

Abschnitt Nr.

5: Die Zeit von 1800 bis 1815: Die Schlacht bei Kopenhagen [1], der Marinenraub und die englischen Kriege[2]

Ein kleiner Auszug aus dem Blaubuch der Marine. Einige der bekannten Marineoffiziere und Schiffbauer auf Holmen. Die Liste könnte noch viel mehr Namen enthalten, denn während des Kanonenbootkrieges gab es unglaublich viele junge Marineoffiziere, die es verdient hätten, erwähnt zu werden.



Steen Andersen Bille (1751 – 1833), geboren am 22. August 1751 in Assens, trat bereits im Alter von 11 Jahren, obwohl schwach gebaut, als Kadett in den Dienst der Marine, nachdem er im Jahr zuvor eine Probefahrt absolviert hatte. Als einer der besten in seinem Team wurde er am 16. März 1768 zum Leutnant ernannt und diente im selben Jahr auf dem Linienschiff *Norske Løve* unter dem Kommando seines Vaters.

1773 wurde er zum Oberleutnant befördert. 1775 hatte Bille sein erstes unabhängiges Kommando: ein bewaffnetes Schiff, das dem Agenten Andreas Bodenhoff gehörte, das zusammen mit anderen anlässlich eines Ausbruchs der Rinderpest in den Herzogtümern in den Gürteln kreuzte.

2 Jahre später ging er nach Westindien, um das Kommando über eine kleine bewaffnete Brigg im Dienst des General Customs zu übernehmen. Etwa 2 Jahre blieb er in dieser Position, die ihm sehr zusagte, 1781 wurde Bille zum Kapitänleutnant ernannt und erhielt sofort die Erlaubnis, als Kapitän des Schiffes *Kjøbenhavn* der East India Company auf eine Fernreise zu gehen.

1788 fing er jedoch wieder an und hatte eine Reihe von Oberkommandos; So war er im folgenden Jahr im Alter von 38 Jahren – und gerade zum Kapitän befördert – Flaggenkapitän von Admiral Conrad von Schindel auf dem Linienschiff „Den Prægtige“. 1790 kommandierte er eine Reise zwischen den Fregatten *Kronborg* und *Havfruen*, von denen er letztere leitete, und nach mehreren anderen Kommandos 1795 mit der Fregatte *Frederiksværn* als Kommandant der Kadetten

Im Frühjahr 1797 waren die Zustände im Mittelmeer so ernst geworden, dass sie das Bedürfnis nach einer neuen energischen Führung in der kleinen Seestreitmacht verspürten, die als Verteidiger der dänischen Interessen in diesen Gewässern fungieren sollte und mit der Bille betraut wurde Verwaltung dieser Beziehung.

Er brach mit der Fregatte *Najaden* früh im Frühjahr nach Malta auf, wo er auf die im Mittelmeer stationierte Brigg *Sarpen* und einen kleinen bewaffneten Chebek traf, mit dem Schiffe gemeinsam nach Tripolis fuhren. 1801 war das Geschwader allmählich auf 3 Fregatten und 2 Briggs angewachsen, und Bille schützte weiterhin den dänischen Handel, teils durch Verhandlungen, teils durch ständiges Konvoieren, und er wurde zum Kommandanten-Kapitän befördert und zum Kammerherrn ernannt.

Bille hatte jedoch den Kummer, als er Anfang 1801 nach Hause gerufen wurde, sein schönes Werk, die Anerkennung der dänischen Flagge überall im Mittelmeerraum, erneut aufbrechen zu sehen, als ein Krieg mit Tunis unvermeidlich wurde.

Nach seiner Rückkehr nach Dänemark im Jahr 1801 machte sich Bille sofort wieder an die Arbeit, als Olfert Fischer verwundet wurde, übernahm Kommandant Kapitän Bille am 3. April 1801 das Kommando über die *Seeverteidigung*

Ihm wurde das Kommando über den linken Flügel der Verteidigung anvertraut: die Linienschiffe Danmark g Trekroner, die Fregatte Iris, die Briggs Sarpen und Nidelven sowie eine große Division Kanonenboote, die jedoch nicht sehr eingriffen aktiv am Kampfgeschehen.

Später in diesem Jahr befehligte er die Norway, das erste Linienschiff, das Hohlenberg gebaut hatte. Das Schiff wurde nach Dänemark geschickt – dies war Billes letzte Reise.

1804 wurde er Deputy im Admiralty College und avancierte zum Commander;

Als jedoch 1807 die Engländer wieder in unseren Gewässern auftauchten und die Lage angespannt wurde, griffen sie sofort wieder auf Bille zurück und ernannten ihn zum Kommandanten unter General Ernst Peymann und vor allem zum Chef der Seeverteidigung.

Seine Tätigkeit und die seiner Untergebenen hier dürften der Sache an und für sich nicht viel nützen, da der Hauptmann der Verteidigung, General Peymann, der Aufgabe nur bedingt gewachsen war; aber die vielen Ausfälle der Kanonenboote sowohl gegen die englischen Küstenbatterien als auch gegen die englische Flotte, die vergeblich versuchte, die Hauptstadt von der Seeseite her zu bombardieren, sind Billes Verdienst ebenso wenig anzurechnen wie die Tatsache, daß er Vorkehrungen getroffen hat die Flotte versenken oder zerstören, wenn die Kapitulation unvermeidlich wurde. Zu diesem Zweck wurden Löcher in die Schiffe im Fleet's Bed geschnitten und Masten und Chöre aufgestapelt, bereit zum Verbrennen; aber der Befehl, diese Vorbereitungen zu vollenden, kam bekanntlich nie.

Von den Schlachten, die Bille geführt hatte, sind besonders bekannt: der Angriff der Kanonenboote am 17. August. Gegen die englische Flotte, ihre Unterstützung für den Überfall auf Classens Have am 26. und 31. August, den Angriff der Kanonenboote auf die Einheitsverteidigungsbatterie in Kalvebod Strand, bei der der junge Kadett Peter Buhl seine Feuertaufe erhielt und verlor sowie die Angriffe unserer Kanonenboote am 21. und 23. August und am 1. und 2. September gegen die feindlichen Bombardierungsschiffe auf Kopenhagens Rot. Als Kopenhagen am 7. September kapitulierte, unterzeichnete Bille die Kapitulation nicht; vergeblich verlangte er, mit allem, was Waffen tragen konnte, einen Ausfall zu machen.

Als Dänemark nach der Kapitulation der Flotte gegen England und Schweden in den Krieg zog, war Bille als Abgeordneter in der Admiralität ein aktiver Teilnehmer, ja die Seele, an der Bereitstellung der Kanonenbootverteidigung, die unsere Gewässer verteidigte nach besten Kräften und mit verzweifelter Mut; Und als das Land nach dem Krieg und dem Verlust Norwegens 1815 wieder eine Seeverteidigung aufbauen musste, war es wieder Bille, der dies vorbrachte und durch vernünftige Ökonomie sogar eine beträchtliche Reserve für die Agentur bereitstellte. In den folgenden Jahren stieg er von Rang zu Rang auf, 1825 wurde er Vizeadmiral und nach dem Tod von Admiral Johan Peter Wleugel erster Stellvertreter in der Admiralität, 4 Jahre später Realadmiral und erhielt schließlich die Ernennung zum Ministerpräsidenten der Interieur 1831.

Peter Buhl (1789 – 1812), Buhl

war bereits als 18-jähriger Kadett in der Kanonenbootdivision beschäftigt, mit der Kommandant Steen Andersen Bille 1807 Kopenhagen von der Seeseite aus gegen die englische Flotte verteidigte. Er muss bei dieser Gelegenheit schon gesagt haben, dass er in diesem Krieg, der wirklich einen Nerv getroffen hat, sein Leben stückweise verlieren würde. In einer Schlacht in Kalvebod Strand gegen die englischen Batterien bei Old Pesthus (August 1807) verlor er seinen linken Arm. Bald darauf, im November 1808, wurde er Leutnant.



Buhl beteiligte sich später an der unglücklichen Affäre, die 1811 unter der Führung von Leutnant Jørgen Conrad de Falsen und Major Ketil Melstedt eingeleitet wurde, um die Engländer aus Anholt zu vertreiben. Er zeichnete sich hier aus, entging aber der Gefangennahme nicht. Nachdem er von diesem freigelassen worden war, geriet er erneut unter Falsens Kommando und nahm am 4. Juli desselben Jahres erneut an dessen Angriff auf einen englischen Konvoi teil. Hier wurde er am Rücken schwer verwundet und zum zweiten Mal gefangen genommen.

Im folgenden Jahr wurde Buhl von der norwegischen Marineabteilung auf der Fregatte Najaden unter Kapitän Hans Peter Holm eingesetzt. In der blutigen Schlacht am 6. Juli 1812 bei Lyngør in Norwegen, wo die Fregatte und drei Briggen gegen das englische Linienschiff Dictator und eine Brigg kämpften und die Fregatte vollständig zerstört wurde, starb er mit etwa 130 Mann einen Heldentod im Alter von nur 23 Jahren. Holm bezeichnet ihn in seinem Bericht als "eine ebenso edle Person wie einen fähigen Offizier".



Jørgen Conrad de Falsen, (1785 – 1849).

Er wurde 1797 Kadett in der Marine, 1801 Leutnant und war von 1805 bis 1806 mit der Fregatte Diana in Westindien. Falsen wurde 1807 Oberleutnant und führte im Herbst 1807 die Transporte zwischen Lolland und Fehmarn und erhielt dafür königliche Anerkennung.

Nachdem die Engländer 1807 die dänische Flotte in Besitz genommen hatten, schloss sich Dänemark Frankreich an, wodurch es zur Übergabe von Besatzungen an zwei auf der Schelde liegende französische Linienschiffe kam, von denen ursprünglich gesagt wurde, dass sie in dänische Gewässer zu Wasser gelassen werden sollten 1808 wurde Falsen deshalb nach Antwerpen geschickt.

Zu Hause war jedoch der Krieg mit England in vollem Gange, und Falsen hatte bald Gelegenheit, seinen Mut und seine Energie zu beweisen. Nach einem kurzen Aufenthalt bei der Flottille in Storebælt wurde Falsen Kommandant der Kanonenboot-Flottille in Fladstrand.

Mit einigen Kanonenbooten in Skagen stationiert, bestand er am 27. April 1810 einen ehrenvollen Kampf mit einer englischen Fregatte, ebenso wie er am 12. September den englischen Kutter The Alban vor Læsø mit zwei Kanonenbooten und vier Kanonenbooten eroberte. Als Belohnung für diese Leistungen wurde er 1811 mit dem Komturkreuz von Dannebrog ausgezeichnet und erhielt das Kommando über die gesamte jütländische Kanonenbootdivision, Gefälligkeiten.

