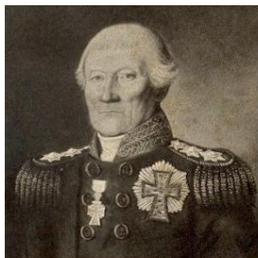


Section n° 5 :

La période de 1800 à 1815 : La bataille de Copenhague [1] ,

Le casse de la marine et les guerres anglaises[2]

Un petit extrait du livre bleu de la marine. Certains de tous les officiers de marine et constructeurs navals bien connus de Holmen. La liste pourrait contenir beaucoup plus de noms, car pendant la guerre des canonnières, il y avait un nombre incroyable de jeunes officiers de marine qui méritaient d'être mentionnés.



Steen Andersen Bille (1751 – 1833), naît à Assens le 22 août 1751. Dès l'âge de 11 ans, il entre au service de la Marine comme cadet, bien que faible de corpulence, après avoir effectué un tour d'essai l'année précédente. Comptant parmi les meilleurs de son équipe, il est nommé sous-lieutenant le 16 mars 1768 et sert la même année sur le paquebot Norske Løve sous les ordres de son père.

En 1773, il est promu premier lieutenant. En 1775, Bille eut son premier commandement indépendant : un navire armé, appartenant à l'agent Andreas Bodenhoff, qui avec d'autres passa dans les ceintures à l'occasion d'une épidémie de peste bovine dans les duchés.

2 ans plus tard il se rend aux Antilles pour prendre le commandement d'un petit brick armé au service des Douanes Générales. Pendant environ 2 ans, il resta dans cette position, qui lui plaisait beaucoup, en 1781, Bille fut nommé capitaine-lieutenant et fut immédiatement autorisé à faire un grand voyage en tant que capitaine du navire Kjøbenhavn de la Compagnie des Indes orientales.

En 1788, cependant, il recommença et eut plusieurs commandements en chef ; ainsi, l'année suivante, à 38 ans – et récemment promu capitaine – il est capitaine de pavillon de l'amiral Conrad von Schindel sur le paquebot Den Prægtige. En 1790, il commanda un voyage entre les frégates Kronborg et Havfruen, dont il dirigea cette dernière, et après plusieurs autres commandes en 1795 avec la frégate Frederiksværn comme commandement des cadets

Au printemps 1797, les conditions en Méditerranée étaient devenues si graves qu'ils ressentirent le besoin d'une nouvelle direction énergique de la petite force navale qui devait agir en tant que défenseur des intérêts danois dans ces eaux. gérer ces relations.

Il partit avec la frégate Najaden au début du printemps pour Malte, où il rencontra le brick Sarpen stationné en Méditerranée et un petit chebek armé, avec lequel les navires se rendirent ensemble à Tripolis. En 1801, l'escadre est progressivement passée à 3 frégates et 2 bricks, et Bille continue de protéger le commerce danois, en partie par la négociation, en partie par des convois constants, et il est promu commandant-capitaine et nommé chambellan.

Cependant, Bille eut le chagrin, lorsqu'il fut rappelé à la maison au début de 1801, de voir sa belle œuvre, la reconnaissance du drapeau danois partout en Méditerranée, sur le point d'éclater à nouveau, lorsqu'une guerre avec Tunis devint inévitable.

A son retour au Danemark en 1801, Bille se remet immédiatement au travail, lorsque Olfert Fischer est blessé, le commandant Capitaine Bille prend le commandement de la Défense Maritime le 3 avril 1801

Il se voit confier le commandement de l'aile gauche de la défense : les navires de la ligne Danmark et Trekrøner, la frégate Iris, les bricks Sarpen et Nidelven ainsi qu'une importante division de canonnières, dont la force n'intervient cependant que peu activement au cours de la bataille.

Plus tard cette année-là, il commanda le Norway, le premier navire de la ligne que Hohlenberg avait construit. Le navire a été envoyé pour naviguer avec le Danmark - C'était le dernier voyage de Bille.

En 1804, il devint adjoint au Collège de l'Amirauté et devint commandant ;

Cependant, lorsque les Anglais réapparurent dans nos eaux en 1807, et que la situation devint tendue, ils recoururent aussitôt à Bille, le nommant commandant sous le général Ernst Peymann et surtout chef de la défense navale.

Ses activités et celles de ses subordonnés ici n'ont probablement pas beaucoup profité à la cause en elles-mêmes, puisque l'homme principal de la défense, le général Peymann, n'était que légèrement à la hauteur de la tâche; mais les nombreuses sorties que les canonnières firent à la fois contre les batteries côtières anglaises et contre la flotte anglaise, qui essayèrent en vain de bombarder la capitale du côté de la mer, doivent être comptées à bon compte au crédit de Bille, tout autant que le fait qu'il s'arrangea pour couler ou détruire la flotte, si la capitulation devenait inévitable. À cette fin, des trous ont été percés dans les navires dans le lit de la flotte, et des mâts et des chœurs ont été empilés prêts à être brûlés; mais, comme on le sait, l'ordre d'achever ces préparatifs n'est jamais venu.

Parmi les batailles que Bille a menées, les suivantes sont particulièrement connues : l'attaque des canonnières le 17 août. Contre la flotte anglaise, leur soutien au raid sur Classens Have les 26 et 31 août, l'attaque contre la batterie de défense de l'unité par les canonnières à Kalvebod Strand, à laquelle le jeune cadet Peter Buhl reçut son baptême du feu et perdit un arm ainsi que les attaques des 21 et 23 août et 1 et 2 septembre par nos canonnières contre les bombardiers ennemis sur la Rouge de Copenhague. Lorsque Copenhague capitula le 7 septembre, Bille ne signa pas la capitulation ; il demanda en vain de faire une fente avec tout ce qui pouvait porter des armes.

Lorsque, après la reddition de la flotte, le Danemark est entré en guerre contre l'Angleterre et la Suède, Bille, en tant que député de l'Amirauté, a participé activement, en fait l'âme, à la fourniture des défenses des bateaux à canon, qui défendaient nos eaux. au mieux de leur capacité et avec un courage désespéré; Et quand, après la guerre et la perte de la Norvège en 1815, le pays dut à nouveau se doter d'une défense navale, ce fut à nouveau Bille qui le remit en place, et qui, grâce à une économie sensée, fournit même un fonds de réserve considérable à l'agence. Dans les années qui suivirent, il monta de grade en grade, en 1825 il devint vice-amiral et, à la mort de l'amiral Johan Peter Wleugel, premier adjoint à l'Amirauté, 4 ans plus tard véritable amiral et reçut enfin la nomination de Premier ministre de la Intérieur en 1831.

Peter Buhl (1789 - 1812), Buhl

déjà à l'âge de 18 ans, était employé dans la division des canonnières avec laquelle le commandant Steen Andersen Bille a défendu Copenhague du côté de la mer contre la flotte anglaise en 1807. Il a dû déjà dire à cette occasion qu'il perdrait sa vie au coup par coup dans cette guerre, qui a vraiment touché une corde sensible. Dans une bataille à Kalvebod Strand contre les batteries anglaises à Old Pesthus (août 1807), il perdit son bras gauche. Peu de temps après, en novembre 1808, il devient sous-lieutenant.



