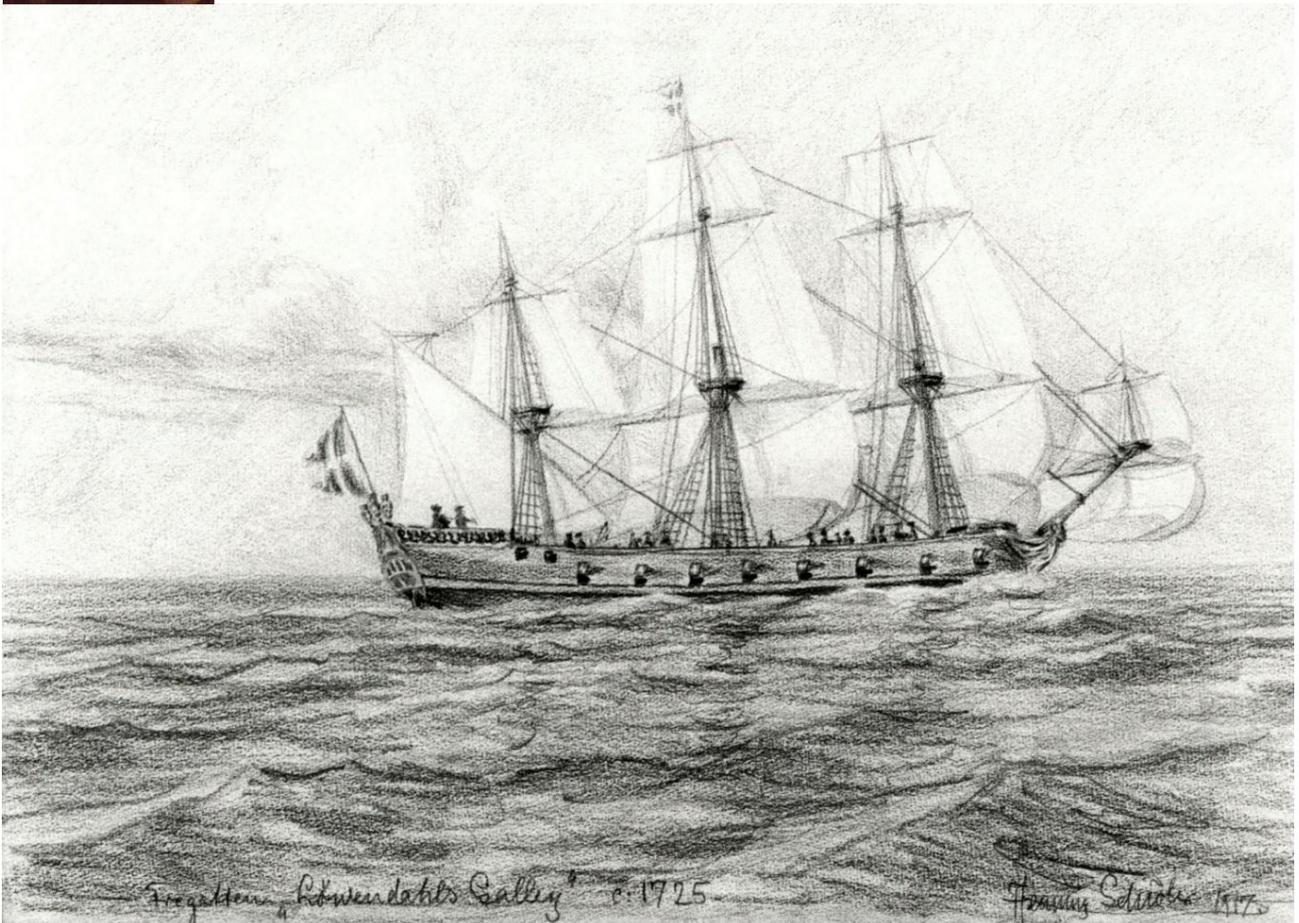


Section n° 4 : La période de 1697 à 1800 : Des guerres suédoises aux guerres anglaises



Peter Jansen Wessel (1690 - 1720) s'est avéré être un officier de marine hautement qualifié qui a mené de nombreuses opérations audacieuses, mais il a vécu une vie courte et dramatique pleine d'intrigues. Il venait de Norvège, où il n'y avait pas de noblesse. À l'âge de 26 ans, il est anobli sous le nom de Tordenskjold pour ses efforts, par le roi du Danemark, et à l'âge de 28 ans, il est nommé amiral. Peu après son 30e anniversaire, il est tué en duel après la fin de la guerre, qui autrement lui avait apporté le bonheur personnel.



Déjà à l'âge de 21 ans, il devient commandant de la goélette (un navire à cinq canons) "Ormen", et l'année suivante, il devient commandant de la frégate "Løwendahls Galley" avec laquelle il capture un corsaire suédois.

Dans les dernières années de la guerre, Tordenskiold a opéré de Fladstrand (Frederikshavn) vers la côte ouest suédoise, entre autres vers Dynekilen.

Lorsque Tordenskiold apprit en décembre 1718 que Karl le Douzième était mort (tombé soit par un ennemi, soit par une balle suédoise), il n'envoya pas de courrier avec la nouvelle. Il a lui-même navigué jusqu'à Copenhague, est monté au château, a réveillé Frederik IV et lui a personnellement annoncé la nouvelle, ce qui a conduit à sa nomination en tant que "schout-bij-nacht"[1].

En 1719, Tordenskiold s'empara de la forteresse "Carlsten" sur Marstrand, et plus tard cette année-là, il détruisit la flotte suédoise à Göteborg.

Il est alors nommé vice-amiral. La guerre – et avec elle le bonheur de Tordenskiold – s'est terminée brusquement après cela.

En 1720, il mourut en duel à Gleidingen près de Hanovre alors qu'il se rendait au service militaire étranger.