Als sie die Engländer von der von ihnen besetzten Insel Anholt vertreiben wollten, klärte er auch die Einzelheiten eines von Commander Lorentz Fisker zusammen mit Major Ketil Melstedt ausgearbeiteten Angriffsplans, nachdem dieser zuvor davon abgeraten hatte Expedition als nutzlos. Dieser Plan, der aus einer Überraschung bestand, wurde außerdem von den Behörden so unverzeihlich langsam vorbereitet und so wenig geheim gehalten, dass er lange vor seiner Ausführung dem Feind bekannt wurde.

Er verließ Gerrildbugten am 23. März 1811 mit zwölf Kanonenbooten sowie einer Transportflotte von 680 Mann unter dem Kommando von Melstedt und Kapitän Johan Lorentz Prydz, aber die Reise war ein totaler Fehlschlag. Der Sturm auf das Fort der Insel wurde zurückgeschlagen, die kommandierenden Landoffiziere Melstedt und Prydz fielen; Etwa 300 Mann fielen und wurden verwundet, zusätzlich zu einer großen Anzahl von Gefangenen durch den Feind. Vom Leuchtturm aus riefen die Engländer auch Verstärkungen von Kriegsschiffen an, die versuchten, den Rückweg der Dänen zu blockieren.

Falsen gelang es zwar, die Transportflottille zu retten, aber der Feind erbeutete zwei der Kanonenboote, wodurch der junge, heldenhafte Leutnant Peter Buhl gefangen genommen wurde.

Am 2. Juli desselben Jahres hatte Falsen erneut ein Spiel zu bestehen, mit einem ebenso unglücklichen Ausgang für ihn. Beim Versuch, einen feindlichen Konvoi zu zerstören, der bei Flaute zwischen Sejvø und Hjelm vor Anker gegangen war, gerieten seine Kanonenboote in eine gefährliche Position, als der Wind plötzlich wieder auffrischte. Die Kriegsschiffe des Konvois griffen ihn an, und er musste in zerstreuter Reihenfolge hastig fliehen. In einem Nebel, der in wenigen Minuten aufkam, passierte er dann unglücklicherweise nicht weniger als drei englische Linienschiffe, die nacheinander ihre glitschigen Schichten über ihn ergossen. Falsen wurde verwundet und musste sich schließlich mit zwei anderen Kanonenbooten ergeben. Zehn Tage später wurde er ausgetauscht und übernahm sein früheres Kommando.

Im folgenden Jahr lächelte ihn jedoch wieder das Glück an. Nachdem er im Sommer 1812 ehrenvolle Schlachten bestanden hatte, in denen er teils Konvoischiffe eroberte und teils die feindlichen Kriegsschiffe vertrieb, eroberte er am 19. allein stehender Mann. Im Mai 1813 nahm er Prinz Christian Frederik auf einem Schiff von Jütland nach Norwegen mit.

1814 trat er ausser Haus und reiste unter anderem nach England und Schweden. Er wurde 1815 zum Kapitänleutnant, 1821 zum Kapitän ernannt. Dauerhaft in Dänemark war Falsen jedoch erst 1824 zu Hause Westindien und er wurde 1836 zum Kommandanten-Kapitän ernannt. 1838 trat er seinen Rücktritt mit dem Rang eines Kommandanten an, der 1848 in den Rang eines Konteradmirals erhoben wurde.

Johann Olfert Fischer (1747 – 1829),

Wurde als Sechsjähriger Seekadett und 1753 Kadett. 1770-72 war er Oberleutnant mit dem Kriegsschiff Prins Friderich in einem Geschwader gegen Algier und mit dem Kriegsschiff Sejeren in einem Geschwader im Mittelmeer. 1773-74 war er als Kapitänleutnant zweiter Kommandant auf dem Kriegsschiff St. Croix im Geschwader.

1777 wurde er Auskultant in der Baukommission

1779 Temporärer Inspektionsoffizier im Dock und Mitglied der Baukommission 1781 Er wurde zum Kapitän und 1782 zum Temporären Mannschaftsführer im Dock ernannt 1784 Kommandant der Fregatte Bornholm, Wachschiff im Sund 1788 Flagkapitän in einem Geschwader unter Konteradmiral JC Krieger, der während des Krieges mit Schweden mit einem russischen Geschwader kooperierte, wurde zum Oberbefehlshaber 1790 1794 Kommandant des Kriegsschiffes Neptunus und Flagkapitän in einem Geschwader unter Vizeadmiral JC Krieger 1795 Besatzungsmeister im Dock 1796 Kommandant des Kriegsschiffes Oldenborg in einem Geschwader 1797 Mitglied der Hafenkommision



1798 Mitglied der Signalkommission und Mitglied der Kommission für Konvoivorschriften

1799-1800 Kommandant des Kriegsschiffes Oldenburg Während eines Konvois von Ostindienfahrern gelang es ihm 1799 während eines Sturms in der Tafel Bay bei Kapstadt - mit guter Seemannschaft - die gesamte Besatzung zu retten, indem er sie auf Grund setzte, die wahrscheinlich den Verlust erlitt Schiff.

1800 Kommandant des Kriegsschiffes Odin.

Wurde zum Kommandanten befördert, als ihm 1801 die größte Aufgabe seines Lebens, die Verteidigung von Kopenhagen, übertragen wurde. Leiter der "schwimmenden Verteidigung bei Kongedybet" und der Forts, d.h. aller dänischen Streitkräfte, die während der Schlacht am Nest eingesetzt wurden. Übernimmt das Kommando über das Blockschiff Dannebrog und fungiert als Oberbefehlshaber in der Schlacht am Nest am 2. April 1801, bis er durch einen Holzsplitter am Kopf verwundet wird. Trotzdem führte er die dänischen Streitkräfte geschickt unter den schwierigen Bedingungen – noch im selben Jahr wurde er Mitglied der Verteidigungskommission

1803 Chef der 4. Division und Ruhestand als Mannschaftschef bei Dokken 1805
Divisionschef im Evolution-Geschwader

1807-09 Chef der Batterie Three Crowns mit untergeordneten Stückkähnen usw. Ernennung zum Konteradmiral 1813-1815 Chef der 1. Division - Und nach 72 Dienstjahren in der Marine 1825 Ernennung zum Vizeadmiral.



Frantz Christopher Henrik Hohlenberg (1765 – 1804),

1777 Kadett, 1782 Leutnant der Marine und gleich Schiffskonstrukteur. Da seine Gutachten der Marineakademie keine herausragenden Fähigkeiten bezeugen, muss Fabrikmeister Henrik Gerner gefühlt haben, dass Hohlenberg verborgene Talente für die Schiffsbaukunst hatte.

Hohlenberg und Leutnant Tycho Jessen wurden auf Vorschlag Gerners unmittelbar nach ihrer Ernennung zu Offizieren zur Ausbildung in den schiffbaubezogenen Wissenschaften und zu Auskultanten in der Baukommission bestellt .

Ebenfalls auf Gerners Initiative hin wurden die beiden Offiziere im Frühjahr 1788 auf eine Studienreise ins Ausland geschickt. Sie reisten zunächst nach Holland und von dort nach England, wo Oberleutnant Jessen starb. Hohlenberg, der 1789 zum Oberleutnant aufgestiegen war, setzte sein Studium in England fort, bis er im Dezember 1790 nach Frankreich reiste, wo er beim Baumeister Borda studierte, bis ihn die Französische Revolution im Dezember 1791 zwang, das Land zu verlassen. Dann reiste er nach Italien, von dort wieder nach England und Holland und schließlich nach Schweden, wo er ein Jahr blieb.

1795 wurde er als Lehrer für Schiffbau an der Kadettenakademie angestellt, wurde Mitglied der Baukommission und erhielt den Auftrag, aufgrund seiner neu gewonnenen Erfahrungen eine Fregatte zu bauen. Im darauffolgenden Jahr erhielt er den Rang eines Hauptmannsleutnants und gleichzeitig die Ernennung zum vorläufigen Fabrikmeister und wurde 1797 als solcher fest angestellt. 1801 wurde er Mitglied der Verteidigungskommission.

Hohlenberg war ein begabter, aber auch teurer Fabrikmeister. In seiner Zeit wurden nach seinen Zeichnungen 4 Linienschiffe gebaut, die sich als Marine- und Kampfschiffe gleichermaßen bewährten. Diese galten als so hervorragend, dass die Engländer, die 1807 3 davon (unter anderem das Lineship Christian VII) mitsamt allen Zeichnungen in Besitz nahmen, einige ähnliche bauen ließen (Klassen *HMS Cambridge* und *HMS Black Prince*).

Darüber hinaus baute er 11 Fregatten sowie eine Reihe kleinerer Schiffe, von denen einige den Fehler hatten, zu groß zu sein. Wahrscheinlich war es diese Eigenschaft der von ihm entworfenen Fregatte *Hvide Örn*, die dazu führte, dass sie in dieser Weihnachtsnacht 1799 im Mittelmeer mit Mann und Maus kenterte und unterging

1803, nachdem er die Fregatte *Rota* gebaut hatte, erlitt er die Enttäuschung des Berichts, der seine Arbeit missbilligte. Und dieser Kronprinz Frederik, der Hohlenberg sonst sehr misstrauisch gegenüberstand, stimmte seiner Ansicht zu. Obwohl der Kronprinz später in einem vorsichtigen Brief an ihn den Eindruck des Urteils abzumildern suchte, war Hohlenberg dennoch sehr stark betroffen von der Kritik, der seine Bauweise hier ausgesetzt war.

Gleichzeitig litt er an einer Brustkrankheit und hatte nicht viel Einkommen. In seinem Bedauern bat er um seinen Rücktritt und bekam ihn mit dem Rang eines Kapitäns und einer Anstellung als Vorarbeiter bei Christianssted am St. Croix. Ein Büro, mit dem auch der Vorstand einer kleinen Werft auf der Insel verbunden war. In dieser als besonders ertragreich geltenden Position verblieb er nur kurze Zeit, da ihn bereits am 9. Januar 1804 der Tod dahinraffte.



Hans Peter Holm, (1772 - 1812)

Holm wurde 1789 Offizier. Er war 1804-06 Superlodge und Hafenmeister auf Sankt Croix und diente dann in der Schelde-Flotte. 1811 wurde er Kapitän und Kommandant der Brigg Lolland in Norwegen, nahm ehrenhaft an verschiedenen Gefechten teil und eroberte die englische Brigg The Manly. 1812 führte er die Fregatte Najaden an den gleichen Ort, deren Präsenz nach und nach

wurde für die Engländer zu einem solchen Ärgernis, dass das Linienschiff Dictator entsandt wurde, um es zu zerstören.

