsens ist in diesem Zusammenhang zu nennen. Er war kein dänischer Marineoffizier, sondern Steuermann/Navigator bei der Handelsmarine und wurde während eines Aufenthalts in Amsterdam bei der russischen Marine angeheuert, wo er zum Kommandanten aufstieg.

Er nahm am Großen Nordischen Krieg als Schiffskommandant in dänischen Gewässern teil und überwinterte 1716 in Kopenhagen.

Vitus Bering ist bekannt für seine beiden Expeditionen in den Jahren 1725 und 1741, bei denen er feststellen konnte, dass Asien nicht von Amerika umschlossen war.

Er war ein erfahrener Navigator und Landvermesser.



Frederik Danneskiold – Samsøe (1703 – 1770), praktisch Kommandant der Flotte von 1735 bis 1746 und von 1766 bis 1767 mit dem Titel „*intendant de marine*“.

Trotz seiner mangelnden Ausbildung als Marineoffizier war er ein geschickter Verwaltungsbeamter, der seine Augen in verschiedene Richtungen richtete. Während er der Marine in vielen Bereichen zugute kam, verstand er es, wirtschaftliches Gespür zu beweisen.

Von Anfang an hatte er sich vorgenommen, der Flotte ein Trockendock zur Verfügung zu stellen, und mit Hilfe des herbeigerufenen holländischen Wasserbauers Dumreicher führte er dieses Unterfangen mit großer Energie über 4 Jahre hinweg durch, was die örtlichen Gegebenheiten erschweren .

Er vertiefte Flådens Leje und den Kopenhagener Hafen so, dass die Kriegsschiffe nur noch dort vollständig ausgerüstet werden konnten. Unter ihm erhielt die Marine einige ihrer wichtigsten Arsenalgebäude, die sie bis ins 20. Jahrhundert nutzte.

Trotzdem dachte er daran, den Hafen durch feste Marinebatterien zu sichern, ein Plan, der jedoch erst später ausgeführt wurde.

Er war es, der das Wiederaufnahm und voll entwickelte, was zuvor versucht worden war, die Marine durch Anwerben mit den erforderlichen Arbeitskräften zu versorgen, aber verfallen war. Nun wurde 1739-41 sowohl in Dänemark, Norwegen als auch in Schleswig das Anwerbewerk gegründet , das bis in die Neuzeit andauert.

Gleichzeitig arbeitete er mit Eifer daran, der Marine eine gute Basis für Marineoffiziere zu verschaffen, indem er den Offizieren eine viel bessere Ausbildung mit Abschluss als zuvor ermöglichte. Er ließ auch ein Schulschiff für die Seekadetten ausstatten.

Christian Carl Frederiksen Gabel (1679 – 1748)

Gabel nahm als Schiffskommandant mit dem Schlachtschiff "Sophie Hedevig" in Gyldenløves Geschwader an dem laufenden Gefecht gegen die Schweden teil, das vom 28. September bis 30. September 1712 während des Großen Nordischen Krieges stattfand. Die Schlacht endete damit, dass die Dänen 100 Transportschiffe eroberten; und Gabel war auf dem vordersten Schiff der Flotte.



1714 war er zunächst Zugführer im Geschwader von Admiral Peter Raben, später selbstständig operierender Geschwaderkommandant in der Ostsee mit einer kleineren Streitmacht, zu der auch die bekannte Fregatte „Løvendal's Galej“, angeführt von Peter Wessel Tordenskiold, gehörte.

Im Jahr 1715 wurde Gabel früh im Frühjahr mit 8 Kriegsschiffen zusätzlich zu einigen kleineren Schiffen entsandt, um das schwedische Geschwader von 4 Kriegsschiffen und 2 Fregatten daran zu hindern, die dänischen Küsten zu überfallen. Er traf am 24. April bei Fehmarn auf seine Gegner und lieferte ihnen eine 7-stündige Schlacht, die seither als „Schlacht bei Kolberger-Heide“ bezeichnet wird; Die minderwertige schwedische Streitmacht musste fliehen.

Für diesen Sieg, bei dem die Dänen 5 Kriegsschiffe erbeuteten und rund 1.800 Gefangene machten, wurde Gabel zum Vizeadmiral befördert und zum Kammerherrn ernannt, eine damals ziemlich einzigartige Auszeichnung. Nach einem kürzeren Feldzug im Jahr 1717, in dem Gabel Raben im Oberkommando der Hauptstreitmacht im Baltikum ablöste, trat er am 31. Mai zurück, um den wichtigen Posten des Oberkriegssekretärs zu übernehmen. Im selben Jahr wurde er zum Ritter des Dannebrog ernannt.



Henrik Gerner (1741 – 1787), Fabrikmeister der Flotte[2] von 1772 bis zu seinem Tod.

1749 wurde er an die Marineakademie in Kopenhagen geschickt, die er 1763 als Leutnant und als Nummer 1 von 19 Prüflingen abschloss.

Schon früh waren Gerners Gedanken zur Schiffsbaukunst gezogen, da sein Vater einige Zeit für den Schiffsbau auf Holmen verantwortlich war. Und da er sofort sowohl Können als auch Lust zeigte, dauerte es nicht lange, bis ihn der damalige tatkräftige Marinedirektor Graf Frederik Danneskiold-Samsøe (1703-1770) in dieser bis dahin bestehenden Wissenschaft anstellte zurück gelassen.

1768 wurde er zur weiteren Ausbildung nach England und Frankreich geschickt. Zuvor war er (1764) Oberleutnant geworden und hatte sich im folgenden Jahr auf einer der wenigen Seereisen, die er unternahm, einen Namen gemacht, indem er hervorragende Informationen über den Baustil russischer und schwedischer Kriegsmänner usw .