Buhl a ensuite participé à la malheureuse affaire qui, en 1811, sous la direction du lieutenant Jørgen Conrad de Falsen et du major Ketil Melstedt, a été lancée pour expulser les Anglais d'Anholt. Il a excellé ici, mais n'a pas échappé à la capture. Après avoir été libéré par cela, il passa à nouveau sous le commandement de Falsen et participa à nouveau à son attaque contre un convoi anglais le 4 juillet de la même année. Ici, il a été grièvement blessé au dos et fait prisonnier pour la deuxième fois.

L'année suivante, Buhl a été employé par le département naval norvégien dans la frégate Najaden sous le capitaine Hans Peter Holm. Dans la bataille sanglante du 6 juillet 1812 à Lyngør en Norvège, où la frégate et trois bricks combattirent contre le navire anglais de la ligne Dictator et un brick, et où la frégate fut complètement détruite, lui et environ 130 hommes moururent en héros à seulement 23 ans. Holm se réfère à lui dans son rapport comme "une personne aussi noble qu'un officier capable".



Jørgen Conrad de Falsen, (1785 – 1849).

Il devient cadet dans la Marine en 1797, sous-lieutenant en 1801 et est aux Antilles de 1805 à 1806 avec la frégate Diana. Falsen devint premier lieutenant en 1807 et à l'automne 1807 dirigea les transports entre Lolland et Fehmarn et reçut pour cela la reconnaissance royale.

Après que les Anglais eurent pris possession de la flotte danoise en 1807, le Danemark rejoignit la France, par laquelle il en vint à remettre des équipages à deux paquebots français gisant sur l'Escaut, dont on disait à l'origine qu'ils devaient être lancés dans les eaux danoises, alors en 1808, Falsen est donc envoyé à Anvers.

Chez lui, cependant, la guerre avec l'Angleterre battait son plein et Falsen eut bientôt l'occasion de montrer son courage et son énergie. Après un court séjour à la flottille de Storebælt, Falsen devient commandant de la flottille de canonnières à Fladstrand.

Stationné avec quelques canonnières à Skagen, le 27 avril 1810, il passa une bataille honorable avec une frégate anglaise, tout comme il captura le cotre anglais The Alban au large de Læsø le 12 septembre avec deux canonnières et quatre canonnières. En récompense de ces réalisations, il fut décoré en 1811 de la Croix du Commandeur de Dannebrog et reçut le commandement de toute la division des canonnières du Jutland, faveurs.

Lorsqu'ils voulaient chasser les Anglais de l'île d'Anholt, qu'ils avaient occupée, il a également réglé les détails d'un plan d'attaque élaboré par le commandant Lorentz Fisker, en collaboration avec le major Ketil Melstedt, après qu'il avait précédemment déconseillé la expédition comme inutile. Ce plan, qui consistait en une surprise, était d'ailleurs préparé avec une lenteur inexcusable par les autorités, et était si peu secret, que longtemps avant son exécution il était devenu connu de l'ennemi.

Il quitta Gerrildbugten le 23 mars 1811 avec douze canonnières en plus d'une flottille de transport de 680 hommes sous le commandement de Melstedt et du capitaine Johan Lorentz Prydz, mais le voyage fut un échec total. La prise d'assaut du fort de l'île a été repoussée, les commandants de terre Melstedt et Prydz sont tombés; environ 300 hommes sont également tombés et ont été blessés, en plus de l'ennemi faisant un grand nombre de prisonniers. Depuis le phare, les Anglais font également appel à des renforts d'hommes de guerre qui cherchent à bloquer le chemin du retour des Danois.

Falsen a réussi à sauver la flottille de transport, mais l'ennemi a capturé deux des canonnières, au cours desquelles le jeune et héroïque lieutenant Peter Buhl a été fait prisonnier.

Le 2 juillet de la même année, Falsen avait à nouveau un match à passer avec un résultat tout aussi malheureux pour lui. Lors de la tentative de destruction d'un convoi ennemi qui était allé mouiller entre Sejrø et Hjelm dans le calme, ses canonnières se sont retrouvées dans une position dangereuse lorsque le vent s'est soudainement levé à nouveau. Les hommes de guerre du convoi l'attaquèrent et il dut s'enfuir précipitamment en ordre dispersé. Dans un brouillard qui se leva en quelques minutes, il eut alors le malheur de croiser pas moins de trois navires anglais de ligne, qui l'un après l'autre déversèrent sur lui leurs couches glissantes. Falsen a été blessé et a finalement dû se rendre avec deux autres canonnières. Il a été échangé dix jours plus tard et a repris son ancien commandement.

L'année suivante, cependant, la chance lui sourit à nouveau. Après avoir passé des batailles honorables à l'été 1812, au cours desquelles il captura en partie des navires de convoi et en partie chassa les navires de guerre ennemis, le 19 août, au large de Fornæs, il captura le brick *Attaque* et un lougre, et même cela sans perdre un homme seul. En mai 1813, il emmena le prince Christian Frederik sur un bateau du Jutland à la Norvège.

1814, il sortit du nombre et se rendit, entre autres Angleterre et Suède. Il a été nommé capitaine-lieutenant en 1815, capitaine en 1821. Cependant, Falsen n'était pas en permanence à la maison au Danemark jusqu'en 1824. En 1831, Falsen a dirigé le navire à vapeur du roi *Kiel* pendant une courte période, et en 1832, il était commandant de la corvette *Diana* dans le Antilles et il a été nommé commandant-capitaine 1836. 1838, il a pris sa démission avec le grade de commandant, qui en 1848 a été élevé au rang de contre-amiral.

Johan Olfert Fischer (1747 – 1829),

Devient cadet de la marine à l'âge de 6 ans et cadet en 1753. De 1770 à 1772, il est premier lieutenant avec le navire de guerre *Prins Friderich* dans un escadron contre Alger et avec le navire de guerre *Sejeren* dans un escadron en Méditerranée. En 1773-1774, il était capitaine lieutenant commandant en second sur le navire de guerre *St. Croix* en escadron.

En 1777, il devient auscultant à la Commission de construction

1779 Officier d'inspection temporaire au Dock et membre de la Commission de la construction 1781 Il est nommé Capitaine et 1782 Maître d'équipage temporaire au Dock 1784 Il est Commandant de la frégate *Bornholm*, navire de garde dans le Sound 1788 Capitaine de drapeau dans un escadron sous le contre-amiral JC Krieger, qui a coopéré avec un escadron russe pendant la guerre avec la Suède - nommé commandant en chef 1790 1794 Commandant du navire de guerre *Neptunus* et capitaine de pavillon dans un escadron sous le vice-amiral JC Krieger 1795 Maître d'équipage à Dock 1796 Commandant du navire de guerre *Oldenborg* dans un escadron 1797 Membre de la Dock Commission



1798 Membre de la commission des signaux et membre de la commission concernant les règlements de convoi

1799-1800 Commandant du navire de guerre Oldenborg Lors d'un convoi d'Indiens de l'Est , lors d'une tempête dans la baie de Taffel près du Cap en 1799 - avec l'usage d'un bon sens marin - il réussit à sauver tout l'équipage en l'échouant, ce qui perdit probablement le bateau.