Als die Najaden und drei Briggs am 6. Juli vor Sandøen in Norwegen waren, wurde der Angriff durchgeführt. Holm zog sich in den engen Hafen von Lyngør zurück, aber auch hier folgte Dictator ihm, und es kam zu einem mörderischen Gefecht, bei dem die Fregatte völlig zerstört wurde. Als sich die Briggs und Kanonenboote näherten, setzte Holm den Kampf fort und zwang das Linienschiff zur Flucht.

Holm, der dem Feuer seltsamerweise unversehrt entkommen war, ertrank im selben Jahr mit einem Boot in den norwegischen Schären und wurde zusammen mit Najadens Gefallenen im Grab des Kriegers begraben.

Carl Wilhelm Jessen, (1764 - 1823)

Jessen begann 1776 als Kadett und wurde 1782 Leutnant der Marine.

Unmittelbar nach seiner Offiziersprüfung war Jessen mit dem Spitznamen Lærken auf einer Reise nach Westindien, wo er an einem glücklichen Kampf gegen 2 englische Freibeuter teilnahm. 1784-86 in Kuffard-Reise mit den Schiffen der West Indian Company als Erster Offizier.

Oberleutnant 1789 und Schuloffizier an der Marineakademie und Kommandant eines Kanonenbootes im Geschwader von Admiral Conrad von Schindel in der Ostsee



1790 Kommandant des königlichen Bootes Makrellen, Aufklärer für das entsandte Geschwader. 1793-94 war er erneut zweiter Kommandant auf der Brigg Lougen in Westindien, wo er auch an Kämpfen gegen Freibeuter teilnahm. 1795 Stellvertreter auf der Fregatte Thetis und 1796 Kapitänleutnant.

Jessen war von 1799 bis 1800 Stellvertreter der Marineakademie und dann Kommandant eines Kutters auf einer Fahrt nach Norwegen zum Schutz der Neutralität

Er wurde 1800 als Kommandant der Brigg Louge erneut nach Westindien geschickt, wo er auch zwei Schoner, Iresine und Den Aarvaagne, unter sich hatte. Am 1. September eroberte er den englischen Freibeuter Eagle, der seit langem die dänischen Handelsschiffe belästigte.

Am 3. März 1801 kämpfte er gegen eine überlegene englische Streitmacht von zwei Fregatten, die ihn, ohne dass Jessen etwas vom Kriegsausbruch wusste, bei der Insel St. Thomas – Die Schlacht am Vogelfelsen. Bei der späteren Kapitulation der Inseln musste er jedoch alle seine drei Schiffe den Engländern übergeben und reiste dann mit den Besatzungen nach Hause, wo ihn der König mit einem goldenen Ehrensäbel ehrte.

1803-04 war er erneut in Westindien, jetzt als Kapitän und Kommandant der Fregatte Frederikssteen. Er wurde auch beauftragt, in allen Angelegenheiten der Marine und der Seeverteidigung der Inseln einen Sitz in der Regierung Westindiens einzunehmen.

1807 wurde er Kommandant des Linienschiffs Prins Christian Frederik, das zusammen mit dem Linienschiff Louise Augusta und der Brigg Lovgen in diesem Jahr in norwegischen Gewässern blieb und dadurch eine Übergabe an die Engländer vermied, als sie unsere gesamte andere Flotte übernahmen. Im Dezember 1807 kam er mit 200 Mann der Besatzung auf der Krankenliste und mit einem Schiff, das dringend einer Überholung bedurfte, da es schon lange im See lag, nach Öresund zurück, aber bereits im März 1808 wurde er bestellt zum Großen Belt zu gehen, um eine englische Fregatte zu verjagen, weil sie die französischen (spanischen) Truppen ungehindert von Fünen nach Seeland verlegen wollten.

In Kopenhagen wurde jedoch bekannt, dass eine überlegene englische Streitmacht vor Hornbæk eingetroffen war, und Admiral Bille schickte ihm daher einen Brief, um eine Rückkehr zum Sund südlich von Seeland zu beantragen. Jessen erhielt die Nachricht jedoch erst, als es zu spät war. Am 22. März trafen er und sein Schiff nördlich von Seeland auf zwei feindliche Fregatten; um zu verhindern, dass diese in den Gürtel eindringen, hielt er sich nach Norden; Die englischen Linienschiffe bei Hornbæk hatten jedoch von seiner Abreise erfahren und machten sich am selben Morgen auf die Suche nach ihm.

Bei 2 Zwei englische Linienschiffe wurden von Prinz Christian Frederik aus dem Osten kommend entdeckt, und Jessen erkannte nun, dass eine entscheidende Schlacht folgen musste. Er wollte nicht vor dem Feind durch den Gürtel fliehen, um die feindliche Streitmacht nicht dorthin zu ziehen, er behielt daher den Norden und Osten des Sjællands-Riffs und hoffte nun, sicher zurück nach Öresund fliehen zu können. Als der Wind aber immer stärker auffrischte, funktionierte auch das nicht. Bei Um 19.30 Uhr begann auf der Ostseite von Sjællands Odde das Gefecht, das gegen die englischen Linienschiffe Nassau und Statelby sowie eine weitere Fregatte und zwei Korvetten (HMS Quebec, HMS Lynx und HMS Falcon) ausgetragen wurde. Nach fast drei Stunden Kampf musste Jessen die Flagge streichen, war aber bis dahin dem Land so nahe gekommen, dass er das Schiff auf Grund laufen lassen konnte. Nur knapp entgingen die feindlichen Schiffe einem Schicksal mit ihm. In diesem Seegefecht fielen Leutnant Peter Willemoes und zwei weitere Offiziere sowie 61 Mann, außerdem wurden 129 Mann verwundet. Als die Engländer das Schiff nicht wieder vom Boden ziehen konnten, zündeten sie es am nächsten Tag an.

Die Gefallenen wurden in Odden Kirkegård begraben, wo ihr Grab mit einem passenden Denkmal noch steht.

Jessen, der selbst in der Schlacht verwundet worden war, wurde in Göteborg ausgetauscht, wo die englischen Schiffe repariert wurden.

Für den Rest des Krieges befehligte er die Batterie Trekrøner sowie eine Division von Kanonenbooten. 1810 zum kommandierenden Kapitän und 1815 zum Kommandanten ernannt, führte Jessen im selben Jahr ein Privatschiff nach Westindien. Er zog sich 1822 als Konteradmiral aus der Marine zurück und wurde nach seinem Rücktritt von der Maritime Administration als Gouverneur von St. Thomas in Westindien, und er blieb in dieser Position bis zu seinem Tod am 30. März 1823.



Peter Greis Krabbe (1755 – 1807),

Wurde 1771 Kadett in der Marine, Leutnant 1776, Oberleutnant 1781. 1784 war Krabbe Kommandant der Transportbrigg Postillon, 1788 Kommandant der Galeere Kragerø unter dem Kommando von Konteradmiral Jacob Arenfeldt und griff unter ihm die Westküste an Schweden.

Kapitänleutnant 1789, Kapitän 1796 und 1801 Mitglied der norwegischen Seeverteidigungskommission.

Krabbe wurde am bekanntesten, als er 1800 die Fregatte Freia auf einem Konvoi ins Mittelmeer führte. Am 25. Juli traf er mit seinem Konvoi am Eingang zum Ärmelkanal auf eine überlegene englische Streitmacht, die verlangte, seine Schiffe zu durchsuchen.

Da dies gegen Krabbes Befehl verstieß, lehnte er die Bitte ab, aber als die Engländer Schiffe gegen die Koffard-Schiffe missachteten, kam es zu einem heftigen Kampf, in dem seine Fregatte von vier Engländern angegriffen wurde. Nach einer Stunde Fechten, bei der Freia fast ertrank, setzte sich Krabbe durch und wurde in die Downs gebracht. Er wurde jedoch bald darauf freigelassen, das Schiff wurde in Sheerness repariert und Krabbe erfüllte dann seine Pflichten

Die Episode wurde später als "Freya-Affäre" bekannt und trug zum englischen Angriff auf Dänemark am 2. April 1801 bei.

Kommandant Kapitän 1803 und 1805 wurde Krabbe Kommandant der Brigg Nidelven im Evolutionsgeschwader.

Johan Cornelius Krieger (1756 - 1824),

Bereits mit sieben Jahren unternahm er seine erste Reise als Freiwilliger. Er wurde 1767 Kadett und war im selben Jahr mit der Fregatte Havfruen im Mittelmeer. Als solcher nahm er 1770 an Bord des Linienschiffs Sophie Magdalene an der unseligen Reise von Admiral Frederik Christian Kaas nach Algier teil.

Im folgenden Jahr wurde er zum Leutnant ernannt, blieb aber bis 1772 im Mittelmeer. Nach einigen Einsätzen in einem Geschwader und nach Island stieg Krieger 1776 zum Oberleutnant auf; Zwei Jahre später wurde er mit sieben anderen Offizieren nach Frankreich zum Marinedienst geschickt und blieb dort bis 1781.



Krieger nahm aktiv an den vielen blutigen und äußerst lehrreichen Seeschlachten teil, die in diesen Jahren in den westindischen Gewässern zwischen den Admiralen d'Estaing, Graf de Guichen und de Grasse auf französischer Seite gegen Graves, Hood und Rodney auf englischer Seite ausgetragen wurden .

Er zeichnete sich mehrfach aus, wurde verwundet, mit dem Ordre pour le mérite militaire ausgezeichnet.

Erhielt von der französischen Regierung eine jährliche Rente (die er ablehnte) und wurde schließlich mit einem überaus lobenden Brief seines Chefs, des Marquis Joseph Bernard de Chabert, nach Hause geschickt.

Kurz vor seiner Heimkehr wurde er zum Kapitänleutnant befördert.

1781-83 führte Krieger ein Schiff für die Handelsgesellschaft West India. Am Ende dieser Zeit wurde er zum Generaladjutanten des Königs ernannt.

Während der angespannten Lage gegenüber Schweden in den Jahren 1784, 1788 und 1789 wurde er den gemeinsam mit russischen Staffeln operierenden Staffeln zugeteilt, zeitweise war er als Berater des russischen Admirals angestellt. 1789 wurde er Hauptmann. 1791-98 diente Krieger als Mannschaftsführer auf Nyholm, hatte aber zusätzlich mehrere Ausflugscommandos.

Im Herbst 1798 ging er als Kommandant der Fregatte Najaden ins Mittelmeer, um unter dem Kommando von Steen Andersen Bille die dänischen Handelsschiffe teils vor den Piratenstaaten und teils vor englischen Visitationen zu schützen. Bei dieser ebenso mühseligen wie mut- und taktvollen Aufgabe zeichnete er sich durch hervorragendes Geschick aus.