4 Jahre lang setzte er sein Studium im Ausland fort. 1770 zum Kapitänleutnant befördert und am 8. Juli 1772 zum Fabrikvorarbeiter ernannt, danach ging er aus Frankreich nach Hause. Später avancierte er: 1776 zum Hauptmann und 1781 zum Kommandanten Hauptmann.

Unter äußerst schwierigen Bedingungen übernahm Gerner 1772 die Leitung als Fabrikmeister. Und seine tatkräftige Art bekam sofort Gelegenheit, sich in ihrer ganzen Stärke zu zeigen

Das Bett der Flotte war voller Schlamm, die Ausrüstung langsam und teuer, die Magazine leer und die Schiffe baufällig. Mit großer Energie fasste er Fuß und führte schnell bedeutende Verbesserungen ein, während er sich gleichzeitig einen Namen als eines der größten mechanischen Talente Dänemarks machte.

In den 15 Jahren, die Gerner noch lebte, blieb er auf seinem Posten und baute in dieser Zeit neben vielen kleineren Schiffen nicht weniger als 14 Linienschiffe und 10 Fregatten. Alle von so ausgezeichneter Güte, dass sich sein Ruf weit verbreitete und Glanz über sein Vaterland warf.

1780 berichtete er, dass es ihm nun möglich sei, eine Fregatte für eine Reise in 10 Tagen vorzubereiten.

1781 trat Gerner der Dock Commission bei und packte auch diese mit gewohntem Eifer an. Im Laufe der Jahre 1784 und 1785 entwarf und baute er eine ausgeklügelte Pumpstation für das Dock, die bis Mitte des 19. Jahrhunderts genutzt wurde. Durch diese Erfindung vereinfachte er das Auspumpen aus dem Dock. So wurde diese Arbeit, die früher 2-3 Tage die anstrengende Arbeit von 2-400 Mann gekostet hatte, nun von 24 Pferden in gut zwanzig Stunden bewältigt, wobei gleichzeitig die Kosten auf ein Viertel sanken.

1786 erhielt er den Auftrag, die Prinzipien vorzulegen, nach denen Kriegsschiffe gebaut werden sollten, und konnte bald darauf eine Antwort auf die Aufgabe vorlegen, eine mit Tabellen und zahlreichen Anhängen.

1787 erhielt er den Auftrag, Zeichnungen für ein neues Linienschiff mit 80 Kanonen anzufertigen; 6 Wochen später erklärt er, dass die Arbeit beginnen kann, wenn sie sollte.

Von seinen anderen mechanischen Erfindungen können neben vielen anderen eine verbesserte Art von Schlammmaschinen, Niederdruckmaschinen für die Schleusentore des Docks, Ankerkräne zum Heben schwerer Gewichte, Destillationsmaschinen für den Einsatz an Bord, Pumpen für die Schiffe erwähnt werden.

Er gründete die „Søe-Leutnant-Selskabet“, die einen großen Einfluss auf die Ausbildung junger Marineoffiziere hatte.

Ulrik Christian Gyldenløve (1678 – 1719), „unehelicher“ (unehelich geborener) Sohn von Christian dem Fünften.

Ging 1693 im Alter von 15 Jahren zur Marineoffiziersausbildung in die Niederlande und weiter zur Navigationsausbildung nach Frankreich.

Als er 1696 nach Dänemark zurückkehrte, wurde er zum Admiral ernannt. 1700, mit nur 22 Jahren, wurde er zum Generalleutnant ernannt und übernahm das Kommando über die gesamte Flotte, kurz darauf unterbreitete er, basierend auf den Erfahrungen aus Holland und Frankreich, dem König einen Vorschlag zur Gründung einer Marineakademie. Wo junge Männer tatsächlich Unterricht in Seemannschaft, militärischer Ausbildung, Taktik und Navigation erhalten konnten (bisher wurden Marineoffiziere entweder durch Meisterausbildung ausgebildet oder hatten die Grade erhalten, z. B. durch Adel).



Gyldenløve führte die Flotte an, als 1709 der Krieg erneut ausbrach, und er war in der Zeit von 1709 bis 1712 und erneut 1715 als Flottenkommandant auf See

Er wurde 1709 im Nahkampf durch Pistolenschüsse in die Brust und einen "Pike" (Lanze / Speer) in den Rücken schwer verwundet, tötete jedoch im Alleingang seine beiden Gegner.

Er war Kommandant der Marine bis zu seinem Tod im Jahr 1719, als er während einer Seeschlacht von einem schwedischen Scharfschützen getötet wurde.



Ivar Tønnesen Huitfeldt (1665 – 1710), Kommandant, geboren in Norwegen, ausgebildet in der französischen Marine, diente in der niederländischen und englischen Marine und ab 1692 in der dänisch-norwegischen Marine.

Von 1704 bis 1709 war er Leiter der Marinewerft in [Kristiansand](#)

War am 4. Oktober 1710 Kapitän des Linienschiffs „*Dannebrog*“ (benannt nach dem Orden der Dannebrog).

Wo das Schiff in Brand gesteckt wurde und explodierte, aber Huitfeldts Manöver die Schweden so sehr verlangsamte, dass sich der Rest der dänischen Flotte auf den Kampf vorbereiten konnte.



Modell von Dannebrog ca. 1710



Ole Judichær (1661 – 1729), Mathematiker, Vizeadmiral, Chef von Holmen, Schiffskonstrukteur.