1800 Commandant du navire de guerre Odin.

A été promu au rang de commandant lorsqu'on lui a confié la plus grande tâche de sa vie, la défense de Copenhague en 1801. Chef de "la défense flottante de Kongedybet" et des forts, c'est-à-dire de toutes les forces danoises déployées lors de la bataille du Nid. Prend le commandement du blockship Dannebrog et agit comme commandant en chef lors de la bataille du Nid le 2 avril 1801 jusqu'à ce qu'il soit blessé par un éclat de bois à la tête. Mais il a toujours dirigé habilement les forces danoises dans des conditions difficiles - plus tard cette année-là, il est devenu membre de la Commission de défense

1803 Chef de la 4e division et prend sa retraite en tant que chef d'équipe chez Dokken 1805

Chef de division dans l'escadron Evolution

1807-09 Chef de la batterie Trois Couronnes avec barges pièce subordonnée etc. nommé Contre-amiral 1813-1815 Chef de la 1ère Division - Et après 72 ans de service dans la marine nommé Vice-amiral en 1825.



Frantz Christopher Henrik Hohlenberg (1765 – 1804),

Deviens cadet en 1777, sous-lieutenant dans la Marine en 1782 et aussitôt formé comme dessinateur de navires. Étant donné que ses évaluations de l'Académie navale ne témoignent pas de capacités exceptionnelles, le maître d'usine Henrik Gerner a dû estimer que Hohlenberg avait des talents cachés pour l'art de la construction navale.

À la suggestion de Gerner, Hohlenberg et le sous-lieutenant Tycho Jessen ont reçu immédiatement après leur nomination comme officiers une formation aux sciences liées à la construction navale et aux auscultants de la Commission de la construction.

Toujours à l'initiative de Gerner, les deux officiers sont envoyés en voyage d'étude à l'étranger au printemps 1788. Ils se sont d'abord rendus en Hollande et de là en Angleterre, où le lieutenant Jessen est décédé. Hohlenberg, qui était devenu premier lieutenant en 1789, poursuit ses études en Angleterre jusqu'à ce qu'il se rende en France en décembre 1790, où il étudia sous le constructeur Borda jusqu'à ce que la Révolution française l'oblige à quitter le pays en décembre 1791. Puis il a voyagé en Italie, de là encore en Angleterre et en Hollande et enfin en Suède, où il est resté pendant un an.

En 1795, il fut employé comme enseignant dans la construction navale à l'Académie des cadets, devint membre de la Commission de la construction et reçut la tâche de construire une frégate sur la base de sa nouvelle expérience. L'année suivante, il reçoit le grade de lieutenant-capitaine et en même temps celui de contremaître d'usine par intérim et, en 1797, il est employé à titre permanent à ce titre. En 1801, il devient membre de la Commission de défense.

Hohlenberg était un maître d'usine talentueux mais aussi coûteux. Au cours de sa période, 4 navires de ligne ont été construits selon ses dessins, qui étaient tout aussi bons à la fois comme navires de guerre et de combat. Ceux-ci étaient jugés si excellents que les Anglais, qui en 1807 prirent possession de 3 d'entre eux (entre autres le Lineship Christian VII) ainsi que de tous les dessins, en firent construire des similaires (classes HMS Cambridge et HMS Black Prince).

De plus, il construit 11 frégates en plus d'un certain nombre de navires plus petits, dont certains ont le défaut d'être trop grands. C'est probablement cette caractéristique de la frégate Hvide Örn qu'il a conçue qui l'a fait chavirer et couler avec l'homme et la souris cette nuit de Noël 1799 en Méditerranée

En 1803, après avoir construit la frégate Rota, il subit la déception du rapport désapprouvant son travail. Et que le prince héritier Frederik, qui était par ailleurs très méfiant envers Hohlenberg, était d'accord avec son point de vue. Bien que le prince héritier ait cherché plus tard à atténuer l'impression du jugement dans une lettre soignée, Hohlenberg a néanmoins été très fortement affecté par les critiques dont sa méthode de construction avait fait l'objet ici.

En même temps, il souffrait d'une maladie pulmonaire et n'avait pas beaucoup de revenus. À regret, il demande sa démission et l'obtient avec le grade de capitaine et un emploi de contremaître à Christianssted on St. Croix. Un bureau auquel était également relié le conseil d'administration d'un petit chantier naval de l'île. Dans cette position jugée particulièrement profitable, il ne resta que peu de temps, la mort l'ayant déjà emporté le 9 janvier 1804.



Hans Peter Holm, (1772 - 1812)

Holm devint officier en 1789. De 1804 à 1806, il fut superlodge et maître de port à Sankt Croix, puis servit dans la flotte de l'Escaut. En 1811, il est nommé capitaine et commandant du brick Lolland en Norvège, il participe avec honneur à diverses escarmouches et capture le brick anglais The Manly. En 1812, il conduisit la frégate Najaden au même endroit, dont la présence peu à peu

devint une telle nuisance pour les Anglais que le paquebot Dictator fut envoyé pour le détruire.

Lorsque le Najaden et trois bricks étaient au large de Sandøen en Norvège le 6 juillet, l'attaque a eu lieu. Holm se retira dans l'étroit port de Lyngør, mais même ici, Dictator le suivit, et une bataille meurtrière s'ensuivit, au cours de laquelle la frégate fut totalement détruite. Alors que les bricks et les canonnières approchaient, Holm continua alors la bataille et força le navire de ligne à fuir.

Holm, qui étrangement est sorti indemne de l'incendie, s'est noyé la même année avec un bateau dans l'archipel norvégien et a été enterré dans la tombe du guerrier avec les morts de Najaden.

Carl Wilhelm Jessen, (1764 - 1823)

Jessen a commencé comme cadet en 1776 et est devenu sous-lieutenant dans la marine en 1782. Immédiatement après son examen d'officier, Jessen était en voyage avec le surnom de Lærken aux Antilles, où il a pris part à un combat chanceux contre 2 corsaires anglais. 1784-86 dans le voyage de kuffard avec les navires de la Compagnie des Indes occidentales en tant que premier lieutenant. Premier lieutenant 1789 et officier d'école à l'Académie navale et commandant d'une canonnière dans l'escadron de l'amiral Conrad von Schindel en mer Baltique



1790 commandant du bateau royal Makrellen, reconnaissance pour l'escadron envoyé. En 1793-1794, il est de nouveau commandant en second sur le brick Lougen aux Antilles, où il participe également à des batailles contre des corsaires. En 1795, commandant en second sur la frégate Thetis et nommé capitaine-lieutenant en 1796.

Jessen était 1799-1800 commandant en second de l'Académie navale, puis commandant d'un cotre lors d'un voyage en Norvège pour protéger la neutralité

.