À cause du duel, Tordenskiold n'a obtenu un mémorial approprié que sous Frederik Six.

Son sarcophage avec l'inscription "Dynekilen - Marstrand - Elfsborg" se trouve dans la chapelle de l'église Holmens.



La pierre tombale indique :

"Le héros Peder Tordenskiold

Vice-amiral

Lui son roi le mentionna avec honneurs,

ses concitoyens avec joie,

ses ennemis avec terreur.

Les annuaires du Danemark préservent sa mort.

Frédérique VI lui a confié ce souvenir.



Vitus Bering (1681 – 1741) de Horsens doit également être mentionné dans ce contexte. Il n'était pas un officier de la marine danoise, mais un barreur/navigateur dans la marine marchande et lors d'un séjour à Amsterdam, il fut engagé dans la marine russe, où il devint commandant.

Il a pris part à la Grande Guerre nordique en tant que commandant de navire dans les eaux danoises et a hiverné à Copenhague en 1716.

Vitus Bering est connu pour ses deux expéditions en 1725 et 1741, où il a pu déterminer que l'Asie n'était pas enclavée avec l'Amérique.

Il était un navigateur et un arpenteur qualifié.



Frederik Danneskiold - Samsøe (1703 - 1770), en pratique commandant de la flotte de 1735 à 1746 et de 1766 à 1767 avec le titre "intendant de marine".

Malgré son manque de formation d'officier de marine, il était un administrateur habile qui avait les yeux dans différentes directions.

S'il a profité à la marine dans de nombreux domaines, il a su faire preuve de bon sens économique.

Dès le début, il s'était attelé à doter la flotte d'une cale sèche, et avec l'aide d'un armateur hollandais appelé, Dumreicher, il mena avec une grande énergie cette entreprise pendant 4 ans, que les conditions locales rendirent difficile. .

Il a approfondi Flådens Leje et le port de Copenhague de telle manière que les navires de guerre ne pouvaient désormais être entièrement équipés que là-bas. C'est sous lui que la marine a obtenu plusieurs de ses bâtiments d'arsenal les plus importants, qu'elle a utilisés jusqu'au XXe siècle.

Néanmoins, il songea à sécuriser le port par des batteries navales fixes, projet qui ne fut cependant exécuté que plus tard.

C'est lui qui a repris et développé pleinement ce qui avait été tenté auparavant de fournir à la marine sa main-d'œuvre nécessaire par l'enrôlement, mais qui était tombé en ruine. Maintenant, en 1739-41, le travail d'enrôlement a été fondé à la fois au Danemark, en Norvège et dans le Schleswig, qui a duré jusqu'à ces derniers temps.

En même temps, il a travaillé avec zèle pour fournir à la marine une bonne base d'officiers de marine en permettant aux officiers d'obtenir une bien meilleure éducation, avec diplôme, qu'ils n'avaient auparavant. Il a également fait équiper un navire-école à l'usage des cadets de la marine.

Christian Carl Frederiksen Gabel (1679 – 1748)

Gabel a participé en tant que commandant de navire avec le cuirassé " Sophie Hedevig " dans l'escadron de Gyldenløve à l'escarmouche en cours contre les Suédois, qui a eu lieu du 28 au 30 septembre 1712 pendant la Grande Guerre nordique . La bataille s'est terminée avec la capture de 100 navires de transport par les Danois; et Gabel était sur le premier navire de la flotte.



En 1714, il fut le premier commandant de peloton dans l'escadron de l'amiral Peter Raben, plus tard commandant d'escadron indépendant dans la mer Baltique avec une force plus petite, à laquelle appartenait la célèbre frégate "Løvendal's Galej", dirigée par Peter Wessel Tordenskiold.

En 1715, Gabel fut envoyé au début du printemps avec 8 navires de guerre en plus de quelques navires plus petits pour empêcher l'escadre suédoise de 4 navires de guerre et 2 frégates de piller les côtes danoises. Il rencontra ses adversaires le 24 avril près de Fehmarn et leur livra une bataille de 7 heures qui s'appelle depuis la « bataille de Kolberger-Heide » ; la force suédoise inférieure a dû fuir.

Pour cette victoire, au cours de laquelle les Danois capturèrent 5 hommes de guerre et firent environ 1 800 prisonniers, Gabel fut promu vice-amiral et nommé chambellan, une distinction tout à fait unique à l'époque. Après une campagne plus courte en 1717, au cours de laquelle Gabel remplaça Raben au commandement suprême de la force principale dans la Baltique, il démissionna le 31 mai pour assumer l'important poste de secrétaire en chef de la guerre. La même année, il est nommé chevalier du Dannebrog.



Henrik Gerner (1741 - 1787), contremaître d'usine de la flotte[2] de 1772 jusqu'à sa mort.

En 1749, il fut envoyé à l'Académie navale de Copenhague, dont il obtint son diplôme en 1763 en tant que sous-lieutenant et numéro 1 sur 19 candidats.

Dès le début, les pensées de Gerner avaient été attirées par l'art de la construction navale, car son père avait été pendant un certain temps responsable de la construction navale à Holmen. Et comme il montra immédiatement à la fois capacité et envie, il ne fallut pas longtemps pour que l'énergique directeur de la marine de l'époque, le comte Frederik Danneskiold-Samsøe (1703-1770), le fasse employer à cette science, qui jusque-là était laissée derrière.

En 1768, il fut envoyé en Angleterre et en France pour poursuivre ses études. Auparavant, il était (1764) devenu premier lieutenant et l'année suivante, lors d'un des rares voyages en mer qu'il entreprit, il s'était fait un nom en soumettant d'excellentes informations sur le style de construction des hommes de guerre russes et suédois, etc. .

Pendant 4 ans, il poursuit ses études à l'étranger. Promu en 1770 capitaine-lieutenant et nommé le 8 juillet 1772 contremaître d'usine, après quoi il rentra de France. Il avança plus tard : 1776 au grade de capitaine et 1781 au grade de capitaine commandant.