1690 wurde er als stellvertretender Mannschaftsführer auf Bremerholm eingesetzt. Kurz darauf übernahm er die Leitung der Schiffbauindustrie. Als 1692 das erste auf Nyholm gebaute Linienschiff Dannebrog vom Stapel lief, wurde er in Anerkennung seiner Arbeit zum echten Mannschaftsführer und Fabrikvorarbeiter ernannt. Als solcher operierte er bis 1725 und baute in dieser Zeit 23 Linienschiffe und 9 Fregatten.

Es war größtenteils ihm zu verdanken, dass die Schiffe der dänisch-norwegischen Flotte so gut abschnitten, wie sie es während des Großen Nordischen Krieges taten, und er war bis 1727 der Chefkonstrukteur der Flotte.

Unter anderem konstruierte er eine Taucherglocke

1698 erhielt er den Titel eines kommandierenden Kapitäns und stieg schrittweise zum Admiral auf. 1705 erhielt er einen Sitz in der Admiralität, 1714 wurde er auch Holmens Admiral. Während des Großen Nordischen Krieges hatte er neben der Leitung der Schiffbauindustrie verschiedene vertrauenswürdige Positionen inne, sogar als Geschwaderführer und Oberbefehlshaber der seeländischen Küstenverteidigung, obwohl er ursprünglich nicht als Seemann ausgebildet war und ein Kriegsmann.

Nur Henriksen Juel (1664 - 1715), Verwandter des berühmten Niels Juel.

Beschäftigt als Admiral (Kadett) 1684-88 in der holländischen Marine.

Nach seiner Rückkehr erhielt er durch seinen Verwandten, Admiral Niels Juel, eine Anstellung als Leutnant in der norwegischen Marine und arbeitete sich allmählich zum Vizeadmiral hoch. Er war Teilnehmer am Truppentransport von Admiral v. Støcken nach Schottland, wo er sehr litt; später (1694) lieferte er sich als Kommandant des Linienschiffes »Lindormen« ein Gefecht mit einem englischen Kriegsschiff, das unberechtigt seinen Konvoi durchsuchen wollte.



Während des Feldzugs von 1700 war er Flaggkapitän in der Flotte von Ulrik Christian Gyldenløve beim Generaladmiral und spielte eine bedeutende Rolle bei der Verteidigung der Hauptstadt während dessen Bombardierung durch die Eng.-Holl.-Sv. Flotte. 1709-12 war Juel dänischer Gesandter bei Zar Peter dem Großen, dessen Wohlwollen er durch sein würdevolles und kühnes Auftreten schnell gewann. Nach seiner Rückkehr wurde er zum Vizeadmiral ernannt und bald darauf in der Hauptflotte eingesetzt; mit dieser, die 1715 von Admiral P. Raben kommandiert wurde, nahm er am 8. August als Anführer der Vorhut an der blutigen Seeschlacht bei Jasmund (Rügen) teil, wo er von einer Kanonenkugel getroffen wurde und unmittelbar danach starb.

Wird mit einem Epitaph im Dom zu Roskilde erinnert



Frederik Christian Kaas (1727 - 1804).

Unmittelbar nach seiner Ernennung zum Offizier entschied er sich für ein Studium des Schiffsbaus, weshalb er in die Baukommission eintrat und gleichzeitig von Schiffbaumeister Anders Thuresen unterrichtet wurde.

Als Leutnant nahm er 1751 an der Expedition von Kapitän Simon Hooglant nach Marokko teil, wo Verträge ausgehandelt werden sollten. Während sein Chef vorübergehend nach Algier gegangen war, befehligte Kaas eine Reihe von Frachtschiffen, die er mitgebracht hatte, wurde jedoch an Land beschlagnahmt und verhaftet. Erst im Mai 1753, als die Vertragsbedingungen geregelt waren, wurde er wieder freigelassen.

1756 hatte er sein erstes Kommando über die Fregatte *Hvide Ørn* im Geschwader von Admiral Hans Henrik Rømeling.

1757 reichten er und Leutnant Frederik Michael Krabbe Zeichnungen für eine nach neuen Prinzipien konstruierte Fregatte ein. Im selben Jahr nahm er mit dem Kriegsschiff *Island* an einer Mittelmeerreise teil; Sowohl Kommandant als auch Stellvertreter starben an Bord, und Kaas brachte das Schiff dann nach Hause.

1757–64 wurde er regelmäßig als Kommandeur von Linienschiffen auf verschiedenen Fregatten eingesetzt, meist im Mittelmeer in den ausgerüsteten Staffeln

1765-66 war er in diplomatischer Mission in Marokko,

1769 Kommandant des Linienschiffs *Mars*. Als die Regierung beschloss, eine starke Seestreitmacht nach Algier zu schicken, um diesen Staat zur Erfüllung seiner Verpflichtungen zu zwingen, erhielt Kaas, der mit den Verhältnissen in Afrika gut vertraut war, den Oberbefehl über die Expedition.

Anfang Mai 1770 stach er mit 4 Linienschiffen, 2 Fregatten, 2 Bombardiergaleeren und einigen kleineren Schiffen in See und erreichte Anfang Juli sein Ziel. Da die Verhandlungen kein Ergebnis brachten, würde Kaas dann mit den Feindseligkeiten beginnen. Doch bald stellte sich heraus, dass er sich verrechnet hatte. Die von ihm mitgebrachten Bomberschiffe waren schlecht ausgerüstet und seine großen Schiffe viel zu tief eindringend. Nachdem der Fall rückgängig gemacht und erleichtert worden war, kehrte Kaas nach Hause zurück

Im selben Jahr ersetzte er Admiral Gaspard Frédéric de Fontenay als Leiter des Naval Cadet Corps; In dieser Position blieb er bis 1781, als er zum Chief Crew Master von Holmen ernannt wurde. Als solcher arbeitete er bis 1792 mit Geschick. 1795 und 1796 war er auch Kommandant von Staffeln, die zum Schutz der Neutralität zusammen mit schwedischen Staffeln in der Ostsee operierten.