1800, als die Beziehungen zu England einen gefährlich angespannten Zustand erreicht hatten, wurden alle im Mittelmeer stationierten Schiffe zurückgerufen. Für die Krieger dann das Kommando übernahm und gleichzeitig zum Oberbefehlshaber ernannt wurde.

Ende April 1801 kam er mit seiner Truppe sicher in Norwegen an. 1801-03 blieb er als Mitglied einer Verteidigungskommission in Norwegen und hatte dann bis 1807 einige kurzfristige Commandos in unseren eigenen Gewässern.

1802 schied Krieger aus der Baukommission aus. An deren Sitzungen hatte er aufgrund seiner externen Befehle selten teilgenommen, aber 1804 wurde er Mitglied der Regulierungskommission und erneut 1807–14 Mitglied der Baukommission.

Als die Engländer 1807 Kopenhagen angriffen, erhielt Krieger eilig das Kommando über die mobile Seeverteidigung. Durch seine unermüdliche Aktivität und seinen Mut gelang es ihm auch, den Angriff der englischen Flotte von der Seeseite aus zu vereiteln. Wobei er natürlich das feindliche Bombardement der Hauptstadt aus den Küstenbatterien nicht verhindern konnte.

1808 erhielt er den Oberbefehl über die Kanonenbootverteidigung im Öresund und entlang der Ostküste von Seeland. Im selben Jahr wurde er zum Kommandanten befördert. Die Streitmacht unter seinem Kommando, die im Laufe des Sommers auf 33 Rocanon-Schiffe anwuchs, setzte er mit ausgezeichnetem Geschick ein; so eroberte er im Juni eine englische Militärbrigade und mehrere schwedische Frachtschiffe. Im Oktober desselben Jahres löste er mit seinen Booten das blockierende englische Linienschiff Africa, das beinahe um Haaresbreite gekapert worden war. 1810 wurde sein Kommandobereich auf die Gewässer zwischen Nakkehoved und Møn ausgedehnt, und 1812 erhielt er auch das Kommando über die Kanonenboote im Großen Belt.

Krieger, der 1812 zum Konteradmiral aufstieg, blieb während des gesamten Krieges bis 1813 für diese Kanonenbootverteidigung verantwortlich und kam dann zum Schluss in eine persönliche Beziehung zu Frederik VI. Dort lernte man ihn so schätzen, dass er ihn in der letzten Kriegshälfte sogar mit der Anbahnung von Verhandlungen betraute

Waffenstillstand mit dem englischen Oberbefehlshaber Admiral Hope. Dieser Versuch scheiterte jedoch für ihn; später war er als Oberbefehlshaber der Marine beim König auf Fünen, während die Friedensverhandlungen in Kiel geführt wurden.

Im Mai 1814 übernahm Krieger die verantwortungsvolle Position als Holmens Mannschaftschef (Chief), nachdem Admiral Kjerulff in den Ruhestand getreten war. Es stellte sich bald heraus, dass seine administrativen Fähigkeiten ebenso hervorragend waren wie seine Fähigkeiten als Krieger und Seemann. Mit unermüdlichem Eifer arbeitete er die neue Flotte schrittweise voran, beseitigte viele Missstände, verbesserte die Bedingungen der Gefreiten und behandelte sie mit großer Sorgfalt. Mit seinem festen Charakter, seinem Taktgefühl und seinem Service ist es ihm wirklich gelungen, einen neuen und besseren Geist in den Werften hervorzurufen. Damit sich sowohl Vorgesetzte als auch Untergebene mit Enthusiasmus und Freiheit an die schöne Aufgabe machen, den gefallen Marine wiederzubeleben. 1821 hatte er die Trauer, seinen Sohn Hilmar Krieger unerwartet in Westindien zu verlieren; dieser Schlag versetzte seiner Gesundheit einen Bruch, der nie heilte; er starb am 9. Juli 1824.



Jochum Nicolay Müller (1775 - 1848),

Trat 1789 als freiwilliger Seekadett in die Marine ein und wurde vier Jahre später Kadett.

Er gewann 1795 die Gerner-Medaille für herausragende Leistungen in Mathematik und ging 1796 als Juniorleutnant in den Ruhestand.

Er war der stellvertretende Kommandant des Kutters Forsvar an der norwegischen Küste, bevor er mit der Fregatte Iris eine Reise nach Dänisch-Westindien unternahm.

Im April 1801, als der Krieg zwischen Dänemark und Großbritannien nahte, war er Kommandant des kleinen Kanonenboots Hajen

Während der Schlacht von Kopenhagen (1801) war die kleine Hajen neben dem Blockschiff Dannebrog mit seiner Besatzung von 357 Mann stationiert. Die dänische Verteidigung hielt fast 4 Stunden intensiver Bombardierung durch die englische Flotte stand, während sie das Feuer erwiderte - bis Dannebrog ein Drittel ihrer Besatzung verlor, verbrannte und explodierte.

Hajen erhielt eine Menge Schüsse auf Dannebrog und musste schließlich die Fahne passieren. Müller wurde gefangen genommen und zu Nelsons Flaggschiff HMS Elephant transportiert, wo er Horatio Nelson, dem Feind, persönlich gegenüberstand.

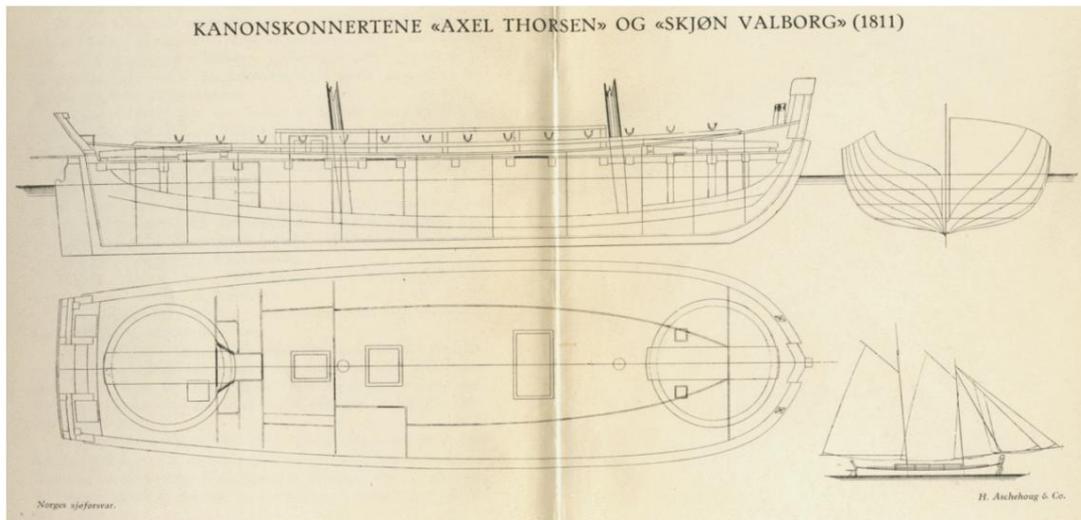
Müller ist wohl der junge Marineoffizier, auf den Nelson den Kronprinzen anspielte, als er von den tapferen jungen Marineoffizieren sprach – und damit nicht Peter Willemoes. (Diese Frage beschäftigte Norwegen und Dänemark jahrelang).

Später in diesem Jahr diente er auf dem Kadettenschulschiff Fredericksværn und wurde 1802 zum Oberleutnant befördert.

1806 segelte er als Kapitän eines Lotsenboots nach Sankt Petersburg, wo das Schiff der russischen Marine gespendet wurde. Dort traf Müller Zar Alexander I., als dieser an Bord kam.

Müller befehligte das Kanonenboot Flensburg im September 1807, als die Briten es und viele andere Schiffe beschlagnahmten, nachdem die Dänen nach der zweiten Schlacht von Kopenhagen kapituliert hatten. Flensburg schaffte es nicht nach Großbritannien, sondern ging bei einem Sturm im Kattegat verloren.

Nach kurzer Zeit 1808 - 1810, als Müller Kommandeur einer Kanonenbootdivision an der norwegischen Grenze zu Schweden war, wurde er zum Kapitän befördert und erhielt das Kommando über die Brigg Lougen, die gemeinsam mit HDMS Langeland zum Nordkap segeln sollte mit drei fertiggestellten norwegischen Geschützschonern.



Als Kommandant der Finnmark-Flottille stellte er 1810 Norwegens Kontrolle über die Handelsroute nach Nordrussland wieder her, zu der britische Kriegsschiffe den Zugang verhindert hatten. ebenso wie er für den Wiederaufbau der Hafenerverteidigung in Hammerfest verantwortlich war.

Im selben Jahr hätte Müller sein Schiff fast verloren, als Lougen auf einem Riff südlich von Bodø auf Grund lief, während sie mit elf größeren Schiffen, die im September als Prisen genommen worden waren, auf dem Weg nach Trondheim war. 1811 befehligte Müller erneut die Finnmark-Flottille, zu der in diesem Jahr vier norwegische Kanonenschoner und fünf weitere bewaffnete Schiffe gehörten.

Infolge seines Aufenthaltes im hohen Norden erkrankte Müller an rheumatischem Fieber und war den größten Teil des Jahres 1812 krankgeschrieben. Als er 1813 in den aktiven Dienst zurückkehrte, war er dafür verantwortlich, ein Regiment von Fußsoldaten trotz der Briten erfolgreich über den Großen Belt zu eskortieren Blockade.

Ein Jahr nach dem Kieler Frieden und dem kurzen Krieg mit Schweden beantragte Müller beim König (Friedrich VI.) die Entlassung aus seinen Verpflichtungen gegenüber der Flotte. Aber der König wollte einen so effektiven Offizier wie Müller nicht verlieren, also erlaubte er ihm stattdessen, für einen Zeitraum von zwei Jahren in Norwegen zu bleiben – eine Aufgabe, die später dauerhaft wurde – und 1841 wurde Müller zum Vizeadmiral in Norwegen ernannt Norwegische Marine.



Johan Christian von Schrødersee (1754 – 1801),

Er wurde 1773 Zweiter Leutnant der Marine. Nachdem er einige Expeditionen mit den Schiffen der Marine unternommen hatte, blieb er lange Zeit in Frederiksværn und führte 1777 den Schoner Støren. Ging 1778 zum englischen Militärdienst nach Schrødersee. Wo er 4 Jahre lang in Westindien unter den berühmten Admiralen Rodney und Hood diente, die viele und – in Bezug auf die Marine – interessante Schlachten gegen die französische Flotte führten.