C'est dans des conditions extrêmement difficiles que Gerner a repris la direction en tant que contremaître d'usine en 1772. Et sa nature active a immédiatement eu l'occasion de se montrer dans toute sa force.

Le lit de la flotte était plein de boue, l'équipement lent et coûteux, les magasins vides et les navires délabrés. Avec une grande énergie, il s'est imposé et a rapidement introduit des améliorations significatives, tout en se faisant un nom comme l'un des plus grands talents mécaniques que le Danemark ait possédé.

Pendant les 15 années que vécut encore Gerner, il resta à son poste et pendant ce temps construisit pas moins de 14 navires de ligne et 10 frégates en plus de nombreux navires plus petits. Tous d'une si excellente bonté que sa réputation se répandit et rayonna sur sa patrie.

En 1780, il rapporta qu'il lui serait désormais possible de préparer une frégate pour un voyage en 10 jours.

En 1781, Gerner rejoignit la Dock Commission et s'y attaqua également avec le zèle habituel. Au cours des années 1784 et 1785, il conçoit et construit une ingénieuse station de pompage pour le quai, qui sera utilisée jusqu'au milieu des années 1800. Par cette invention, il a simplifié le pompage hors du quai. Si bien que ce travail, qui auparavant avait coûté le travail acharné de 2 à 400 hommes pendant 2 à 3 jours, était maintenant exécuté par 24 chevaux en une vingtaine d'heures, ce qui en même temps le coût tombait au quart.

En 1786, il reçut l'ordre d'énoncer les principes selon lesquels les navires de guerre devaient être construits, et peu de temps après, il put soumettre une réponse à la tâche, une avec des tableaux et de nombreuses annexes.

En 1787, il reçut l'ordre de réaliser des dessins pour un nouveau navire de ligne de 80 canons ; 6 semaines plus tard, il déclare que les travaux peuvent commencer quand il le faut.

Parmi ses autres inventions mécaniques, on peut citer un type amélioré de machines à boue, des machines à force descendante pour les vannes du quai, des grues à ancre pour soulever des poids lourds, des machines de distillation à utiliser à bord, des pompes pour les navires, parmi bien d'autres.

Il a fondé le "Søe-Lieutenant-Selskabet", qui a eu une grande influence sur la formation des jeunes officiers de marine.

Ulrik Christian Gyldenløve (1678 - 1719), fils "illégitime" (né hors mariage) de Christian V.

Parti en 1693, âgé de 15 ans, pour une formation d'officier de marine aux Pays-Bas, puis pour une formation de navigation en France.

À son retour au Danemark en 1696, il est nommé amiral. En 1700, alors qu'il n'avait que 22 ans, il est nommé lieutenant-amiral général et prend le commandement de toute la flotte. Peu de temps après, s'appuyant sur les expériences hollandaises et françaises, il soumet une proposition au roi pour l'établissement d'une académie navale. Où les jeunes hommes pouvaient recevoir une véritable formation en matelotage, formation militaire, tactique et navigation (jusqu'à présent, les officiers de marine étaient soit formés par une formation de maître, soit avaient reçu les diplômes, par exemple par anoblissement).



Gyldenløve a dirigé la flotte lorsque la guerre a éclaté à nouveau en 1709, et il était en mer en tant que commandant de la flotte dans la période 1709-1712 et à nouveau en 1715

Il a été grièvement blessé lors d'un combat rapproché en 1709 par des coups de pistolet dans la poitrine et un "pique" (lance / lance) dans le dos, mais il a tué à lui seul ses deux adversaires.

Il était commandant de la marine jusqu'à sa mort en 1719, lorsqu'il fut tué par un tireur d'élite suédois lors d'une bataille navale.



Ivar Tønnesen Huitfeldt (1665 - 1710), commandant, né en Norvège, formé dans la marine française, servi dans la marine hollandaise et anglaise, et à partir de 1692 dans la marine dano-norvégienne.

De 1704 à 1709, il dirige le chantier naval de [Kristiansand](#)

A été capitaine du navire de ligne "Dannebrog" (du nom de l'Ordre du Dannebrog) le 4 octobre 1710.

Là où le navire a été incendié et a explosé, mais la manœuvre de Huitfeldt a tellement ralenti les Suédois que le reste de la flotte danoise a pu se préparer au combat.



Modèle de Dannebrog env. 1710



Ole Judichær (1661 - 1729), mathématicien, vice-amiral, chef de Holmen, concepteur de navires.

1690, il a été employé comme sous-chef d'équipage à Bremerholm. Peu de temps après, il prend la direction de l'industrie de la construction navale. Lorsque le premier paquebot Dannebrogge construit sur Nyholm fut mis à l'eau en 1692, en reconnaissance de son travail il fut nommé véritable chef d'équipage et contremaître d'usine. En tant que tel, il a continué à opérer jusqu'en 1725 et pendant ce temps a construit 23 navires de ligne et 9 frégates.

C'est en grande partie à son crédit que les navires de la flotte dano-norvégienne se sont bien comportés, comme ils l'ont fait pendant la Grande Guerre nordique, et il a été le constructeur en chef de la flotte jusqu'en 1727.

Entre autres choses, il a construit une cloche de plongée

En 1698, il reçut le titre de capitaine commandant et devint progressivement amiral. En 1705, il reçut un siège dans l'Amirauté, en 1714 il devint également l'amiral de Holmen. Pendant la Grande Guerre nordique, en plus de la gestion de l'industrie de la construction navale, il a occupé divers postes de confiance, même en tant que chef d'escadron et commandant en chef des défenses côtières zélandaises, malgré le fait qu'il n'avait pas été formé à l'origine comme marin. et un homme de guerre.