Il est de nouveau envoyé en 1800 comme commandant du brick Louge aux Antilles, où il a également sous ses ordres deux goélettes, Iresine et Den Aarvaagne. Le 1er septembre, il capture le corsaire anglais Eagle, qui harcèle depuis longtemps les navires marchands danois.

Le 3 mars 1801, il combattit une force anglaise supérieure de deux frégates qui, sans que Jessen sache quoi que ce soit du déclenchement de la guerre, lui tendit une embuscade sur l'île de St. Thomas - La bataille de la falaise aux oiseaux. Cependant, lorsque les îles ont été rendues plus tard, il a dû remettre ses trois navires aux Anglais, puis il est rentré chez lui avec les équipages, où le roi l'a honoré d'un sabre d'honneur en or.

En 1803-04, il était de nouveau aux Antilles, maintenant en tant que capitaine et commandant de la frégate Frederikssteen. Il a également été chargé de siéger au gouvernement des Antilles pour toutes les questions relatives à la marine et à la défense navale des îles.

En 1807, il devint commandant du paquebot Prins Christian Frederik, qui, avec le paquebot Louise Augusta et le brick Lovgen, resta cette année dans les eaux norvégiennes et évita ainsi d'être remis aux Anglais, lorsqu'ils prirent toute notre autre flotte. En décembre 1807, il revint à Øresund avec 200 hommes d'équipage sur la liste des malades et avec un navire qui avait désespérément besoin d'une révision car il était dans le lac depuis longtemps, mais déjà en mars 1808, il reçut l'ordre de se rendre dans le Grand Belt pour chasser une frégate anglaise, car ils voulaient pouvoir transférer sans encombre les troupes françaises (espagnoles) de Fionie en Zélande.

À Copenhague, cependant, on apprit qu'une force anglaise supérieure était arrivée au large de Hornbæk, et l'amiral Bille lui envoya donc une lettre pour demander un retour dans le Sound au sud de la Zélande. Cependant, Jessen n'a pas reçu le message avant qu'il ne soit trop tard. Le 22 mars, lui et son navire ont rencontré deux frégates ennemies au nord de la Zélande ; pour les empêcher d'entrer dans la ceinture, il a gardé le nord; les navires de ligne anglais de Hornbæk avaient cependant appris son départ et étaient partis le matin même à sa recherche.

À 2 deux navires anglais de la ligne ont été découverts du prince Christian Frederik venant de l'est, et Jessen s'est maintenant rendu compte qu'une bataille décisive devait suivre. Il ne voulait pas fuir l'ennemi par la ceinture afin de ne pas entraîner la force ennemie là-bas, il a donc gardé le nord et l'est du récif de Sjællands et espérait maintenant pouvoir s'échapper en toute sécurité vers l'Øresund. Cependant, comme le vent s'est levé de plus en plus, cela n'a pas fonctionné non plus. À 19h30 du côté est de Sjællands Odde, la bataille a commencé, qui a été menée contre les paquebots anglais Nassau et Statelyst ainsi qu'une autre frégate et deux corvettes (HMS Québec, HMS Lynx et HMS Falcon). Après près de trois heures de combat, Jessen a dû frapper le drapeau, mais à ce moment-là, il s'était tellement approché de la terre qu'il pouvait faire échouer le navire. Ce n'est que de justesse que les navires ennemis ont évité de partager un sort avec lui. Dans cette bataille navale, le lieutenant Peter Willemoes et deux autres officiers et 61 hommes sont tombés, en plus 129 hommes ont été blessés. Lorsque les Anglais ne purent plus décoller le navire, ils y mirent le feu le lendemain.

Les morts ont été enterrés à Odden Kirkegård, où leur tombe avec un monument approprié existe toujours. Jessen, qui avait lui-même été blessé dans la bataille, fut échangé à Göteborg, où les navires anglais furent réparés.

Pour le reste de la guerre, il commanda la batterie Trekrøner ainsi qu'une division de canonniers. Nommé en 1810 comme capitaine commandant et en 1815 comme commandant - la même année, Jessen dirigea un navire privé vers les Antilles. Il a pris sa retraite de la marine en tant que contre-amiral en 1822 et après sa démission, il a été employé par l'administration maritime en tant que gouverneur de St. Thomas aux Antilles, et il resta en poste jusqu'à sa mort, le 30 mars 1823.



Pierre Greis Krabbe (1755 – 1807),

Deviens cadet dans la marine en 1771, sous-lieutenant en 1776, premier lieutenant en 1781. En 1784, Krabbe était commandant du brick de transport Postillon, en 1788 commandant de la galère Kragerø sous le commandement du contre-amiral Jacob Arenfeldt et sous lui attaqua la côte ouest de Suède.

Capitaine lieutenant 1789, capitaine 1796 et 1801 membre de la Commission norvégienne de défense maritime.

Krabbe est devenu le plus célèbre lorsqu'il a dirigé la frégate Freia lors d'un convoi vers la Méditerranée en 1800. Le 25 juillet, il rencontra avec son convoi à l'entrée de la Manche une force anglaise supérieure, qui exigea de fouiller ses navires.

Comme cela était contraire à l'ordre de Krabbe, il a refusé la demande, mais lorsque les Anglais ont ignoré les navires contre les navires koffardi, une bataille acharnée s'est ensuivie, au cours de laquelle sa frégate a été attaquée par quatre Anglais. Après une heure d'escrime, au cours de laquelle Freia a failli se noyer, Krabbe a prévalu et a été amené dans les Downs. Cependant, il a été libéré peu de temps après, le navire a été réparé à Sheerness et Krabbe a ensuite rempli ses fonctions.

L'épisode devint plus tard connu sous le nom d '«affaire Freya» et contribua à l'attaque anglaise contre le Danemark le 2 avril 1801.

Capitaine commandant en 1803 et 1805, Krabbe devient commandant du brick Nidelven dans l'escadron d'évolution.

Johan Cornelius Krieger (1756 - 1824),

Déjà âgé de sept ans, il effectue son premier voyage en tant que bénévole. Il est devenu cadet en 1767, et la même année était avec la frégate Havfruen à la Méditerranée. A ce titre, il participe au voyage malheureux de l'amiral Frederik Christian Kaas à Alger en 1770 à bord du paquebot Sophie Magdalene.

L'année suivante, il est nommé sous-lieutenant, mais reste en Méditerranée jusqu'en 1772. Après quelques tournées dans une escadre et en Islande, Krieger devient premier lieutenant en 1776 ; deux ans plus tard, il fut envoyé avec sept autres officiers en France pour servir dans la marine et y resta jusqu'en 1781.



Krieger prit une part active aux nombreuses batailles navales sanglantes et très instructives qui se livrèrent dans les eaux antillaises durant ces années entre les amiraux d'Estaing, comte de Guichen et de Grasse côté français, contre Graves, Hood et Rodney côté anglais. .

Il s'est illustré à plusieurs reprises, a été blessé, décoré de l'Ordre pour le mérite militaire.

A été offert une pension annuelle par le gouvernement français (qu'il a refusé), et a finalement été renvoyé chez lui avec une lettre extrêmement élogieuse de son patron, le marquis Joseph Bernard de Chabert.