Wurde 1781 zum Oberleutnant, 1784 zum Kapitänleutnant ernannt. 1785 war er im Übungsgeschwader. 1788 Kommandant des Stückkahns Nyborg, später von Agershus bei der Seeverteidigung auf Copenhagen Red, im folgenden Jahr an Bord des Linienschiffs Den Prægtige und Mitglied einer Artilleriekommission.

1789 zum Generaladjutanten ernannt. 1793 fuhr er als Kommandant der Brigg Glommen nach Finisterre und war 1794 zweiter Kommandant der Fregatte Thetis, die er krankheitsbedingt aufgeben musste. Dies entwickelte sich so, dass er 2 Jahre später wegen Gebrechlichkeit mit dem Rang eines Hauptmanns 1796 aus dem Dienst ausscheiden musste

Während der Schlacht bei Reden am 2. April 1801 hielt er sich bei Batterie Sixtus in der Nähe des Kronprinzen auf; Als die Nachricht eintraf, dass der Kommandant des Blockschiffs Indfødsretten, Kapitän Albert de Thurah, und sein Stellvertreter, Leutnant Cortsen, gefallen waren, forderte der Prinz einen der Anwesenden auf, das Kommando über das Schiff zu übernehmen. Schrødersee meldete sich sofort freiwillig, ließ sich auf das Nest hinausrudern, hatte aber kaum einen Fuß auf das Deck der Indfødsretten gesetzt, als er von einer Kugel getroffen und tödlich verwundet wurde, so dass er noch am selben Tag starb

Peter Willemoes (1783 – 1808),

Willemoes wurde bereits mit zwölf Jahren Student an der Marineakademie. Im Jahr 1800, als er siebzehn war, erhielt er seinen ersten Offiziersrang als Leutnant, danach diente er auf den Linienschiffen Louise Augusta und Danmark.

In der Schlacht am Nest am 2. April 1801 erlangte Willemoes große Berühmtheit. Er erhielt das Kommando über die Marinebatterie Nr. 1, eine unsinkbare Flotte mit 24 Kanonen. Es kam den beiden großen englischen Passagierschiffen Elephant (mit dem berühmten englischen Admiral Horatio Nelson an Bord) und Ganges gegenüber.

Nach etwas mehr als 1½ Stunden Kampf musste Willemoes aufgeben und die Batterie aus der Kampfzone driften lassen.

Peter Willemoes war eine Zeit lang in russischen Diensten, kehrte aber nach der britischen Plünderung der Flotte im Jahr 1807 nach Hause zurück.

Am 22. März 1808 war Peter Willemoes an Bord des Linienschiffs Prinds Christian Frederik mit 68 Kanonen und einer Besatzung von 576 Mann auf dem Weg von Norwegen zum Großen Belt. Im Kattegat vor Sjællands Odde trafen sie auf eine englische Marineeinheit, bestehend aus zwei Linienschiffen, einer Fregatte und zwei kleineren Schiffen. Nach einigen Stunden Kampf mussten sie aufgeben, als das Schiff auf Grund lief.

An Bord gab es 132 Verletzte und 69 Tote, darunter auch der 24-jährige Peter Willemoes.



Der Auftakt zur „Nestschlacht“ am Gründonnerstag, 2. April 1801

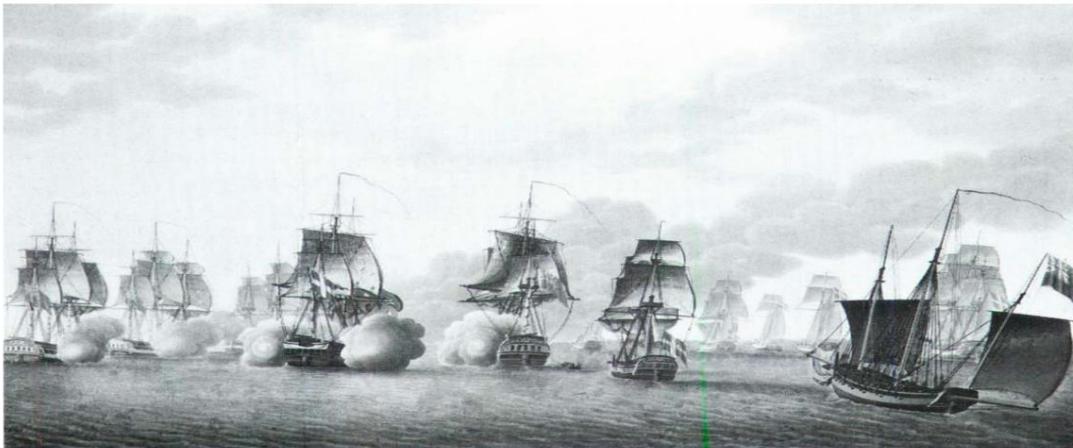
Dänemark-Norwegen hatte eine ziemlich starke und moderne Marine, die Macht hinter die gewählte Außenpolitik stellen konnte.

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 der Situation die Rede, wo Dänemark vielleicht nicht alle Konsequenzen deutlich gemacht hätte, wo aber die unmittelbaren Gewinne – und der Druck der Reeder, Großhändler und der Industrie – die politische Entscheidung geblendet hätten -Macher.

Im Sommer 1800 kam es zur Konfrontation, und dann nahmen die Ereignisse Fahrt auf. Dänemark befand sich plötzlich in einer sehr komplizierten außenpolitischen Situation ohne einfache Lösungen.

Ab 1800 forderten die Engländer, dass neutrale Schiffe durchsucht werden sollten, und wenn sie sich dagegen wehrten, sollten sowohl Konvoi als auch Eskorte heraufgeholt und in einen englischen Hafen gebracht werden. Gleichzeitig wurden die Anforderungen an Schiffsloadungen verschärft. Mit „*contraband*“, also kriegstauglichen Gütern, durfte man zwar nicht segeln, aber die Engländer erweiterten diesen Begriff auf Lebensmittel und Rohstoffe.

Die erste Konfrontation fand statt, als die Engländer auf ihrem Weg von Kristiansand zum Mittelmeer einen dänischen Konvoi im Ärmelkanal trafen. Die Eskorte bestand aus der Fregatte *Freya* mit Kapitän Peter Krabbe als Kommandant. Er hatte strenge Anweisungen, nicht mitzumachen. Nach einem kurzen, aber tapferen Kampf am 25. Juli 1800 musste sich Krabbe vier englischen Fregatten ergeben und mit dem Konvoi einen englischen Hafen anlaufen.



Dänemark musste nachgeben und die dänischen Handelsschiffe von den Engländern durchsuchen lassen. Dies brachte Dänemark in Konflikt mit Russland, das damals zu den Feinden Englands gehörte. Russland war der stärkste Befürworter der bewaffneten Neutralitätsallianz zwischen Russland, Dänemark-Norwegen und Schweden. Von dänischer Seite wollte man die Engländer hinzuziehen, gleichzeitig war es aber auch wichtig, die Russen in eine bewaffnete Neutralitätsliga zu bekommen, damit Dänemark seine profitablen Aktivitäten auf den Weltmeeren ohne englische Einmischung fortsetzen konnte.

Es dauerte nicht lange, bis die Engländer das dänische Doppelspiel durchschauten. Im Januar 1801 beschlagnahmten sie alle dänischen Schiffe im englischen Hafen und schickten Truppen, um die dänischen Kolonien in Trankebar und Westindien zu besetzen.

Danach bereiteten die Engländer eine Seestreitmacht vor, die auf eine "Tour de Force" um die Ostsee gehen und die Allianz davon überzeugen sollte, sich der englischen Flotte nicht in den Weg zu stellen. Dies sollte geschehen, als das Eis seinen Griff um die Flotten in der Ostsee lockerte. Sie würden zuerst die dänische Flotte in Kopenhagen angreifen, dann die schwedische in Karlskrona und schließlich die russische in Reval (Tallinn), Sankt Petersburg und Kronstadt.

Im März segelte Admiral Sir Hyde Parker mit einer englischen Seestreitmacht von 53 Schiffen, darunter 21 Linienschiffe, in dänische Gewässer. Er hatte strenge diplomatische Anweisungen, und er war umsichtig und zurückhaltend. Wenn der Einsatz von Gewalt erforderlich war, konnten seine Geschwaderkommandanten, Vizeadmiral Horatio Nelson und Konteradmiral Thomas Graves, die dänisch-norwegische Flotte angreifen, die auf Kopenhagens Rot ausgerüstet wurde.

Von dänischer Seite war klar, dass etwas nicht stimmte. Einerseits musste die Hauptstadt geschützt werden, andererseits musste verhindert werden, dass die Flotte verloren ging.



Daher beschloss die dänische Verteidigung, die alten Schiffe der Marine auf eine "Seeverteidigungslinie" zu setzen.

Das heißt, die ausgemusterten Schiffe lagen als „Blockschiffe“ vor Anker, ausgestattet mit einer Reihe von Geschützen und einer Besatzung.

Die modernen Schiffe der Flotte blieben auf Holmen, und die Schiffe in der Seeverteidigungslinie mussten die feindlichen Schiffe auf Distanz halten, damit ihre Kanonen und Mörser Holmen und die Stadt selbst nicht bombardieren konnten. Sie hatten lange Pläne, "Trekroner" zu einer starken Festung auszubauen, aber es wurde nie wirklich verwirklicht, und vor der Schlacht gelang es ihnen nur, einige einfache Holzkonstruktionen zu errichten und sie mit Erde zu füllen. Trotzdem wurde es zu einer sehr starken Festung, die mit 24-Pfünder-Kanonen ausgestattet war und am 2. April den Kern der Verteidigung bildete. Die Flotte lieferte ca. 3.000 Mann, und die restlichen 2.000 Mann bestanden hauptsächlich aus Freiwilligen, die in Eile lernen mussten, wie man Kanonen bedient. Schließlich gab es einige, die gezwungen wurden, an den Kämpfen teilzunehmen.