Juste Henriksen Juel (1664 - 1715), parent du célèbre Niels Juel.

Employé, comme amiral (cadet) 1684-88, dans la marine néerlandaise.

À son retour, par l'intermédiaire de son parent, l'amiral Niels Juel, il obtient un emploi de lieutenant dans la marine norvégienne et progresse progressivement jusqu'au rang de vice-amiral. Il a participé au transport de troupes de l'amiral v. Støcken vers l'Écosse, où il a très mal souffert; plus tard (1694) en tant que commandant du navire de ligne "Lindormen", il livra une bataille avec un homme de guerre anglais qui voulait fouiller son convoi sans justification.



Pendant la campagne de 1700, il est capitaine de pavillon dans la flotte d'Ulrik Christian Gyldenløve avec l'amiral général et joue un rôle important dans la défense de la capitale lors du bombardement de cette dernière par l'Eng.-Holl.-Sv. flotte.

1709-12 Juel était l'envoyé danois du tsar Pierre le Grand, dont il gagna rapidement la bonne volonté par son comportement digne et audacieux. À son retour, il fut nommé vice-amiral et fut peu après employé dans la flotte principale ; avec celui-ci, commandé par l'amiral P. Raben en 1715, il participa à la sanglante bataille navale de Jasmund (Rügen) le 8 août en tant que chef de l'avant-garde, où il fut touché par un boulet de canon et mourut immédiatement après.

Est rappelé avec une épitaphe dans la cathédrale de Roskilde



Frederik Christian Kaas (1727 - 1804).

Immédiatement après sa nomination en tant qu'officier, il a décidé d'étudier la construction navale. Pourquoi il a rejoint la commission de construction, et en même temps a été enseigné par le maître constructeur naval Anders Thuresen.

En tant que lieutenant, il participe en 1751 à l'expédition du capitaine Simon Hooglant au Maroc, où des traités doivent être négociés. Alors que son chef s'était temporairement rendu à Alger, Kaas commandait un certain nombre de cargos qu'il avait amenés avec lui, mais fut saisi à terre et arrêté. Ce n'est qu'en mai 1753, lorsque les conditions du traité furent réglées, qu'il fut de nouveau libéré.

En 1756, il eut son premier commandement de la frégate Hvide Ørn dans l'escadron de l'amiral Hans Henrik Rømeling.

En 1757, lui et le lieutenant Frederik Michael Krabbe ont soumis des dessins pour une frégate construite selon de nouveaux principes. La même année, il participe à un voyage en Méditerranée avec le navire de guerre Iceland ; le commandant et le commandant en second sont morts à bord, et Kaas a ensuite ramené le navire à la maison.

1757-64 il est régulièrement utilisé comme commandant de navires de ligne sur diverses frégates, principalement en Méditerranée dans les escadrilles équipées

En 1765-66, il était en mission diplomatique au Maroc,

1769 commandant du paquebot Mars. Lorsque le gouvernement décida d'envoyer une force navale importante à Alger, afin de contraindre cet État à se conformer à ses obligations, Kaas, qui connaissait bien les conditions en Afrique, reçut le commandement suprême de l'expédition.

Début mai 1770, il embarqua avec 4 navires de ligne, 2 frégates, 2 galères de bombardier et quelques vaisseaux plus petits et atteignit sa destination début juillet. Comme les négociations n'apportaient aucun résultat, Kaas commencerait alors les hostilités. Mais il s'est vite avéré qu'il avait fait une erreur de calcul. Les bombardiers qu'il a amenés étaient mal équipés et ses grands navires beaucoup trop perforants. L'affaire étant défaite et soulagée, Kaas est rentré chez lui

La même année, il remplace l'amiral Gaspard Frédéric de Fontenay à la tête du Corps des cadets de la Marine ; il resta à ce poste jusqu'en 1781, date à laquelle il fut nommé chef de Holmen en tant que chef d'équipage. En tant que tel, il travailla avec compétence jusqu'en 1792. En 1795 et 1796, il fut également commandant d'escadrons qui, pour la protection de la neutralité, opéraient dans la Baltique avec des escadrons suédois.

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

En 1680, Sehested est accepté comme apprenti dans la marine et de 1684 à 1687 dans le service militaire néerlandais et français.

Il devint officier en 1687 et eut son premier commandement danois en 1691, sur la frégate "Svenske Falk" lors d'un voyage en convoi vers la France.

Lorsque le Søkadetkompaniet a été créé en 1701, Sehested, devenu commandant, a été nommé commandant. Un office qu'il dirigea habilement et énergiquement jusqu'en 1715, avec de nombreuses interruptions.



Au début de la Grande Guerre nordique, Sehested se lance immédiatement dans les affaires.

En 1709, il a servi comme capitaine de drapeau de Gyldenløve lors du transfert de troupes à Scania. En 1710, il participa en tant que commandant de la "Mermaid" à la bataille navale de Køge Bugt.

Au printemps 1711, il dirigea une escadre en Norvège. Où il a remporté de nombreux prix à cette occasion.

À l'automne 1711, il reçut le commandement d'une force dont la tâche était de chasser les navires de guerre suédois des eaux de Stralsund et de soutenir l'armée de siège dano-russe-prussienne.

En 1715, Sehested était de nouveau à Stralsund, et maintenant, après de nombreux efforts, il réussit enfin à chasser complètement les Suédois des eaux et à encercler la ville, qui dut capituler le 23 décembre.

Pour cela, il a ensuite été nommé amiral.

Grâce à son habileté tactique, son courage et son sang-froid, Sehested a réussi à obtenir des résultats qui lui ont valu un nom très apprécié dans l'histoire navale danoise.



Christian Michael Ludwig Ferdinand Tønder (1692 – 1753),

Il devint cadet en 1709, et lors de l'attaque de Sehested en 1715, sur la flottille suédoise, à Stralsund, Tønder, qui était alors premier lieutenant, était le 22 juin dans un combat avec les bombardements ennemis et lors de la tentative d'entrer dans l'un de ces il a perdu sa jambe droite.