Chresten (Christian) Thomesen Sehested (1664 - 1736).

1680 wurde Sehested als Lehrling in die Marine und von 1684-1687 in den niederländischen und französischen Militärdienst aufgenommen.

Er wurde 1687 Offizier und hatte 1691 sein erstes dänisches Kommando über die Fregatte "Svenske Falk" auf einer Konvoireise nach Frankreich.

Als die Søkadetkompaniet 1701 gegründet wurde, wurde Sehested, der Kommandant geworden war, zu ihrem Kommandanten ernannt. Ein Amt, das er mit vielen Unterbrechungen bis 1715 geschickt und energisch leitete.



Bei Ausbruch des Großen Nordischen Krieges nahm Sehested sofort das aktive Geschäft auf.

1709 diente er als Flaggenkapitän von Gyldenløve bei der Truppenverlegung nach Scania. 1710 nahm er als Kommandant der „Mermaid“ an der Seeschlacht bei Køge Bugt teil.

Im Frühjahr 1711 führte er ein Geschwader nach Norwegen. Wo er bei dieser Gelegenheit viele Preise gewann.

Im Herbst 1711 erhielt er das Kommando über eine Streitmacht, deren Aufgabe es war, die schwedischen Kriegsschiffe aus den Gewässern vor Stralsund zu verjagen und das dänisch-russisch-preußische Belagerungsheer zu unterstützen.

1715 war Sehested wieder bei Stralsund, und nun gelang es ihm nach vielen Bemühungen, die Schweden endgültig aus den Gewässern zu vertreiben und die Stadt einzuschließen, die am 23. Dezember kapitulieren musste.

Dafür wurde er später zum Admiral ernannt.

Durch sein taktisches Geschick, seinen Mut und seine Gelassenheit gelang es Sehested, Ergebnisse zu erzielen, die ihm einen hoch angesehenen Namen in der dänischen Marinegeschichte eingebracht haben.



Christian Michael Ludwig Ferdinand Tønder (1692 – 1753),

Er wurde 1709 Kadett, und bei Sehesteds Angriff 1715 auf die schwedische Flottille in Stralsund befand sich Tønder, der jetzt Oberleutnant war, am 22. Juni in einem Kampf mit den feindlichen Bombardements und während des Versuchs, in eine von ihnen einzudringen er verlor sein rechtes Bein.

Er blieb jedoch im Dienst und wurde im folgenden Jahr vom norwegischen Geschwader unter Tordenskjold eingesetzt. Mit dieser nahm er am 8. Juli 1716 als Kapitänleutnant und Kommandant der Galeere Prins Christian am Angriff auf die schwedische Transportflotte in Dynekilen teil. Hier eroberte er die Galeere Lucretia, beschlagnahmte eine Landbatterie und trug durch seinen ausgezeichneten Mut in erheblichem Maße zum erfolgreichen Ausgang der Schlacht bei.

1717 kommandierte er unter Admiral Peter Raben die Fregatte Mynden in der Ostsee.

1718 begleitete er , mit der Fregatte Stralsund, Tordenskiold auf ihren Truppentransporten nach Norwegen;

1719 hatte er als Hauptmann das gleiche Kommando. Mit Tordenskiold machte er zunächst eine Erkundung nach Karlskrona, auf der er einen schwedischen Freibeuter festnahm. Anschließend nahm er am Angriff auf Marstrand teil, bei dem er eine Station in Båhuselven hatte. Und später im August nahm er am Angriff auf Ny Elfsborg teil.

Von 1720-26 war Tønder dann Kommandant eines Wachschiffes im Großen Belt;

1730 führte er das Linienschiff Varberg für die East Indian Company nach China,

1734 führte er anlässlich der Auseinandersetzungen mit Hamburg das Linienschiff Oldenburg auf eine Fahrt zur Elbe,

1743 kommandierte er das Linienschiff Norske Løve und 1749 das Linienschiff Oldenburg in Staffeln.

Er wurde 1749 zum Schoutbynacht und 1752 zum Vizeadmiral ernannt, trat aber nicht in den aktiven Dienst.

Der Große Nordische Krieg von 1700 bis 1720

Die Zeit bis zum Großen Nordischen Krieg war geprägt von Spannungen im Ostseeraum. Schwedens Expansion war Ende des 17. Jahrhunderts gestoppt worden, aber die anderen baltischen Staaten wollten, dass Schwedens Einfluss und Macht verringert wurden.

Als der schwedische König plötzlich starb und durch einen sehr jungen und unerfahrenen König ersetzt wurde, griffen 1700 Polen, Russland und Dänemark an.

Leider erwies sich der König, Karl der Zwölfte, als militärisches Genie, das den drei Eindringlingen große Probleme bereitete.

Durch das Eingreifen anderer Mächte wurde der Krieg sehr schnell und für Dänemark demütigend beendet. Aber als Karl der Zwölfte 1709 während seines Feldzugs gegen Russland bei Poltawa (in der heutigen Ukraine) von den Russen besiegt wurde, war Dänemark mit einer schnellen Kriegserklärung gegen Schweden wieder bereit.