Peu de temps avant son retour au pays, il est promu capitaine-lieutenant.

1781-83 Krieger a dirigé un navire pour la compagnie de commerce des Indes occidentales. A la fin de cette période, il est nommé adjudant général du roi.

Pendant les conditions tendues vis-à-vis de la Suède en 1784, 1788 et 1789, il fut affecté aux escadrons qui opéraient avec les escadrons russes, pendant un certain temps il fut employé comme consultant auprès de l'amiral russe. En 1789, il devient capitaine. 1791-98 Krieger a servi comme chef d'équipage à Nyholm, mais en plus de cela, il avait plusieurs commandes de sortie.

À l'automne 1798, il se rendit en tant que commandant de la frégate Najaden en Méditerranée pour, sous le commandement de Steen Andersen Bille, protéger les navires marchands danois en partie contre les États pirates et en partie contre les visites anglaises. De ce devoir aussi ardu qu'il demandait à la fois du courage et du tact, il se distingua avec une excellente habileté.

1800, alors que les relations avec l'Angleterre sont devenues dangereusement tendues, tous les navires stationnés en Méditerranée sont rappelés. Pour lequel Krieger a ensuite pris le commandement et a été simultanément nommé commandant en chef.

Fin avril 1801, il arriva sain et sauf avec sa troupe en Norvège. En 1801-03, il est resté en Norvège en tant que membre d'une commission de défense, puis jusqu'en 1807, il a eu quelques commandes à court terme dans nos propres eaux.

En 1802, Krieger démissionne de la Commission de construction. Aux réunions desquelles, en raison de ses commandes externes, il avait rarement participé, mais en 1804, il devint membre de la Commission de réglementation et de nouveau en 1807-14 membre de la Commission de construction.

Lorsque les Anglais attaquèrent Copenhague en 1807, Krieger reçut à la hâte le commandement des défenses navales mobiles. Par son activité inlassable et son courage, il réussit également à contrecarrer l'attaque de la flotte anglaise depuis la mer. Alors que, bien sûr, il ne pouvait empêcher le bombardement de la capitale par l'ennemi depuis les batteries côtières.

En 1808, il reçut le commandement suprême des défenses de la canonnière à Øresund et le long de la côte est de la Zélande. La même année, il est promu commandant. La force sous son commandement, qui au cours de l'été est passée à 33 navires rocanon, il l'a utilisée avec une excellente habileté; en juin, il captura ainsi un brick militaire anglais et un certain nombre de cargos suédois. En octobre de la même année, avec ses bateaux, il délogea le navire anglais bloquant de la ligne Africa, qui avait failli être capturé à un cheveu près. En 1810, sa zone de commandement a été étendue aux eaux entre Nakkehoved et Møn, et en 1812, il a également reçu le commandement des canonnières dans la Grande Ceinture.

Krieger, qui est devenu contre-amiral en 1812, est resté responsable de cette défense de la canonnière tout au long de la guerre jusqu'en 1813, puis s'est terminé par une relation personnelle avec Frederik VI. Là-bas, il a appris à l'apprécier tellement qu'il lui a même confié le soin d'engager des négociations dans la dernière partie de la guerre.

à l'armistice avec le commandant en chef anglais, l'amiral Hope. Cette tentative, cependant, a échoué pour lui; plus tard, il était avec le roi à Funen en tant que commandant en chef de la marine, tandis que les négociations de paix se déroulaient à Kiel.

En mai 1814, Krieger prit le poste de responsable en tant que chef d'équipage (chef) de Holmen, après la retraite de l'amiral Kjerulff. Il est vite devenu évident que ses capacités administratives étaient aussi excellentes que ses capacités de guerrier et de marin. Avec un zèle infatigable, il fit progressivement avancer la nouvelle flotte, supprima de nombreux abus, améliora les conditions des soldats et les traita avec beaucoup de soin. Avec son caractère ferme, son tact et son service, il a vraiment réussi à évoquer un esprit nouveau et meilleur dans les chantiers navals. Alors que les supérieurs et les subordonnés se sont lancés dans la belle tâche de ressusciter le marine déchu avec enthousiasme et liberté. En 1821, il eut le chagrin de perdre inopinément son fils Hilmar Krieger aux Antilles ; ce coup a donné à sa santé une pause qui n'a jamais guéri; il mourut le 9 juillet 1824.



Jochum Nicolay Müller (1775 - 1848),

Rejoint la marine en tant que cadet de la marine volontaire en 1789 et devient cadet quatre ans plus tard. Il a remporté la médaille Gerner pour l'excellence en mathématiques en 1795 et a pris sa retraite en tant que sous-lieutenant en 1796.

Il était le commandant en second du cotre Forsvar sur la côte norvégienne avant de faire un voyage aux Antilles danoises sur la frégate Iris.

En avril 1801, à l'approche de la guerre entre le Danemark et la Grande-Bretagne, il commande la petite canonnière Hajen

Lors de la bataille de Copenhague (1801), le petit Hajen était stationné à côté du blockship Dannebrog avec son équipage de 357 hommes. Les défenses danoises ont résisté à près de 4 heures de bombardements intenses de la part de la flotte anglaise alors qu'elles ripostaient - jusqu'à ce que Dannebrog ait perdu un tiers de son équipage, soit brûlé et explosé.

Hajen a reçu un bon nombre de tirs visant Dannebrog et a finalement dû passer le drapeau. Müller a été capturé et transporté sur le vaisseau amiral de Nelson, le HMS Elephant, où il s'est retrouvé face à face avec Horatio Nelson, l'ennemi lui-même.

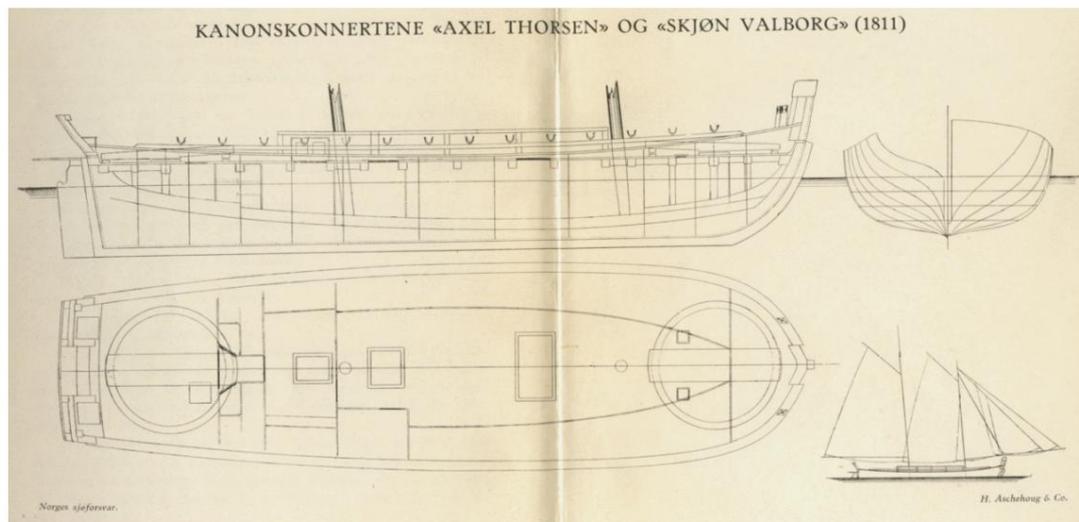
Müller est probablement le jeune officier de marine auquel Nelson faisait référence au prince héritier lorsqu'il faisait référence aux courageux jeunes officiers de marine - et donc pas à Peter Willemoes. (Cette question a occupé l'esprit de la Norvège et du Danemark pendant des années).