Cependant, il est resté au service et a été employé l'année suivante par l'escadron norvégien sous Tordenskjold. Avec cela, il participa le 8 juillet 1716 en tant que lieutenant-capitaine et commandant de la galère Prins Christian à l'attaque de la flotte de transport suédoise à Dynekilen. Ici, il captura la galère Lucretia, s'empara d'une batterie côtière et, par son excellent courage, contribua dans une large mesure au succès de la bataille.

En 1717, il commandait la frégate Mynden dans la Baltique sous l'amiral Peter Raben.

1718 il accompagne , avec la frégate Stralsund, Tordenskiold sur ses transports de troupes vers la Norvège ;

En 1719, en tant que capitaine, il avait le même commandement. Avec Tordenskiold, il effectue d'abord une reconnaissance vers Karlskrona, sur laquelle il capture un corsaire suédois. Il a ensuite participé à l'attaque de Marstrand, au cours de laquelle il avait une station à Båhuselven. Et plus tard en août, il a participé à l'attaque de Ny Elfsborg.

De 1720 à 1726, Tønder était alors commandant d'un navire de garde dans la Grande Ceinture ;

En 1730, il conduisit le paquebot Varberg pour la Compagnie des Indes orientales vers la Chine,

En 1734, il conduit le paquebot Oldenborg lors d'un voyage sur l'Elbe à l'occasion des conflits avec Hambourg,

En 1743, il commande le paquebot Norske Løve et en 1749 le paquebot Oldenborg en escadrilles.

Il a été nommé schoutbynacht 1749 et vice-amiral 1752, mais il n'est pas entré en service actif.

La Grande Guerre Nordique de 1700 à 1720

La période qui a précédé la Grande Guerre nordique a été caractérisée par des tensions dans la région de la mer Baltique. L'expansion de la Suède avait été arrêtée à la fin du XVIIe siècle, mais les autres nations baltes voulaient voir l'influence et la puissance de la Suède réduites.

Lorsque le roi suédois mourut subitement et fut remplacé par un roi très jeune et inexpérimenté, la Pologne, la Russie et le Danemark attaquèrent en 1700.

Malheureusement, le roi, Charles XII, s'est avéré être un génie militaire qui a causé de grands problèmes aux trois envahisseurs.

En raison de l'intervention d'autres puissances, la guerre a été arrêtée très rapidement et de manière humiliante pour le Danemark. Mais lorsque Charles XII fut vaincu par les Russes à Poltava (dans l'actuelle Ukraine) lors de sa campagne contre la Russie en 1709, le Danemark était de nouveau prêt avec une déclaration de guerre rapide contre la Suède.



Les anciens plans opérationnels ont été repris et la marine a de nouveau effectué un débarquement de grandes forces de troupes à Råå, à trois milles marins (cinq kilomètres) au sud d'Helsingborg.

Cependant, le Danemark s'était jeté tête baissée dans la guerre sans y être correctement préparé.

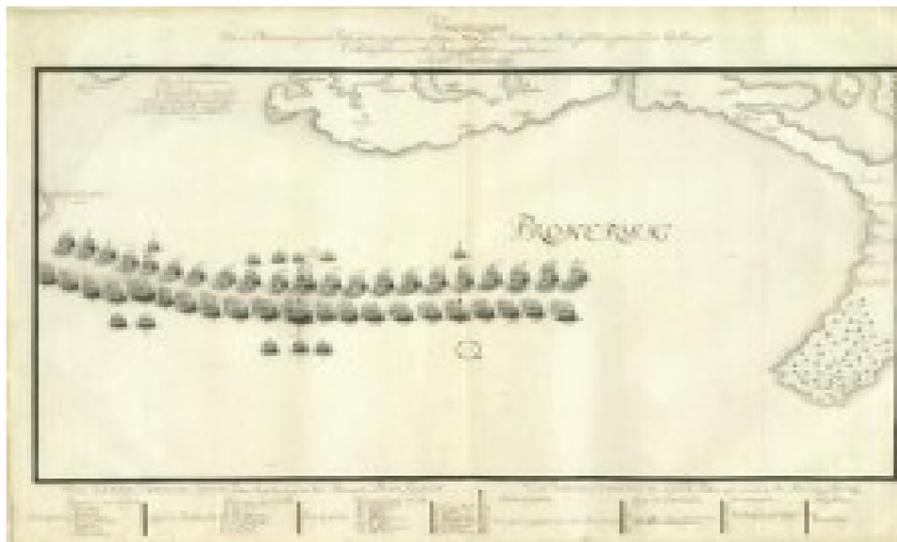
Au départ, les choses se sont bien passées et la forteresse d'Helsingborg a été capturée, tandis que les forteresses de Landskrona et de Malmö se sont maintenues.

Le 10 mars 1710, le rêve du Danemark éclata à nouveau, lorsque les Suédois sous Magnus Stenbock battirent l'armée danoise à Scania lors de la bataille d'Helsingborg.



La flotte dut alors évacuer les tristes restes du corps expéditionnaire. Ce même automne, la flotte suédoise part à la recherche de la flotte danoise dans la baie de Køge, et lors de la bataille du 4 octobre 1710, les ambitions suédoises sont contrecarrées. Les dispositions d'Ivar Huitfeldt ont empêché une victoire suédoise sur la flotte danoise.

En 1715, une force navale danoise sous schout-bij-nacht, plus tard vice-amiral, Gabel remporta une victoire sur une force navale suédoise à Kolberger Heide près de Fehmern, aggravant ainsi la situation des Suédois dans le Stralsund assiégé. Dans une bataille ultérieure entre deux flottes danoise et suédoise égales à Rügen la même année, aucune décision n'a été prise, mais en raison du manque d'approvisionnement suédois, Stralsund est tombée en tant que base suédoise. Au cours de la bataille, le vice-amiral Just Juel a été tué par un boulet de canon.