Die alten Einsatzpläne wurden wieder aufgenommen, und die Marine führte erneut eine Landung großer Truppenverbände bei Råå, drei Seemeilen (fünf Kilometer) südlich von Helsingborg, durch.

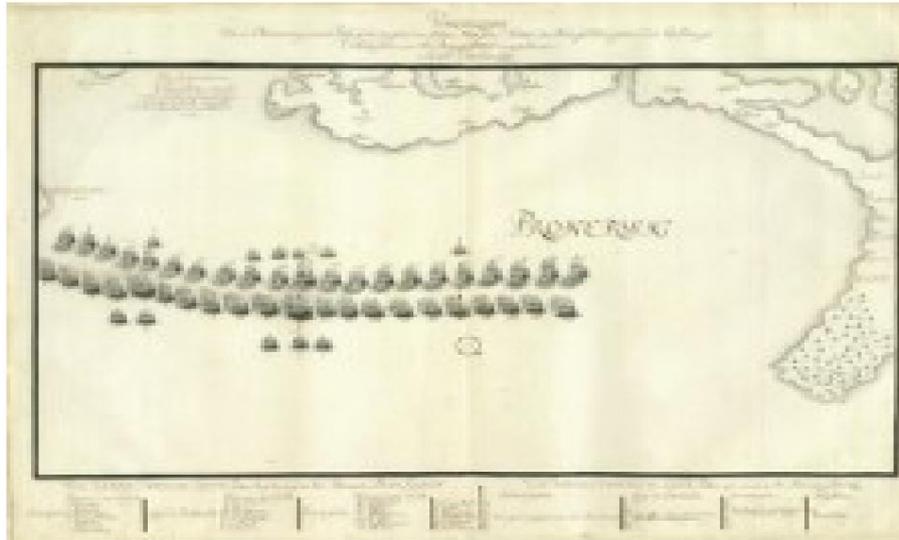
Dänemark hatte sich jedoch kopfüber in den Krieg gestürzt, ohne richtig vorbereitet zu sein. Anfangs lief alles gut und die Festung in Helsingborg wurde erobert, während die Festungen in Landskrona und Malmö sich behaupteten.

Am 10. März 1710 zerplatzte Dänemarks Traum erneut, als die Schweden unter Magnus Stenbock in der Schlacht bei Helsingborg das dänische Heer in Schonen besiegten.



Die Flotte musste dann die traurigen Überreste des Expeditionskorps evakuieren. Im selben Herbst suchte die schwedische Flotte die dänische in der Køge-Bucht auf, und während der Schlacht am 4. Oktober 1710 wurden die schwedischen Ambitionen vereitelt. Die Dispositionen von Ivar Huitfeldt verhinderten einen schwedischen Sieg über die dänische Flotte.

1715 sicherte sich eine dänische Seestreitmacht unter *schout-bij-nacht*, dem späteren Vizeadmiral Gabel, einen Sieg über eine schwedische Seestreitmacht in der Kolberger Heide bei Fehmern und verschlechterte damit die Lage der Schweden im belagerten Stralsund. In einem anschließenden Gefecht zwischen zwei gleichberechtigten dänischen und schwedischen Flotten bei Rügen im selben Jahr kam es zu keiner Entscheidung, aber infolge des Mangels an schwedischem Nachschub fiel Stralsund als schwedischer Stützpunkt. Während der Schlacht wurde Vizeadmiral Just Juel von einer Kanonenkugel getötet.



Schlacht bei Rügen 1715

Im folgenden Jahr begann der schwedische König einen Feldzug gegen Norwegen, aber der neu ernannte Adlige Peter Tordenskiöld lokalisierte die schwedische Versorgungsflotte, was die Voraussetzung für die Durchführung des Feldzugs gegen Norwegen war. Die Versorgungsflotte lag in einer sehr engen Meerenge namens Dynekilen, wo Tordenskiöld den größten Teil der Vorräte mit einem kühnen Angriff erbeutete. Die schwedischen Marineeinheiten wurden entweder verbrannt oder gefangen genommen. Dies brachte ihm eine königliche Ernennung zum Kommandanten ein und übersprang den Rang eines Kommandanten. Später eroberte Tordenskiöld die schwedische Festung *Carlsten* bei Marstrand und nahm auch an den Operationen gegen die schwedische Flotte in Göteborg teil.



Tordenskiöld und seine Soldaten in Marsran

Der Große Nordische Krieg war reich an Gefechten auf See. Dänemark war mit Russland verbündet, eine der Folgen des Krieges war, dass Schweden als Großmacht abgelöst worden war. Das Land war jetzt auf einer Stufe mit Dänemark, aber alle dänischen Bemühungen, die verlorenen Gebiete von Schweden zurückzugewinnen, hatten keine Früchte getragen.

Seit 1560 hatte Schweden Gebiete in Finnland, Russland, Estland, Lettland, Litauen, Polen und Deutschland erobert, aber schließlich waren sie alle wieder verloren. Finnland allerdings erst 1808/1809.

Die einzigen Gebiete, die Schweden behielt, waren die Gebiete, die vom Königreich Dänemark Norwegen erobert wurden! Auf See war der Krieg etwas besser verlaufen als an Land, aber als er endete, erhielt Dänemark keine territorialen Zugeständnisse.

Dies tat wiederum Russland, das sich nun mit einer neu errichteten Hauptstadt St. Petersburg am Finnischen Meerbusen sowie mit dem Erwerb der heutigen baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen als baltische Macht etablierte.