Plus tard cette année-là, il servit sur le navire-école des cadets Fredericksværn et fut promu lieutenant principal en 1802.

En 1806, en tant que capitaine d'un bateau-pilote, il s'embarqua pour Saint-Pétersbourg, où le navire fut donné à la marine russe. Là, Müller a rencontré le tsar Alexandre Ier lorsque ce dernier est monté à bord.

Muller commandait la canonnière Flensburg en septembre 1807, lorsque les Britanniques s'en emparèrent ainsi que de nombreux autres navires après la capitulation des Danois après la deuxième bataille de Copenhague. Flensburg n'a pas fait le voyage en Grande-Bretagne mais a été perdu dans une tempête dans le Kattegat.

Après une courte période de 1808 à 1810, lorsque Müller commandait une division de canonnières à la frontière norvégienne avec la Suède, il fut promu capitaine et reçut le commandement du brick Lougen, qui devait naviguer avec HDMS Langeland vers le Cap Nord ensemble. avec trois goélettes norvégiennes terminées.



En tant que commandant de la flottille du Finnmark, il rétablit en 1810 le contrôle de la Norvège sur la route commerciale vers le nord de la Russie à laquelle les navires de guerre britanniques avaient interdit l'accès. tout comme il était responsable de la reconstruction des défenses du port à Hammerfest.

La même année, Müller avait presque perdu son navire lorsque Lougen s'est échoué sur un récif au sud de Bodø alors qu'il était en route vers Trondheim avec onze plus gros navires qui avaient été pris comme prises en septembre.

En 1811, Müller était de nouveau aux commandes de la flottille du Finnmark, qui cette année-là comprenait quatre goélettes norvégiennes et cinq autres navires armés.

À la suite de son séjour si loin dans le nord, Müller contracta un rhumatisme articulaire aigu et fut en congé de maladie pendant la majeure partie de 1812. De retour au service actif en 1813, il fut chargé d'escorter avec succès un régiment de fantassins à travers la Grande Ceinture malgré les Britanniques. blocus.

Un an après le traité de Kiel et la courte guerre avec la Suède, Müller demanda au roi (Frederik VI) d'être libéré de ses obligations envers la flotte. Mais le roi ne tenait pas à perdre un officier aussi efficace que Muller, il lui permit donc de rester en Norvège pour une période de deux ans - une tâche qui devint plus tard permanente - et en 1841, Müller fut nommé vice-amiral de la Marine norvégienne.



Johan Christian von Schrødersee (1754 – 1801),

Il devint sous-lieutenant dans la marine en 1773. Après avoir fait quelques expéditions avec les navires de la marine, il resta longtemps à Frederiksværn et en 1777 dirigea la goélette Støren. Est allé à Schrødersee 1778 dans le service militaire anglais. Où, pendant 4 ans, il a servi aux Antilles sous les célèbres amiraux Rodney et Hood, qui ont mené de nombreuses et - en termes navals - des batailles intéressantes contre la flotte française.

A été nommé premier lieutenant 1781, capitaine lieutenant 1784. En 1785, il était dans l'escadron d'exercice. 1788 commandant de la pièce barge Nyborg, plus tard d'Agershus à la défense maritime sur Copenhagen Red, l'année suivante à bord du paquebot Den Prægtige et membre d'une commission d'artillerie.

Nommé en 1789 adjudant général. En 1793, il convoya en tant que commandant du brick Glommen à Finistère et en 1794, il commanda en second la frégate Thetis, poste qu'il dut abandonner pour cause de maladie. Cela s'est développé de telle manière que 2 ans plus tard, il a dû démissionner du service en raison d'une infirmité avec le grade de capitaine 1796

Lors de la bataille de Reden le 2 avril 1801, il séjourne à la batterie Sixte près du prince héritier ; Lorsque l'information est venue que le commandant du blockship Indfødsretten, le capitaine Albert de Thurah, et son commandant en second, le lieutenant Cortsen, étaient tombés, le prince a appelé l'une des personnes présentes pour prendre le commandement du navire. Schrødersee s'est immédiatement porté volontaire, s'est laissé ramer sur le Nest, mais avait à peine mis le pied sur le pont de l'Indfødsretten qu'il a été touché par balle et mortellement blessé, si bien qu'il est décédé le jour même

Pierre Willemoes (1783 – 1808),

Willemoes est déjà devenu étudiant à l'Académie navale à l'âge de douze ans. En 1800, alors qu'il avait dix-sept ans, il reçut son grade de premier officier en tant que sous-lieutenant, après quoi il servit sur les paquebots Louise Augusta et Danmark.

Lors de la bataille du Nid du 2 avril 1801, Willemoes acquit une grande renommée. Il reçut le commandement de la batterie navale n° 1, une flotte insubmersible de 24 canons. Il vint faire face aux deux grands paquebots anglais Elephant (avec à son bord le célèbre amiral anglais Horatio Nelson) et Ganges.

Après un peu plus d'une heure et demie de combat, Willemoes a dû abandonner et laisser la batterie dériver hors de la zone de combat.

Peter Willemoes a été pendant un certain temps au service de la Russie, mais est rentré chez lui après le pillage britannique de la flotte en 1807.

Le 22 mars 1808, Peter Willemoes était à bord du paquebot Prinds Christian Frederik avec 68 canons et un équipage de 576 hommes en route vers la Grande Ceinture depuis la Norvège. Dans le Kattegat au large de Sjællands Odde, ils rencontrèrent une unité navale anglaise composée de deux navires de ligne, une frégate et deux navires plus petits. Après quelques heures de combats, ils durent abandonner lorsque le navire s'échoua.

À bord, il y avait 132 blessés et 69 tués, et parmi les tués se trouvait Peter Willemoes, 24 ans.



Le prélude de la "Bataille du Nid" du jeudi saint 2 avril 1801

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. En ce qui concerne l'Angleterre, on parlait d'une lente escalade de la situation, où le Danemark n'aurait peut-être pas précisé toutes les conséquences, mais où les gains immédiats - et la pression des armateurs, des grands marchands et de l'industrie - auraient pu aveugler la décision politique -fabricants.

À l'été 1800, c'est l'affrontement, puis les événements s'accélérent. Le Danemark s'est soudainement retrouvé dans une situation de politique étrangère très compliquée sans solutions faciles.