Bataille de Rügen 1715

L'année suivante, le roi suédois a commencé une campagne contre la Norvège, mais le noble nouvellement nommé Peter Tordenskiöld a localisé la flotte de ravitaillement suédoise, ce qui était la condition préalable à la réalisation de la campagne contre la Norvège. La flotte de ravitaillement se trouvait dans un détroit très étroit appelé Dynekilen, où Tordenskiöld a capturé la plupart des approvisionnements avec une attaque audacieuse. Les unités navales suédoises ont été brûlées ou capturées. Cela lui a valu une nomination royale en tant que commandant, sautant le grade de capitaine de commandant. Plus tard, Tordenskiöld a capturé la forteresse suédoise Carlsten à Marstrand, et il a également participé aux opérations contre la flotte suédoise à Göteborg.



Tordenskiöld et ses soldats à Marstrand

La Grande Guerre nordique a été riche en escarmouches en mer. Le Danemark était allié à la Russie, l'un des résultats de la guerre était que la Suède avait été remplacée en tant que grande puissance. Le pays était maintenant au niveau du Danemark, mais tous les efforts danois pour regagner les territoires perdus de la Suède n'avaient pas porté leurs fruits.

Depuis 1560, la Suède avait conquis des territoires en Finlande, en Russie, en Estonie, en Lettonie, en Lituanie, en Pologne et en Allemagne, mais finalement ils ont tous été à nouveau perdus. Finlande, cependant, seulement en 1808/1809.

Les seules zones que la Suède a conservées étaient les zones qui ont été conquises au Royaume du Danemark en Norvège ! En mer, la guerre s'était un peu mieux déroulée que sur terre, mais à la fin, le Danemark n'a reçu aucune concession territoriale.

La Russie l'a fait à son tour, qui était maintenant établie en tant que puissance balte avec une capitale nouvellement construite de Saint-Pétersbourg sur le golfe de Finlande, ainsi qu'avec l'acquisition des États baltes actuels d'Estonie, de Lettonie et de Lituanie.

La guerre dura officiellement jusqu'en 1720, et le château nouvellement construit du roi danois en vint à porter le nom de "Fredensborg", car il devait maintenant y avoir une paix durable.

La période de paix de 1720 à 1801

La paix a duré pendant env. 80 ans, et ce fut une période profitable pour les armateurs, les grands marchands et l'industrie naissante au Danemark.

L'une des raisons était qu'il n'y avait pas de paix dans le reste de l'Europe, qui, en tant que nation maritime, pouvait profiter de la montée en flèche des taux de fret. La seconde moitié de cette période a créé de grandes fortunes et a souvent été appelée la "période florissante" dans l'histoire contemporaine et récente, c'est-à-dire la période florissante.

De nouvelles fortunes se font en naviguant sur des marchandises chères et recherchées en provenance notamment d'Extrême-Orient, tandis que le Danemark voit s'épanouir une nouvelle industrie. Les nombreux entrepôts du port de Copenhague témoignent du commerce florissant. Aujourd'hui, cette période florissante peut être vue sur des bâtiments à Copenhague et à l'extérieur.

Là où les nouveaux riches ont construit des domiciles à Copenhague et des palais de plaisir en anneau autour de la capitale :



"Old Holtegård", "Marienborg", "Sophienholm" et bien d'autres près de Furesøen, du lac Lyngby et du lac Bagsværd.

Un certain nombre d'usines modernes ont été construites par Mølleåen du lac Furesøen à Øresund. Frederiksværk est devenue une ville industrielle avec une fonderie de canons et une usine d'armes à feu a été établie à Hellebæk.

De nombreuses petites villes maritimes autour du Danemark, par exemple sur Fanø et Rømø ainsi qu'à Ærøskøbing, Marstal et Svendborg, avaient des navires naviguant sur de longs voyages vers l'Extrême-Orient, vers l'Amérique et le long des côtes européennes.

La flotte au XVIIIe siècle

Comme Niels Juel, Ulrik Christian Gyldenløve avait suivi une formation officielle d'officier de marine aux Pays-Bas. Le Danemark était mal préparé pour la guerre en 1700, et comme l'une des leçons apprises, il demanda donc au roi en 1701 qu'une "académie des cadets de la marine" soit créée au Danemark, que le roi

respecté. Cela a donné aux officiers de marine une éducation formalisée, mais ce n'est qu'en 1724 que la formation des officiers techniques a été lancée, lorsque quatre officiers de marine ont été envoyés à l'étranger pour apprendre la construction navale.



Voici à quoi ressemblait l'Académie navale au milieu du XVIIIe siècle. La perspective montre la façade faisant face à l'actuelle Fredericiagade, qui s'appelait alors "Cadettegaden". (Aujourd'hui, le bâtiment abrite la Haute Cour de l'Est)

La période était caractérisée par le fait que les gens entraient lentement dans «l'ère des Lumières». Des recherches ont été menées en physique, chimie, astronomie, médecine, botanique, géologie et bien plus encore.

Les grandes puissances européennes ont soumis des colonies afin d'obtenir des matières premières pour la transformation et le commerce. Des expéditions scientifiques ont été envoyées et des régions inconnues ont été étudiées, tout comme les données ont été systématiquement mesurées et collectées pour être utilisées dans la navigation autour du globe.

La flotte dano-norvégienne a participé à la navigation vers la Chine. En 1761, la flotte envoya Carsten Niebuhr à Istanbul pour son expédition scientifique dans les pays arabes.

La flotte a maintenu le contact avec les forts danois dans les colonies d'Afrique, d'Inde et des Antilles et a escorté des navires marchands danois dans des eaux infestées de pirates, en particulier en Méditerranée.