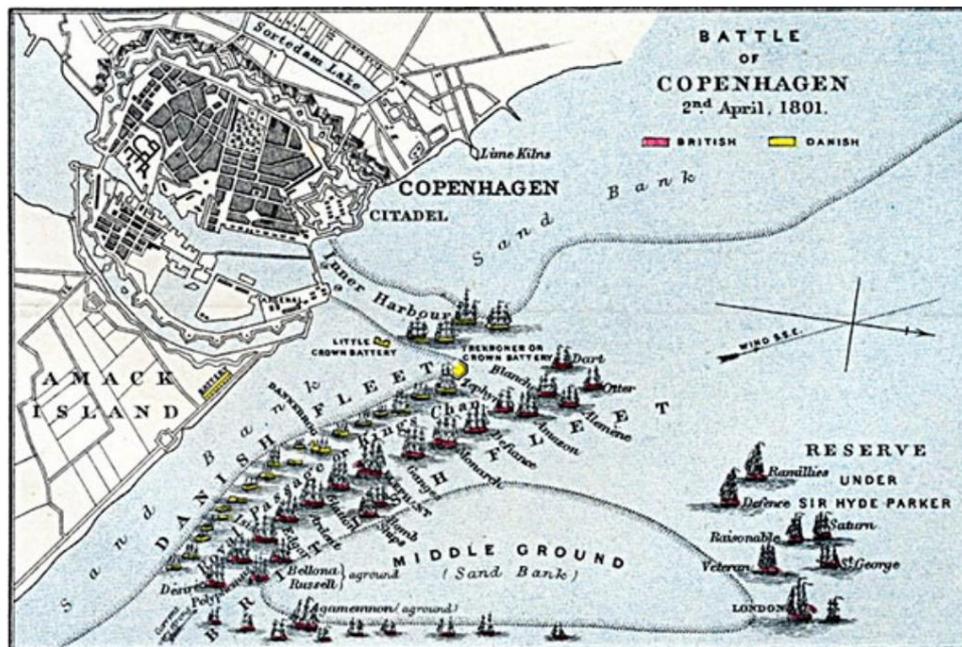


Nach dem Passieren von Kronborg, von dem ein großer Abstand gehalten wurde, ankerte die englische Flotte vor Tårnbæk, wo Sir Hyde Parker ein Treffen mit den Kommandanten abhielt.

Er übergab eine Streitmacht von 12 Linienschiffen und 7 Fregatten an Vizeadmiral Nelson, der durch die Holländische Tiefe (dh östlich des Mittelgrundes) nach Süden segelte. Hier ankerten sie am 1. April 1801 südlich des Standorts.

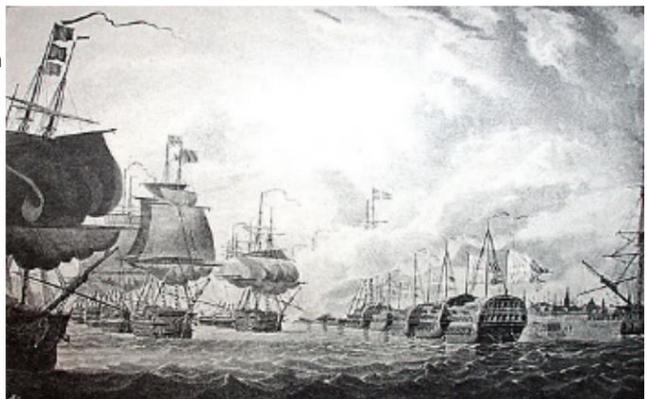
Nachts führten die Engländer eine Vermessung der Gewässer durch und legten Markierungen an. Am nächsten Morgen um Um 10.00 Uhr standen die englischen Schiffe im Norden durch Kongedybet (westlich von Middelgrund).

Die dänische Linie war ca. 500 Meter außerhalb der festen Batterien bei *Trekroner*, *Lynetten*, *Sixtus*, *Quintus*, *Prøvestenen* und *Strickersbatterie*.



Die meisten dänischen Schiffe lagen vor vier Anker, manche nur vor zwei. Nelson hatte seine Schiffskommandanten angewiesen, die Linienschiffe vor jedem der wichtigen dänischen Schiffe zu verankern, und die englische Linie lag ca. 500 Meter östlich der Dänischen.

Es wird geschätzt, dass Nelsons Streitmacht 8.885 Mann betrug und 1.206 Kanonen und 14 schwere Mörser trug. Der dänischen Truppe gelang es, vor dem Angriff zwischen 700 und 900 Kanonen in der gesamten Linie zu platzieren.



Es stellte sich heraus, dass es ein weitaus heftigerer Kampf war, als Nelson und Parker es sich vorgestellt hatten. Nelson hatte erwartet, den gesamten Widerstand in einer Stunde zu besiegen, aber erst nach fünf Stunden hörten die Kämpfe auf.



Obwohl wir im Liederbuch der High School über die Helden lesen können, "die bei Kongedybet gewonnen haben",

dann war es ein klarer englischer Sieg, aber es war Nelsons härtester Kampf, und viele seiner Schiffe waren schlecht ausgerüstet. Sein Chef war besorgt und befahl ihm zurück zum Ankerplatz in Tårnbæk, aber Nelson drückte bekanntlich das Fernglas aufs Auge und "konnte das Flaggensignal nicht sehen".

Auf dänischer Seite gab es 367 Tote und 635 Verwundete, auf englischer Seite 254 Tote und 689 Verwundete. Außerdem wurden 1.779 Dänen auf den erbeuteten Schiffen gefangen genommen.

Der Waffenstillstand wurde unter der Drohung erreicht, dass Nelson die erbeuteten Schiffe verbrennen würde, während das Leben der Besatzungen in Gefahr wäre. Der englische Parlamentarier wurde irrtümlich zum Kronprinzen und nicht zum Kommandanten geschickt, weil Olfert Fischer zu diesem Zeitpunkt seine Kommandoinsignien nicht sichtbar von Three Crowns wehen ließ. Es war also der Kronprinz und nicht Olfert Fischer, der entschied, das Spiel zu unterbrechen. Während der anschließenden Verhandlungen traf die Nachricht von der Ermordung des russischen Zaren ein und damit wurde der Rest der englischen Ostseee Expedition abgesagt. Die Friedensbedingungen verpflichteten Dänemark-Norwegen, das bewaffnete Neutralitätsbündnis zu verlassen.



Die Bombardierung von Kopenhagen und der „Raub der Marine“ 1807

Als Napoleon nach der Schlacht bei Friedland im Juni 1807 und dem anschließenden Frieden von Tilsit Russland und Preußen als Feinde ausschaltete. Könnte er sich nach England wenden und dort eine Invasion vorbereiten?

Es würde eine beträchtliche Seestreitmacht und Transportschiffe erfordern, und die könnte er wahrscheinlich aus Russland, Dänemark-Norwegen und Portugal bekommen.

Wenn sich die besagten Flotten irgendwie gegen England vereinigten, wäre das Land ernstlich bedroht.

Für die Engländer war es ein Existenzkampf. Und das erforderte entschlossenes und schnelles Handeln. Gleichzeitig mussten sie britische Truppen in Schwedisch-Pommern (von Rügen) evakuieren, bevor sie von Napoleons Streitkräften abgeschnitten wurden.

Was lag näher, als die Truppen heranzuziehen, die Zufahrtsstraßen nach Seeland zu blockieren, vor allem durch Sperrung des Großen Belts, und dann die dänische Flotte zu nehmen, bevor Napoleon selbst kam und sie eroberte?

Damit waren die Weichen für die Ereignisse des Sommers 1807 gestellt, als der Kronprinz und der Außenminister noch Sympathien für England hegten, mit dem sie unter keinen Umständen Krieg führen wollten.

Seit Januar 1807 gab es jedoch Probleme mit den Engländern, die als Reaktion auf Napoleons „Festlandblockade“ (Blockade) den neutralen Handel in den Häfen der kriegführenden Länder untersagten. Es traf die dänisch-norwegische Schifffahrt hart und erschwerte die Verhandlungen mit den Engländern bis zum schicksalhaften Sommer 1807. Die dänisch-norwegische Flotte war gut ausgerüstet und hatte kriegserfahrene und qualifizierte Führer, aber die Flotte war nicht genau darauf vorbereitet um die Engländer nicht zu provozieren. Im Gegenzug erhielten die Engländer im Mai 1807 eine irrtümliche Nachricht, dass die Dänen nun die Flotte ausrüsten würden!

Einige dänische Marineoffiziere, die auf dem Heimweg von den Kolonien in Portsmouth gewesen waren, konnten bekannt geben, dass die Engländer Vorsichtsmaßnahmen gegen die dänisch-norwegische Flotte planten. Sie brachten die Warnung mit nach Hause, aber man sagte ihnen, sie seien Marineoffiziere und sollten sich nicht in die Politik einmischen! - ein politischer Ansatz zur Verteidigung, der sich 133 Jahre später wiederholen sollte !!!!!

Napoleons Streitkräfte standen nun südlich von Holstein. Die dänische Armee wurde daher in Holstein stationiert, falls Napoleon nach Jütland vordringen wollte. Wenn sie einen englischen Angriff auf Kopenhagen befürchtet hätten, wären sie dorthin verlegt worden.

Die drohende Aussicht, dass die dänische Flotte in die falschen Hände geraten könnte, veranlasste den neuen englischen Außenminister George Canning im Juli 1807 zu einer Reihe schneller Entscheidungen – zugegebenermaßen auf einer fehlerhaften Grundlage.

Admiral James Gambier wurde am 18. Juli angewiesen, eine Seestreitmacht auszurüsten, um einen Konvoi von 153 Transportschiffen mit einer Invasionstruppe zu schützen. Gambier verließ Yarmouth am 26. Juli und tauchte Anfang August in dänischen Gewässern auf.

Die erste Aufgabe für die englische Flotte bestand darin, Seeland zu isolieren, indem der dänische Verkehr über den Großen Belt unterbrochen wurde: Die dänische Armee von 20.000 Mann in Holstein konnte nicht nach Kopenhagen verlegt werden.

Gleichzeitig mussten die englischen Truppen auf Rügen evakuiert werden, bevor Napoleon sie abschneiden konnte. Sie konnten bequem von Stralsund überführt und in Køge Bugt gelandet werden. Ein britischer Diplomat wandte sich an den Kronprinzen in Kiel, um die englischen Forderungen vorzubringen, die dänisch-norwegische Flotte unter englisches Kommando zu stellen, damit Dänemark damit ein Verbündeter werde. Alternativ könnten Sie die Flotte verpfänden und nach dem Krieg zurückerhalten. Von eigentlichen Verhandlungen könne man nicht sprechen. Dänemark-Norwegen musste sich nun für eine Seite entscheiden.

Die Verhandlungen scheiterten am 13. August, und am 16. August begann eine groß angelegte Landung in Vedbæk und später auch von Skovshoved. Mit Ruderbooten landeten die Engländer 20.000 Mann mit dazugehöriger Ausrüstung und 3.000 Pferden.



Die Truppen marschierten in Richtung Hauptstadt und stellten sich in einem Halbkreis um die Stadt vom Kalvebod Strand bis zur Svanemølle Bucht auf. Am 21. August begannen die Truppen aus Schwedisch-Pommern bei Køge zu landen.