Der Krieg dauerte formell bis 1720, und das neu erbaute Schloss des dänischen Königs erhielt den Namen „*Fredensborg*“, denn nun sollte dauerhafter Frieden herrschen.

Die Friedenszeit von 1720 bis 1801

Die Ruhe dauerte ca. 80 Jahre, und es war eine profitable Zeit für Reeder, große Kaufleute und die aufstrebende Industrie in Dänemark.

Einer der Gründe war, dass es im restlichen Europa, das als Schiffahrtsnation von explodierenden Frachtraten profitieren konnte, keinen Frieden gab. Die zweite Hälfte dieser Zeit brachte große Vermögen hervor und wurde in der Zeit- und Neugeschichte oft als „*Blütezeit*“ bezeichnet, also als Blütezeit.

Vor allem durch die Verschiffung teurer und begehrter Waren aus dem Fernen Osten wurden neue Vermögen gemacht, während in Dänemark eine neue Industrie florierte. Die vielen Lagerhäuser am Kopenhagener Hafen zeugten vom florierenden Handel. Heute ist diese Blütezeit an Gebäuden in und außerhalb von Kopenhagen zu sehen.

Wo die neuen Wohlhabenden in Kopenhagen Domizile und Lustschlösser in einem Ring um die Hauptstadt errichteten:



„*Old Holtegård*“, „*Marienburg*“, „*Sophienholm*“ und viele andere in der Nähe von Furesøen, Lyngby Lake und Bagsværd Lake.

Eine Reihe moderner Fabriken wurden von Mølleåen vom See Furesøen bis zum Øresund gebaut. Frederiksværk wurde eine Industriestadt mit einer Kanonengießerei, und in Hellebæk wurde eine Waffenfabrik gegründet. Viele kleine Seestädte in Dänemark, zum Beispiel auf Fanø und Rømø sowie in Ærøskøbing, Marstal und Svendborg, hatten Schiffe auf langen Reisen in den Fernen Osten, nach Amerika und entlang der Küsten Europas.

Die Flotte im 18. Jahrhundert

Wie Niels Juel hatte Ulrik Christian Gyldenløve in den Niederlanden eine formelle Ausbildung zum Marineoffizier absolviert. Dänemark war schlecht auf den Krieg im Jahr 1700 vorbereitet, und als eine der daraus gezogenen Lehren forderte er den König daher 1701 auf, in Dänemark eine „*Seekadettenakademie*“ zu gründen, die der König

erfüllt. Dies gab den Marineoffizieren eine formalisierte Ausbildung, aber erst 1724 wurde mit der Ausbildung der technischen Offiziere begonnen, als vier Marineoffiziere ins Ausland geschickt wurden, um Schiffbau zu lernen.



So sah die Marineakademie Mitte des 18. Jahrhunderts aus. Der Prospekt zeigt die Fassade zur heutigen Fredericiagade, die damals "Cadettegaden" hieß. (Heute beherbergt das Gebäude den Eastern High Court)

Die Zeit war dadurch gekennzeichnet, dass die Menschen nun langsam in das „Zeitalter der Aufklärung“ eintraten. Geforscht wurde in Physik, Chemie, Astronomie, Medizin, Botanik, Geologie und vielem mehr.

Die europäischen Großmächte unterwarfen Kolonien, um Rohstoffe für die Verarbeitung und den Handel zu erhalten. Wissenschaftliche Expeditionen wurden ausgesandt und unbekannte Regionen vermessen, ebenso wie Daten systematisch gemessen und für die Navigation rund um den Globus gesammelt wurden.

Die dänisch-norwegische Flotte nahm an der Überfahrt nach China teil. 1761 schickte die Flotte Carsten Niebuhr zu seiner wissenschaftlichen Expedition in die arabischen Länder nach Istanbul.

Die Flotte hielt Kontakt zu den dänischen Forts in den Kolonien in Afrika, Indien und Westindien und eskortierte dänische Handelsschiffe in piratenverseuchten Gewässern, insbesondere im Mittelmeer.



Carsten Niebuhr in arabischer Tracht während der großen Araberexpedition 1761-67

Während und nach dem Großen Nordischen Krieg gab es eine Reihe von Hofintrigen und Ablösung, aber die lange Friedenszeit bis 1801 war geprägt von geschickten Persönlichkeiten in der Verwaltung der Flotte.

Holmen entwickelte sich zu Dänemarks größter Arbeitsstätte, wo die Besten des Landes mit modernsten Arbeitsmethoden und modernster Technik arbeiteten. Hier bauten sie Schiffe, die sowohl für das Langstreckensegeln als auch für das Segeln in dänischen Gewässern geeignet waren. Normalerweise hatten die dänischen Liner nur zwei Batteriedecks (Kanondecks), da die Schiffe in der Lage sein mussten, mit voller Ausrüstung durch die Gewässer bei Drogden vor Dragør zu fahren, und ihr Tiefgang daher 22 Fuß (6,9 Meter) nicht überschreiten durfte.



Die Marine experimentierte mit einer Reihe von Galeeren.

Sowohl die Schweden als auch die Russen hatten während des Krieges in den finnischen Schären in großer Zahl mit Galeeren operiert, aber das dänische Projekt wurde aufgegeben.

Der Bau eines Galeerenhafens in Nivå wurde 1752 begonnen, aber der Hafen wurde 1767 aufgegeben.

(Ebener Galeerenhafen 1750)

Ein bedeutender Teil der Besatzung der Flotte, sowohl Offiziere als auch Privatleute, stammte aus Norwegen. Im Frühjahr wurde das Personal der Flotte nach Kopenhagen gebracht und im Herbst segelten sie zurück nach Norwegen.