A partir de 1800, les Anglais demandent que les navires neutres soient fouillés et, s'ils s'y opposent, le convoi et l'escorte doivent être amenés dans un port anglais. Dans le même temps, les exigences concernant les charges des navires ont été renforcées. Vous n'étiez pas autorisé à naviguer avec de la "contrebande", c'est-à-dire des marchandises pouvant être utilisées dans la guerre, mais les Anglais ont étendu ce concept pour inclure également la nourriture et les matières premières.

La première confrontation a eu lieu lorsque les Anglais ont rencontré un convoi danois dans la Manche en route de Kristiansand vers la Méditerranée. L'escorte était composée de la frégate Freya avec le capitaine Peter Krabbe comme commandant. Il avait des instructions strictes pour ne pas adhérer. Après une bataille courte mais courageuse le 25 juillet 1800, Krabbe dut se rendre à quatre frégates anglaises et se rendre dans un port anglais avec le convoi.



Le Danemark dut céder et laisser les Anglais fouiller les navires marchands danois. Cela a mis le Danemark en conflit avec la Russie, qui à l'époque était parmi les ennemis de l'Angleterre. La Russie était le plus fervent partisan de l'Alliance de neutralité armée entre la Russie, le Danemark-Norvège et la Suède. Du côté danois, ils voulaient ajouter les Anglais, mais en même temps, il était également important de faire entrer les Russes dans une ligue de neutralité armée, afin que le Danemark puisse poursuivre ses activités rentables sur les océans du monde sans ingérence anglaise.

Il n'a pas fallu longtemps aux Anglais pour voir clair dans le double jeu danois. En janvier 1801, ils s'emparèrent de tous les navires danois dans le port anglais et envoyèrent des troupes pour occuper les colonies danoises de Trankebar et des Antilles.

Après cela, les Anglais ont préparé une force navale qui devait faire un "tour de force" autour de la mer Baltique et convaincre l'alliance de ne pas faire obstacle à la flotte anglaise. Cela devait se produire alors que la glace desserrait son emprise sur les flottes de la mer Baltique. Ils attaqueront d'abord la flotte danoise à Copenhague, puis les Suédois à Karlskrona et enfin les Russes à Reval (Tallinn), Saint-Pétersbourg et Kronshtadt.

En mars, l'amiral Sir Hyde Parker a navigué avec une force navale anglaise de 53 navires, dont 21 navires de ligne, vers les eaux danoises. Il avait des instructions diplomatiques strictes, et il était prudent et réservé. Si le recours à la force était nécessaire, ses commandants d'escadron, le vice-amiral Horatio Nelson et le contre-amiral Thomas Graves, pourraient attaquer la flotte dano-norvégienne, qui était en train d'être équipée sur le rouge de Copenhague.

Du côté danois, il était clair que quelque chose n'allait pas. D'une part, la capitale devait être protégée, et d'autre part, la flotte devait être empêchée de se perdre.



Par conséquent, la défense danoise a décidé de mettre les vieux navires de la marine sur une "ligne de défense maritime".

Cela signifie que les navires déclassés étaient ancrés en tant que "bateaux blocs", dotés d'un certain nombre de canons et d'un équipage.

Les navires modernes de la flotte sont restés sur Holmen, et les navires de la ligne de défense maritime devaient tenir les navires ennemis à distance, afin que leurs canons et mortiers ne puissent pas bombarder Holmen et la ville elle-même. Ils avaient depuis longtemps l'intention de développer "Trekroner" en un fort fort, mais cela ne s'est jamais vraiment concrétisé, et avant la bataille, ils n'ont réussi qu'à faire de simples constructions en bois et à les remplir de terre. Néanmoins, il devient un fort très fort, doté de canons de 24 livres, et il vient constituer le noyau de la défense le 2 avril. La flotte a fourni env. 3 000 hommes, et les 2 000 hommes restants se composaient principalement de volontaires qui devaient apprendre à faire fonctionner les canons à la hâte. Enfin, certains ont été forcés de participer aux combats.

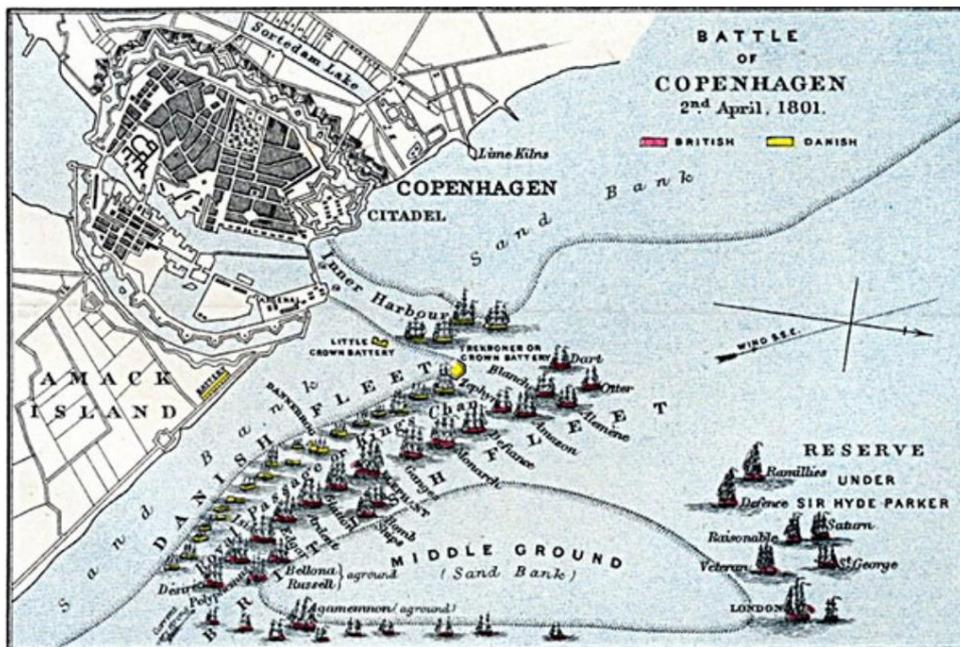


Après avoir passé par Kronborg, dont une grande distance a été tenue, la flotte anglaise a jeté l'ancre au large de Tårnbæk, où Sir Hyde Parker a tenu une réunion avec les commandants.

Il a rendu une force de 12 navires de ligne et 7 frégates au vice-amiral Nelson, qui a navigué vers le sud à travers le Dutch Deep (c'est-à-dire à l'est du Middle Ground). Ici, ils mirent l'ancre au sud du site le 1er avril 1801.

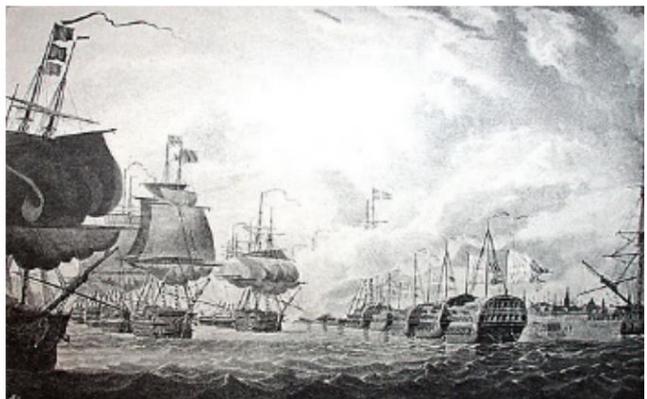
La nuit, les Anglais effectuent un relevé des eaux et tracent des balises. Le lendemain matin à A 10 heures, les navires anglais se sont levés vers le nord à travers Kongedybet (à l'ouest de Middelgrunden).