Kopenhagen war vor allem von der Seeseite aus gut verteidigt, und die Engländer wussten das seit 1801. Von englischer Seite wollten sie eine Wiederholung der heftigen Schlachten von 1801 vermeiden und setzten daher darauf, ihr maritimes Ziel zu erreichen – zu haben die dänische Flotte übergab – im Bemühen mit großen Heereskräften. Jetzt wurde die Verteidigung der Stadt in vier Bereiche unterteilt: "Københavns Vold" und "Christianshavns Vold", die die Stadt nördlich bzw. südlich des Hafens bedeckten. Die Marine bemannte die "Søbefæstningen", die die Stadt von der Seeseite aus bedeckte. Schließlich waren da noch die Kanonen in der „Zitadelle Frederikshavn“ (Kastellet), die die Seebefestigung unterstützten und gleichzeitig die Stadt gegen Angriffe aus dem Norden über das kleine Landgebiet „Classens Have“ zwischen dem See Sortedamssøen und Svanemølle schützen konnten Bucht.

Die Seebefestigung konnte durch eine große Anzahl von Kanonenbooten unterstützt werden, die an den Flanken von Kalveboderne bzw. in der Svanemølle-Bucht in heftige Kämpfe verwickelt waren. Mehrere englische Schiffe wurden versenkt oder gehoben, und das Kanonenboot *Stubbekøbing* hatte einen Volltreffer, so dass alle bis auf 17 Mann ums Leben kamen. In den größten Kanonenbooten waren bis zu 79 Mann an Bord. Der Kommandant der Flotte, Commander Bille, war Kommandant der *Seebefestigung* und wurde auch zu einem der beiden Stellvertreter des Kommandanten der Kopenhagener Verteidigung ernannt.



Der englische Plan bestand natürlich darin, Kopenhagen an seiner schwächsten Stelle anzugreifen, und zwar von der Landseite. Die Stadt sollte umzingelt, bombardiert und in Brand gesteckt werden. Es ging also nicht um einen Sieg über die dänischen Streitkräfte, sondern um ein terroristisches Bombardement der Hauptstadt.

Damit soll eine schnelle Verhandlungslösung sichergestellt werden. Teils mussten Napoleons Streitkräfte nicht in der Lage sein, Kopenhagen zu Hilfe zu kommen, und teils mussten die Engländer in der Lage sein, die dänische Flotte vorzubereiten und mit ihr davonzusegeln, bevor das Eis die Gewässer schloss. Das Bombardement dauerte drei Nächte, dann ergab sich die Stadt.

Der Kronprinz war erzürnt, als er in Kiel die Kapitulationsanzeige erhielt.

Wer ebenfalls wütend wurde, war der Kommandant der Flotte, Kommandant Bille. Er hätte länger gekämpft und dafür gesorgt, die Flotte auf Holmen zu zerstören, damit sie nicht an die Engländer fiel. Zu seinem Chef, dem deutschsprachigen General Peymann, kam er nicht durch. Der Kronprinz hatte ansonsten eine Anweisung



erlassen, die Flotte im Falle einer Kapitulation zu zerstören, aber sie erreichte Kopenhagen nie, weil seine Kuriere von den Engländern auf der Durchreise durch den Langelandsbelt heraufgebracht wurden.

Darauf folgte der "Raub der Flotte", der eigentliche Zweck der englischen Bemühungen. Die Engländer machten sich gründlich an Holmen zu schaffen. Sie nahmen 18 Linienschiffe, 15 Fregatten, 7 Briggs (kleinere, schnell segelnde Kriegsschiffe mit Batteriedeck), 23 Kanonenboote und 5 Stückkähne (Spezialschiffe mit schwerer Artillerie). Im Bau befindliche Schiffe wurden zerstört. Alles Wertvolle, was transportiert werden konnte, wurde mitgenommen. Die Engländer füllten 92 Handelsschiffe mit Waren aus Holmen. Dabei ging es um alles von Holz, Segeln, Werkzeugen, Tauen, Waffen und Munition bis hin zu Büromöbeln und privaten Werkzeugen der Handwerker.

Bis heute können Sie sehen, dass die ursprünglichen Messinggriffe an den Türen der feineren Büros auf Holmen fehlen. Sie sind in England. Die Engländer machten guten Gebrauch von den Schiffen, von denen die meisten in gutem Zustand waren. Admiral Gambier war sehr zufrieden, und das Aufrüsten der Flotte hatte ihn erheblich weniger Zeit in Anspruch genommen als erwartet. Am 20. Oktober 1807 verließ die dänische Flotte Holmen unter englischer Flagge.



Alle Schiffe, die nicht abtransportiert werden konnten, wurden zerstört, auch die, die auf der Bettung lagen.

Die Zeit nach 1807 und der „Kanonenbootkrieg 1807 – 1813“

Die napoleonischen Kriege führten zu einer französischen Forderung, dass die Marine zwei Linienschiffe auf der Schelde bei Vlissingen bemannen sollte.

Von 1809 bis 1813 waren die Linienschiffe *Pultusk* und *Danzig* mit dänisch-norwegischen Besatzungen unter dem kommandierenden Kapitän und späteren Admiral CE van Dockum besetzt.

Als 1807 der Krieg ausbrach, war die Fregatte *Diana* auf dem Weg ins Mittelmeer, um nach Westindien weiterzureisen.

Das Schiff wurde schließlich 1809 von Spanien, dem Verbündeten Englands, in Cartagena beschlagnahmt.

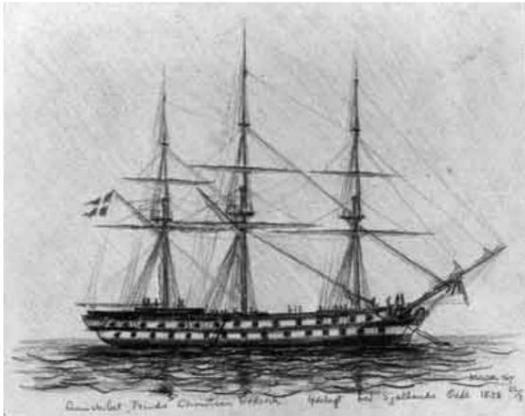


Abschließend muss noch der sogenannte „Caper War“ erwähnt werden. Die Regierung erteilte Privatpersonen die Erlaubnis, "Freibeuterbriefe" zu erhalten und damit "autorisierte Piraterie" gegen die Feinde des Landes zu betreiben.

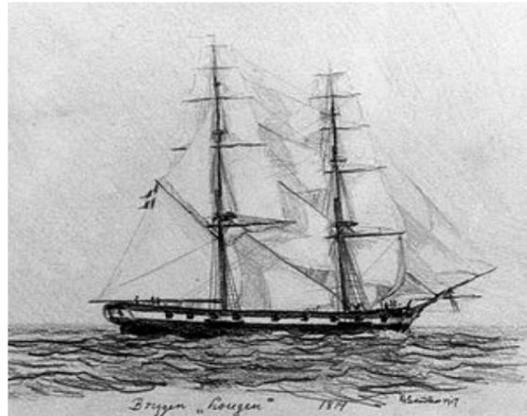
Damit wurde die gesamte englische Schifffahrt zu legitimen Zielen. Und die Freibeuter bekamen Preisgelder, wenn sie englische Schiffe in den Hafen brachten.

Norwegen stand kurz vor dem Hungertod, und ein Teil der Operationen der Flotte in Jütland bestand darin, Lebensmittel von Nordjütland an den englischen Schiffen vorbei in das bedürftige Norwegen zu schicken.

Nach 1807 folgte der „Kanonenbootkrieg“ bis zur Jahreswende 1813/1814. Wo die Flotte mit einer großen Anzahl neu gebauter Kanonenboote englische Konvois und Kriegsschiffe angriff, die dänische und norwegische Gewässer passierten. Das Linienschiff „*Prince Christian Frederik*“ und die Brigg „*Lougen*“ befanden sich in norwegischen Gewässern und entgingen der Auslieferung.



Der Liner Prins Christian Frederik



Die Brigg Lougen

Das Linienschiff *Prinsesse Lovisa Augusta* kam ebenfalls nach Norwegen, war aber in einem so schlechten Zustand, dass es stillgelegt werden musste. Die beiden anderen bildeten den Kern der neuen Flotte, die sofort gegen England in den Krieg zog.



"Prince Christian Frederik" wurde während der Schlacht bei Sjællands Odde am 22. März 1808 von drei englischen Kriegsschiffen abgeschossen, wobei unter anderem der junge Leutnant Peter Willemoes fiel.

Der Liner hatte 64 Tote und 129 Verletzte.

Den Engländern war es wichtig, den Seeweg zur Ostsee offen zu halten. England war damals das Eine

unbestritten größte Seefahrtsnation der Welt. Englands große Marine und große Handelsflotte erforderten Zugang zu einer breiten Palette von Ressourcen, über die das Land nicht verfügte. Die Rohstoffe, also Teer, Flachs für die Segel, Hanf für die Taue, Bauholz für die Schiffsrümpfe und vor allem die großen Bäume für die Masten, wurden entlang der Ostseeküste eingekauft. Wenn die Ostsee für die Engländer gesperrt war, mussten sie die Materialien durch Segeln nördlich von Norwegen und über die viel teurere Route über Arkangelsk beschaffen.

Zu den Aufgaben der englischen Marine gehörte es, die Ozeane zu vermessen und Seekarten zu erstellen. Von 1800 – 1806 hatten die Engländer eine Vermessung der Strecke vom Kattegat bis zum Fehmarnbelt über den Großen Belt durchgeführt. Nahezu der gesamte Seehandel durch die dänische Meerenge lief bisher über den Öresund, aber jetzt konnten die Engländer die neue Route nutzen. Damit konnten sie auch ihre größten Kriegsschiffe mit drei Batteriedecks in die Ostsee schicken. Drogden im Öresund konnte normalerweise nur von Schiffen mit zwei Batteriedecks passiert werden.

Während des Kanonenbootkrieges nach 1807 wurden viele gewagte Operationen von den Besatzungen der vielen Kanonenboote durchgeführt, die über ganz Dänemark und entlang der norwegischen Küste verstreut waren. Die Kanonenboote waren kurz vor 1807 in die Marine eingeführt worden, und allein 1808 wurden 96 Kanonenboote gebaut,

16 Mörser-Chalupes und 13 Kanonenboote. Insgesamt ca. 250 Kanonenboote. Ein Teil der Kanonenboote wurde für gesammelte Gelder gebaut, was die seltsamen Schiffsnamen wie *Urtekrämmerlauget* und *Borgersamfundet* erklärt.