Carsten Niebuhr en costume arabe lors de la grande expédition arabe 1761



Pendant et après la Grande Guerre nordique, il y avait eu un certain nombre d'intrigues et de remplacements de cour, mais la longue période de paix jusqu'en 1801 a été caractérisée par des personnalités qualifiées dans la gestion de la flotte.

Holmen est devenu le plus grand lieu de travail du Danemark, où les meilleurs du pays travaillaient avec les méthodes de travail les plus modernes et avec la technologie la plus moderne. Ici, ils ont construit des navires adaptés à la fois à la navigation au long cours et à la navigation dans les eaux danoises. Normalement, les paquebots danois n'avaient que deux ponts de batterie (ponts de canon), car les navires devaient pouvoir traverser les eaux à Drogden au large de Dragør avec un équipement complet, et donc leur tirant d'eau ne pouvait pas dépasser 22 pieds (6,9 mètres).



La marine a expérimenté un certain nombre de galères.

Les Suédois et les Russes avaient opéré avec des galères en grand nombre pendant la guerre dans l'archipel finlandais, mais le projet danois a été abandonné.

La construction d'un port de galère à Nivå a commencé en 1752, mais le port a été abandonné en 1767.

(Niveau galère port 1750)

Une partie importante des effectifs de la flotte, officiers et soldats, venait de Norvège. Au printemps, le personnel de la flotte a été amené à Copenhague et à l'automne, il est retourné en Norvège.

À Copenhague, la marine avait maintenant une base plus ancienne avec un chantier naval à Bremerholm (la zone qui se situe aujourd'hui entre Holmens Kirke, Havnegade et Nyhavn). C'est en fait ici que l'incendie de Copenhague s'est déclaré en 1795. Un canal, Holmen's Canal, montait jusqu'à l'endroit où se trouve aujourd'hui le Théâtre Royal.

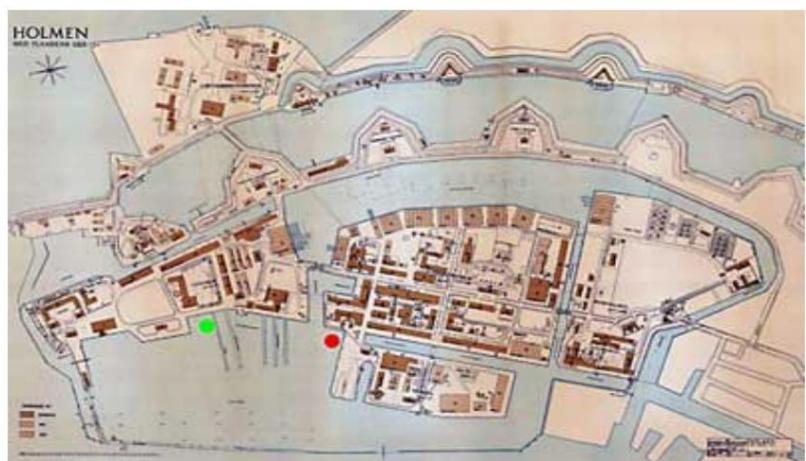
Derrière Charlottenborg, à Nyhavn, se trouvait le parcours de cordes de la marine, et à ce qu'on appelle aujourd'hui Kvæsthusbroen, la marine a obtenu son premier "kvæsthusus", c'est-à-dire hôpital et maison de retraite. Vers 1775, il a été déplacé dans l'actuel Søkvæsthus à Christianshavn, où l'Orlogsmuseet était hébergé jusqu'à il y a quelques années.

La nouvelle base navale se composait de cinq îles, qui s'étaient lentement créées par comblement lié à l'approfondissement du bassin portuaire.

Le dragage a été effectué avec des machines de dragage opérées par des bagnards.

L'île la plus éloignée s'appelait Nyholm. Les autres se sont appelés Frederiksholm, Christiansholm, Dokøen et Arsenaløen.

Pendant un, l'ensemble de l'usine et du complexe de base s'appelait "Holmen".



De 1746 à 1751, la célèbre grue à mât a été érigée sur Holmen, et immédiatement au sud de celle-ci se trouvaient les trois grandes couchettes, qui ont été utilisées pour le déchargement des piles par les navires de la flotte jusqu'en 1918. Une autre grue à mât a été érigée sur Christiansholm, mais elle a été démolie en 1860' ceux.



Là où se trouve aujourd'hui le ministère des Affaires étrangères, la flotte avait sa première cale sèche. La cale sèche de Christianshavn (plus tard appelée "Old Dock") a été construite de 1735 à 1739 par le maître constructeur d'eau néerlandais JH Dumreicher et a été utilisée jusqu'en 1918.

Le quai a d'abord été vidé de l'eau à la main. Il a fallu 200 à 400 hommes pour travailler aux pompes pendant trois jours.

En 1784, le contremaître de l'usine Henrik Gerner a préparé une station de pompage tirée par des chevaux qui pourrait vider l'eau du quai en 21 heures.

La taille de la flotte a beaucoup varié au cours du XVIII^e siècle et seul le nombre de navires requis par les opérations était équipé. Le grand bassin portuaire devait pouvoir accueillir les navires désarmés de la marine, env. 24 navires de ligne et 24 frégates. Pour des raisons financières, les autres navires ont été désarmés sur Holmen, c'est-à-dire sans gréement, canons, ravitaillements, voiles, ancres, cordages et autres. Il était entreposé dans les nombreux magasins et remis contre reçu en bonne et due forme au capitaine du navire et à ses comptables. Ils étaient responsables des domaines de la majesté.

Un capitaine de navire français nommé de Bordes de Folligny a écrit en 1739 un rapport sur une visite à Holmen :

« Leurs revues sont en excellent état et rangées avec une précision presque embarrassante. Ils ressemblent plus à un magazine d'un riche marchand qui possède 3-4 navires qu'à l'arsenal d'un port de guerre royal.