In Kopenhagen hatte die Marine jetzt einen älteren Stützpunkt mit einer Werft in Bremerholm (das Gebiet, das heute zwischen Holmens Kirke, Havnegade und Nyhavn liegt). Genau hier brach 1795 der Kopenhagener Brand aus. Ein Kanal, *Holmen's Canal*, verlief bis zu der Stelle, an der sich heute das Königliche Theater befindet.

Hinter Charlottenborg, bei Nyhavn, war der Hochseilgarten der Marine, und an der heutigen Kvæsthusbroen erhielt die Marine ihren ersten "*kvæsthus*", d.h. Krankenhaus und Pflegeheim.

Um 1775 wurde es in das heutige *Søkvæsthus* in Christianshavn verlegt, wo bis vor wenigen Jahren das Orlogsmuseet untergebracht war.

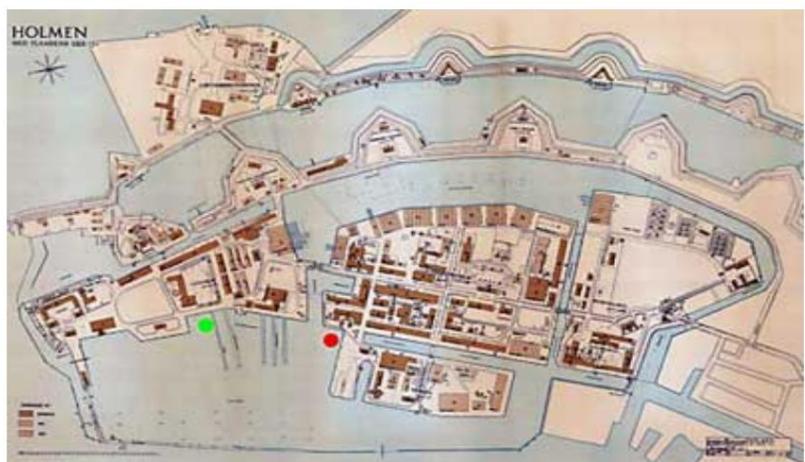
Der neue Marinestützpunkt bestand aus fünf Inseln, die im Zuge der Vertiefung des Hafenbeckens langsam durch Aufschüttung entstanden waren.

Das Ausbaggern wurde mit Baggermaschinen durchgeführt, die von Sträflingen bedient wurden.

Die äußerste Insel hieß *Nyholm*.

Die anderen wurden *Frederiksholm*, *Christiansholm*, *Dokøen* und *Arsenaløen* genannt.

Während einer wurde der gesamte Fabrik- und Basiskomplex "*Holmen*" genannt.



Von 1746 bis 1751 wurde der berühmte Mastkran auf Holmen errichtet, und unmittelbar südlich davon befanden sich die drei großen Liegeplätze, die bis 1918 von den Schiffen der Flotte zum Entladen von Schornsteinen genutzt wurden. Ein weiterer Mastkran wurde auf Christiansholm errichtet, aber abgerissen 1860' die.



Dort, wo sich heute das Außenministerium befindet, hatte die Flotte ihr erstes Trockendock. Das Trockendock in Christianshavn (später „Altes Dock“ genannt) wurde von 1735 bis 1739 vom niederländischen Wasserbaumeister JH Dumreicher gebaut und war bis 1918 in Betrieb.

Das Dock wurde zunächst von Hand entwässert. 200 – 400 Mann mussten drei Tage lang an den Pumpen arbeiten.

1784 bereitete Fabrikmeister Henrik Gerner eine von Pferden gezogene Pumpstation vor, die das Wasser in 21 Stunden aus dem Dock ablassen konnte.

Die Größe der Flotte war im 18. Jahrhundert sehr unterschiedlich, und es wurde nur die für den Betrieb erforderliche Anzahl von Schiffen ausgerüstet. Das große Hafenbecken musste die aufgelegten Schiffe der Marine aufnehmen können, ca. 24 Linienschiffe und 24 Fregatten. Aus Kostengründen wurden die anderen Schiffe auf Holmen außer Dienst gestellt, das heißt ohne Takelage, Kanonen, Vorräte, Segel, Anker, Taue und mehr. Es wurde in den vielen Zeitschriften aufbewahrt und gegen ordnungsgemäße Quittung dem Schiffskapitän und seinen Buchhaltern übergeben. Sie waren für die Ländereien der Majestät verantwortlich.

Ein französischer Schiffsführer namens de Bordes de Folligny schrieb 1739 einen Bericht über einen Besuch in Holmen:

„Ihre Zeitschriften sind in ausgezeichnetem Zustand und mit einer fast peinlichen Genauigkeit arrangiert. Sie sehen eher aus wie das Magazin eines reichen Kaufmanns, der 3-4 Schiffe besitzt, als das Arsenal eines königlichen Kriegshafens.“

Es ist unterschiedlich, was die Archive an Geschichte über die einzelnen Schiffe enthalten, die in dieser Zeit gebaut wurden, aber wo all diese Geschichten von großen Linienschiffen und Fregatten handeln, gibt es in den Archiven auch die Geschichte eines kleineren Schiffs, das genauer bezeichnet wird ein Chalup, das der König gebaut hatte.