Das eigene Kanonenboot der Marineoffiziere für gesammelte Gelder hieß *Victory or Death*. Die Taktik hinter dem Einsatz der Kanonenboote bestand darin, Situationen mit wenig oder keinem Wind auszunutzen. Dann konnte ein Gegner in einem großen Kriegsschiff nicht manövrieren, während die kleinen Kanonenboote die Segel retten und von der großen Besatzung von bis zu 79 Mann, ausgestattet mit langen und schweren Rudern, gerudert werden konnten.

Damit könnte man sich in einer Position entweder rechts vorne oder rechts achtern hinlegen und ein Longboard in ein Schiff schießen, das selbst nicht davon profitieren könnte, seine "Breitseite" abzufeuern. Mit einem glücklichen Langschiffschuss auf den Feind konnte man ein halbes Batteriedeck von Männern und Geschützen säubern.



Die Kanonenboote operierten in größeren Gruppen, und es war eine Art Guerillakrieg auf See.



Die berühmtesten Scharmützel waren die Eroberung der Brigg *HMS Tickler* im Langelandgürtel am 4. Juni 1808 mit Kanonenbooten aus Langeland und Tårs.

Die Eroberung der Brigg *HMS Turbulent* und 11 Handelsschiffe in Flinterenden am 9. Juni 1808 und die Eroberung der Brigg *HMS Seagull* vor Kristiansand am 19. Juni 1808.

Am 1. August 1808 wurde eine englische Brigg, *HMS Tigress*, bei Agersø gefangen genommen.

Die berühmteste Aktion war der Kampf gegen das englische Linienschiff *HMS Africa* vor Dragør am 20. Oktober 1808.

Im Juni 1810 gelang es ihm, eine Eskorte von einem englischen Konvoi wegzulocken und alle 50 Schiffe des Konvois zu erobern und nach Kristiansand zu bringen. Die Eroberung wurde auf 7,5 Millionen Riksdaler geschätzt.

Im Mai 1809 griffen die Engländer Anholt an, da der Leuchtturm für die sichere Navigation der englischen Flotte und Handelsflotte wichtig war.

Der Leuchtturm wurde in ein Fort namens "*Fort Yorke*" umgewandelt, und hier befand sich eine größere Garnison.

Im März 1811 wurde von dänischer Seite beschlossen, den Leuchtturm durch den Einsatz von 12 Kanonenbooten und 12 Transportschiffen zurückzuerobern, die 650 Soldaten auf die Insel bringen sollten.



Die Operation war gut geplant, endete jedoch in totalem Chaos und Misserfolg, als unerwartet britische Kriegsschiffe auftauchten. Fast 400 Mann wurden gefangen genommen, und die Kanonenbootbesatzungen, die aus Mols kamen, mussten nach einem langen Rudertag und einer Niederlage weiter nach Hundested rudern! Anholt blieb für den Rest des Krieges in englischer Hand.

Das Gefecht bei Lyngør in Südnorwegen vom 6. bis 7. Juli 1812 fand zwischen dem englischen Linienschiff *HMS Dictator* und drei Marinebriggen gegen die neu gebaute dänisch-norwegische Fregatte *Najaden* und die drei dänisch-norwegischen Marinebriggen *Kiel*, *Lolland* und *Samsøe statt*. Eine Reihe lokaler norwegischer Kanonenboote, Kanonenboote und Schaluppen nahmen ebenfalls teil.

Samsøe entkam, während *Kiel* und *Lolland* von den Engländern erobert wurden. *Die Najad* legte ein brennendes Wrack nieder, aber ihr Kommandant und ihre Besatzung setzten den Kampf von den Kanonenbooten aus fort, und die Leute eroberten *Kiel* und *Lolland* zurück. Die Intensität des Gefechts lässt sich an den Opferzahlen ablesen.

Von der 315-köpfigen Besatzung der *Najaden* starben 133 während der Schlacht, während 102 verwundet und vier Männer gefangen genommen wurden.



Die dänisch-norwegischen Marineanstrengungen bedeuteten, dass die Engländer sehr große Ressourcen für den Schutz von Konvois aufwenden mussten. Andererseits gehört es auch zur Geschichte, dass der englische Seehandel von den Bemühungen nicht nennenswert betroffen war. Die Engländer waren einfach zu stark und zu zahlreich.

Die dänisch-norwegische Flotte konnte die englische Präsenz, den Transport und den Seehandel in der Ostsee nicht verhindern oder verringern.

Ein guter dänischer Seemann, der sowohl 1801 als auch 1807 bei beiden gewesen war, erhielt folgendes Epitaph:

*„1801 stand er und blieb stehen, 1807 fiel er
und blieb liegen.“*

Dieses lakonische Epitaph könnte vielleicht auch verwendet werden, um die Situation der Marine während der Kriege zwischen England zu bezeichnen. 1801 war ein Unfall, aber 1807 war eine Katastrophe, von der sich die Marine und Dänemark nie erholten! 1813 folgte der Staatsbankrott und 1814 der Verlust Norwegens an Schweden.

Die schwedische Verhandlungsdelegation forderte 1814, Norwegen, also „Festland-Norwegen“, unter die schwedische Krone zu stellen. Das Abkommen schloss ausdrücklich die alten sogenannten „norwegischen Steuerländer“ im Nordatlantik aus: die Färöer-Inseln, Island und Grönland.

Diese Klarstellung spielte später eine entscheidende Rolle, als die dänische Regierung in den 1930er Jahren einen Streit mit Norwegen über Nordostgrönland hatte, der vor den Internationalen Gerichtshof kam.

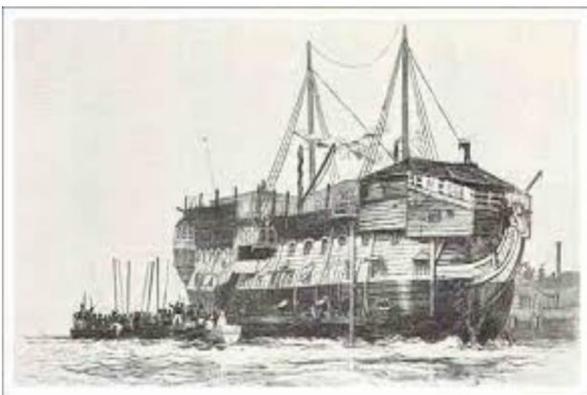
1815 hinterließen die Napoleonischen Kriege Dänemark als kleines, armes Land ohne bedeutende Marine und mit einem stark reduzierten Seehandel. Andererseits ist der Nationalstolz nicht gescheitert. Der Grund, warum wir 1801 gegen Nelson verloren hatten, war seine bössartige Strategie, zu drohen, die Schiffe auf dem Nest mit den Verwundeten an Bord zu verbrennen. In ähnlicher Weise hatten wir die Flotte aufgrund des nicht sehr vornehmen englischen Verhaltens verloren, die Hauptstadt zu bombardieren, bis die Flotte übergeben wurde. Die Marine hatte tapfer gegen die Übermacht gekämpft und die Ehre der Kriegsflagge und der Nation beansprucht.

Die Marine hatte sich in der Bevölkerung Respekt verschafft.

Ein "schwarzes" Kapitel in der stolzen Geschichte der Marine.

Doch mit dem Verlust der Flotte folgte auch ein schwarzes Kapitel in der Geschichte der Flotte, da viele der ausgemusterten Schiffe von den Engländern als schwimmende Gefangenenschiffe – die Prisonen – genutzt wurden, die vor den englischen Marinestädten z.B. Plymouth, Portsmouth und Chatham.

Dies waren unter anderem verwendet für die 7.000 dänischen und norwegischen Seeleute, die während des Krieges zwischen Dänemark und England von 1807 bis 1814 in England Kriegsgefangene wurden.



Die Gefangenen wurden zwischen 2.000 dänischen und 5.000 norwegischen Seeleuten aufgeteilt, von denen einige bereits vor dem „Flottenraub“ im Jahr 1807 Gefangene geworden waren.

Während des Krieges von 1807 eroberte die englische Flotte friedliche dänische Handelsschiffe und die Seeleute an Bord wurden Kriegsgefangene. Auch Orloggaster von den Kanonenbooten der dänischen Marine und Freibeuter – eine Art staatlich autorisierte Piraten – landeten in „Prisonen“, wenn sie erwischt wurden.

In Chatham, wo sich die meisten Dänen und Norweger aufhielten, wurden die Gefangenen ein wenig gedemütigt. Sie wurden zu einer lokalen Touristenattraktion, und jeden Tag fuhren unzählige Touristen in Ruderbooten hinaus, um die Gefangenen aus nächster Nähe zu sehen. Es war fast wie ein Ausflug in den Zoo.

Anders als die Matrosen konnten die Seemannsoffiziere in der Stadt Reading ein recht freies Leben an Land führen. Sie mussten lediglich ihr Ehrenwort geben, nicht zu fliehen. Deshalb nahmen sie mit Bällen und feinen Abendessen mit englischen Marineoffizieren am gesellschaftlichen Leben der Region teil. Es war ein Krieg für Herren.

Aber für die überwiegende Mehrheit der normalen Segler waren die Bedingungen ganz anders. Viele Berichte von Häftlingen erzählen vom Überlebenskampf auf den ausgemusterten Kriegsschiffen. Die Gefangenen waren größtenteils wie Hering in einem Fass untergebracht, zusammengepfercht auf stillgelegten, nicht verankerten, schwarz geteernten Schiffen, Krankheiten, Hunger und entkräftendem Müßiggang ausgesetzt – oft unter miserablen Bedingungen, die für viele Hunger, Krankheit und Tod bedeuteten. Hinzu kommen interessante Berichte von denen, die aufgaben und sich, um den schrecklichen Bedingungen zu entgehen, in den englischen Dienst einstellten und deshalb als Verräter gebrandmarkt wurden.

Waren die harten Bedingungen nicht nur ein Spiegelbild zeitgenössischer Gepflogenheiten gegenüber Kriegsgefangenen?

Nein, Dokumente in einer Reihe von Quellen sowohl von dänischer als auch von englischer Seite erzählen von der guten humanen Behandlung, die englischen Kriegsgefangenen in Dänemark, beispielsweise dort, zuteil wurde. riskierten das Leben von Schiffbrüchigen und empfingen gefangene Engländer im Allgemeinen eher als Gäste als als Feinde.

LEK

Anmerkungen:

[1] Das Wort "rot" bezeichnet normalerweise einen geeigneten natürlichen Ankerplatz vor einem Hafen, hier die Gewässer unmittelbar östlich und südlich der Hafeneinfahrt von Kopenhagen.

[2] Beachten Sie, dass Zeitgenossen Großbritannien als England bezeichneten. Der Feind wurde daher in der heutigen Zeit konsequent mit England und den Engländern bezeichnet, und die Kriege 1801 – 1814 wurden daher als Englische Kriege bezeichnet.