C'est différent ce que les archives contiennent de l'histoire des navires individuels qui ont été construits à cette période, mais là où toutes ces histoires concernent de grands navires de ligne et des frégates, il y a aussi dans les archives l'histoire d'un plus petit navire plus spécifiquement appelé un Chalup que le roi avait construit.

"Le 24 déc. 1730 donne au roi Christian VI - le lac Etatens Ekvipage l'ordre de construire un Chalup à l'usage du roi et de la cour à Sundbyfærggård - situé du côté de Jægerspris !

Charluppen est construit sur Holmen et il a été achevé au cours de l'été 1734.

Cela a été communiqué à Færggård dans une lettre datée du 5 novembre 1734.

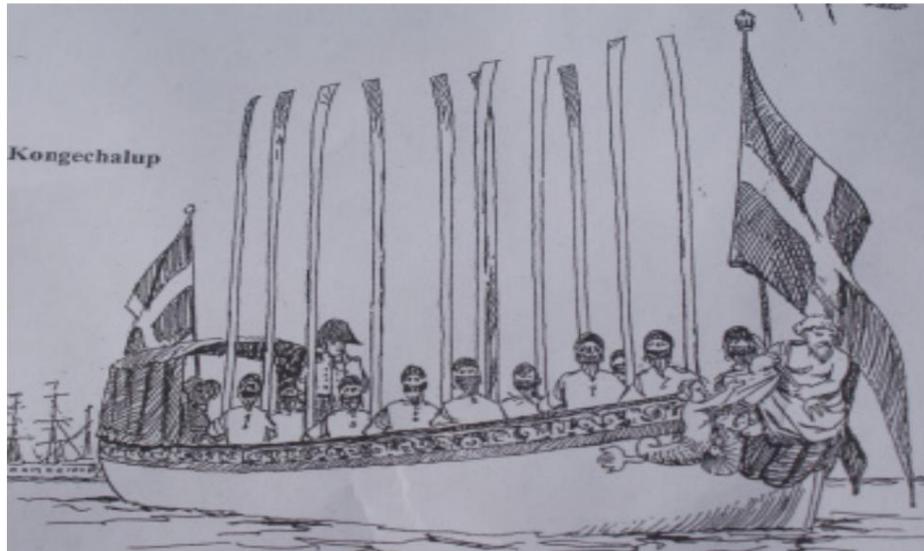
Il est également annoncé qu'il sera transporté par bateau au printemps - en partant du principe qu'il ne sera plus nécessaire l'hiver prochain.

Pendant le transport de Holmen à Færgedgården, le Chaluppen est légèrement endommagé et à cause de cela, le passeur Peder Høy demande que 2 des officiers de Holmen soient envoyés à Færgedgården pour réparer le Chaluppen.

Nous ne savons pas à quel point le Chaluppen a été utilisé - car il était toujours dans l'eau prêt à l'emploi - car il y a eu des transferts réguliers par les fonctionnaires de la cour.

En l'an 1742, le Chaluppen est tellement affecté par le vent et les intempéries qu'une réparation majeure est nécessaire.

Il est donc nécessaire pour le passeur Peter Høy de louer un bateau à Frederikssund pour les transferts royaux. Le chalup est alors tombé en ruine et aucun nouveau chalup n'a été construit.



Lorsque le roi montait à bord de son chaloupe, le drapeau royal était hissé à l'avant et à l'arrière.

Le roi était assis à l'arrière sur une chaise finement sculptée de velours rouge.

Sur une trajectoire de collision avec l'Angleterre

Une partie de l'importante somme d'argent qui affluait vers le Danemark provenait de transactions douteuses, où le drapeau danois, en tant que garant de la neutralité, était utilisé pour dissimuler toutes sortes de contrebande pour les puissances belligérantes en Europe.

Cela rapportait de bons revenus, et la majesté et ses conseillers n'ignoraient pas ce qui se passait.

Lorsque l'Angleterre a senti son existence menacée pendant les guerres napoléoniennes, la navigation danoise - avec la navigation de Suède et de Russie, qui faisait partie d'une alliance de neutralité armée - est devenue un si gros problème pour les Anglais qu'ils ont exigé le droit de s'arrêter et d'examiner les navires, lorsqu'il y avait un soupçon justifié de contournement de la neutralité.

La Ligue de Neutralité se croyait assez forte pour revendiquer le droit de naviguer librement en haute mer et, en conséquence, a permis à ses navires marchands de rejoindre des convois, escortés par les navires de guerre de la Ligue de Neutralité.



Le Danemark-Norvège avait une marine assez forte et moderne, qui pouvait mettre le pouvoir derrière la politique étrangère choisie. La marine avait créé d'excellentes opportunités pour la marine marchande - et donc pour les revenus du pays - et en même temps avait créé le respect des exigences danoises. Vis-à-vis de l'Angleterre, on parlait d'une lente escalade, dont le Danemark n'aurait peut-être pas précisé toutes les conséquences, mais dont les gains immédiats - et la pression des armateurs, des grands marchands et de l'industrie - aveuglaient peut-être les décideurs politiques. À l'été 1800, la confrontation éclata et les événements commencèrent à s'accélérer. Le Danemark s'est soudainement retrouvé dans une situation de politique étrangère très compliquée sans solutions faciles.

L.E.K

Remarques:

[1] Schout-bij-nacht était alors le terme dans la marine pour un contre-amiral. Le terme vient des Pays-Bas, où il désigne celui qui regarde dans la nuit, c'est-à-dire celui qui maintient le contact pendant la nuit avec les forces navales ennemies.

[2] Le « maître d'usine » de Holmen était le chef de ce qu'on appelait « l'usine », c'est-à-dire toute la construction navale, et était en même temps le concepteur en chef de la flotte.