*„Am 24.12. 1730 befiehlt König Christian VI. - der Lake Etatens Ekvipage, einen Chalup für den König und den Hof in Sundbyfærgegård zu bauen - auf der Seite von Jægerspris!
Charluppen wurde auf Holmen erbaut und im Sommer 1734 fertiggestellt.
Dies wurde Færgegården in einem Brief vom 5. November 1734 mitgeteilt.*

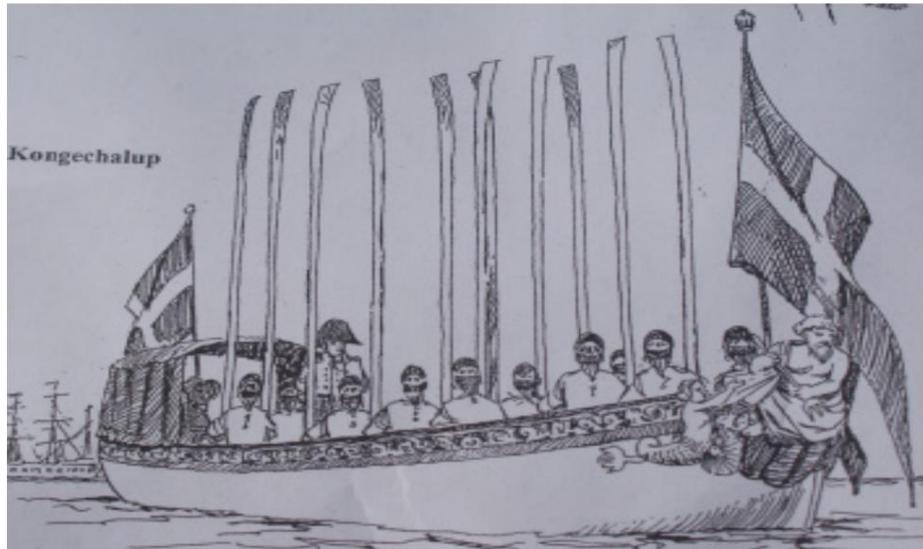
Angekündigt ist auch, dass es im Frühjahr per Schiff transportiert werden soll – ausgehend von der Einschätzung, dass es im kommenden Winter keinen Bedarf dafür geben wird.

Während des Transports von Holmen nach Færgegården wird der Chaluppen leicht beschädigt und aus diesem Grund fordert Fährmann Peder Høy, dass 2 von Holmens Offizieren nach Færgegården geschickt werden, um den Chaluppen zu reparieren.

Wir wissen nicht, wie viel der Chaluppen benutzt wurde – da er immer einsatzbereit im Wasser lag –, da es regelmäßige Transfers durch Gerichtsbeamte gab.

Im Jahr 1742 wird die Chaluppen von Wind und Wetter so in Mitleidenschaft gezogen, dass eine größere Reparatur notwendig wird.

Daher ist es für Fährmann Peter Høy notwendig, in Frederikssund ein Boot für die königlichen Überführungen zu mieten. Das Chalup verfiel dann und es wurde kein neues Chalup gebaut.“



Als der König an Bord seines Chalups ging, wurde die königliche Flagge vorne und hinten gehisst.

Der König saß achtern auf einem fein geschnitzten Stuhl mit rotem Samt.

Auf Kollisionskurs mit England

Ein Teil des großen Geldes, das nach Dänemark floss, stammte aus dubiosen Geschäften, bei denen die dänische Flagge als Garant der Neutralität verwendet wurde, um allerlei Schmuggelware für die kriegführenden Mächte in Europa zu vertuschen.

Es brachte gute Einnahmen, und die Majestät und seine Berater waren nicht unwissend, was vor sich ging.

Als England sich während der napoleonischen Kriege in seiner Existenz bedroht fühlte, wurde die dänische Schifffahrt - zusammen mit der Schifffahrt aus Schweden und Russland, die Teil eines bewaffneten Neutralitätsbündnisses war - für die Engländer zu einem so großen Problem, dass sie ein Stopp- und Untersuchungsrecht forderten die Schiffe, wenn der begründete Verdacht einer Umgehung der Neutralität bestand.

Die Liga der Neutralität glaubte sich stark genug, das Recht zu beanspruchen, auf hoher See frei zu segeln, und erlaubte daraufhin ihren Handelsschiffen, sich Konvois anzuschließen, die von den Kriegsschiffen der Liga der Neutralität eskortiert wurden.



Dänemark-Norwegen hatte eine ziemlich starke und moderne Marine, die Macht hinter die gewählte Außenpolitik stellen konnte. Die Marine hatte der Handelsflotte - und damit den Verdiensten des Landes - hervorragende Möglichkeiten geschaffen und gleichzeitig auch Respekt vor den dänischen Forderungen geschaffen. In Bezug auf England war von einer langsamen Eskalation die Rede, bei der Dänemark vielleicht nicht alle Konsequenzen deutlich gemacht hätte, aber die unmittelbaren Gewinne - und der Druck der Reeder, Großhändler und der Industrie - die politischen Entscheidungsträger vielleicht geblendet hätten. Im Sommer 1800 kam es zur Konfrontation, und so nahmen die Ereignisse Fahrt auf. Dänemark befand sich plötzlich in einer sehr komplizierten außenpolitischen Situation ohne einfache Lösungen.

L.E.K

Anmerkungen:

[1] Schout-bij-nacht war die damalige Bezeichnung in der Marine für einen Konteradmiral. Der Begriff stammt aus den Niederlanden und bezeichnet dort denjenigen, der in die Nacht hinausschaut, d.h. derjenige, der über Nacht Kontakt mit feindlichen Seestreitkräften hält.

[2] Holmens „Fabrikmeister“ war der Leiter der so genannten „Fabrik“, also des gesamten Schiffbaus, und gleichzeitig der Chefkonstrukteur der Flotte.