La ligne danoise était d'env. 500 mètres à l'extérieur des batteries fixes de Trekroner, Lynetten, Sixtus, Quintus, Prøvestenen et Strickersbatterie.



La plupart des navires danois étaient à quatre ancres, certains seulement à deux. Nelson avait demandé à ses commandants de navires d'ancre les navires de la ligne au large de chacun des navires danois importants, et la ligne anglaise s'étendait à env. 500 mètres à l'est du danois.

On estime que la force de Nelson était de 8 885 hommes et portait 1 206 canons et 14 mortiers lourds. La force danoise a réussi à placer entre 700 et 900 canons sur toute la ligne avant l'attaque.



Cela s'est avéré être un combat beaucoup plus violent que Nelson et Parker ne l'avaient imaginé. Nelson s'attendait à vaincre toute résistance en une heure, mais ce n'est qu'après cinq heures que les combats ont cessé.



Même si dans le recueil de chansons du lycée on peut lire sur les héros "qui ont gagné à Kongedybet",

ce fut alors une nette victoire anglaise, mais ce fut le combat le plus dur de Nelson, et nombre de ses navires étaient mal équipés. Son patron était inquiet et lui a ordonné de retourner au mouillage de Tårnbæk, mais Nelson, comme on le sait, a fermé les jumelles et "n'a pas pu voir le signal du drapeau".

Du côté danois, il y a eu 367 morts et 635 blessés, tandis que du côté anglais, il y a eu 254 morts et 689 blessés. De plus, 1 779 Danois ont été capturés sur les navires capturés.

La trêve a été obtenue sous la menace que Nelson brûle les navires capturés, au cours desquels la vie des équipages serait en danger. Par erreur, le parlementaire anglais a été envoyé au prince héritier et non au commandant, car Olfert Fischer n'avait pas son insigne de commandement visiblement agité des Trois Couronnes à ce moment-là. C'est donc le prince héritier, et non Olfert Fischer, qui a décidé d'interrompre le match. Au cours des négociations qui ont suivi, la nouvelle de l'assassinat du tsar russe est arrivée et, avec cela, le reste de l'expédition baltique anglaise a été annulé. Les conditions de paix exigeaient que le Danemark et la Norvège quittent l'alliance de neutralité armée.



Le bombardement de Copenhague et le "vol de la marine" en 1807

Quand, après la bataille de Friedland en juin 1807 et la paix de Tilsit qui a suivi, Napoléon a éliminé la Russie et la Prusse comme ennemis. Pouvait-il se tourner vers l'Angleterre et y préparer une invasion ?

Cela nécessiterait une force navale et des navires de transport considérables, et il pourrait probablement obtenir cela de la Russie, du Danemark-Norvège et du Portugal.

Si lesdites flottes étaient de quelque manière unies contre l'Angleterre, le pays serait sérieusement menacé.

Pour les Anglais, c'était une lutte pour l'existence. Et cela exigeait une action résolue et rapide. Dans le même temps, ils devaient évacuer les troupes britanniques en Poméranie suédoise (de Rügen) avant qu'elles ne soient coupées par les forces de Napoléon. Quoi de plus naturel que de faire venir les troupes, de bloquer les voies d'accès à la Zélande, principalement en bloquant le Grand Belt, puis de prendre la flotte du Danemark avant que Napoléon lui-même ne vienne s'en emparer ?

Avec cela, le décor était planté pour les événements de l'été 1807, lorsque le prince héritier et le ministre des Affaires étrangères avaient encore de la sympathie pour l'Angleterre, avec laquelle ils ne voulaient en aucun cas s'engager dans une guerre.

Depuis janvier 1807, cependant, il y avait eu des problèmes avec les Anglais qui, en réponse au "blocus continental" (blocus) de Napoléon, interdisaient le commerce neutre dans les ports des pays belligérants. Cela a durement touché la navigation dano-norvégienne et a aggravé les négociations avec les Anglais menant à l'été fatidique de 1807. La flotte dano-norvégienne était bien équipée et avait des chefs expérimentés et qualifiés de la guerre, mais la flotte n'était pas préparée, précisément ainsi, pour ne pas provoquer les Anglais. En retour, les Anglais reçoivent en mai 1807 un message erroné indiquant que les Danois équipent désormais la flotte !

Certains officiers de marine danois qui s'étaient rendus à Portsmouth en rentrant des colonies ont pu annoncer que les Anglais prévoyaient des précautions contre la flotte dano-norvégienne. Ils ont ramené l'avertissement chez eux, mais on leur a dit qu'ils étaient des officiers de marine et qu'ils ne devaient pas faire de politique ! - une approche politique de la défense qui s'avérera se répéter 133 ans plus tard !!!!!

Les forces de Napoléon étaient maintenant au sud du Holstein. L'armée danoise était donc stationnée à Holstein au cas où Napoléon voudrait monter dans le Jutland. S'ils avaient craint une attaque anglaise sur Copenhague, ils y auraient été transférés.

La perspective menaçante que la flotte danoise puisse tomber entre de mauvaises mains a conduit le nouveau ministre anglais des Affaires étrangères, George Canning, à prendre une série de décisions rapides en juillet 1807 - certes sur une base erronée.

L'amiral James Gambier reçut l'ordre le 18 juillet d'équiper une force navale pour protéger un convoi de 153 navires de transport transportant une force d'invasion. Le Gambier quitta Yarmouth le 26 juillet et fit son apparition dans les eaux danoises au début d'août.

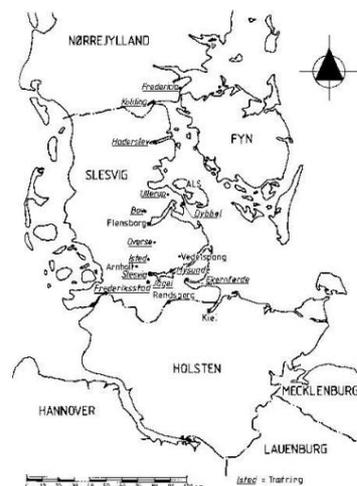
La première tâche de la flotte anglaise était d'isoler la Zélande en coupant le trafic danois à travers le Grand Belt : l'armée danoise de 20 000 hommes à Holstein ne pouvait pas être transférée à Copenhague.

Dans le même temps, les troupes anglaises de Rügen devaient être évacuées avant que Napoléon ne puisse les couper. Ils pourraient facilement être transférés de Stralsund et atterrir à Køge Bugt.

Un diplomate britannique a approché le prince héritier à Kiel pour présenter les demandes anglaises de placer la flotte danoise-norvégienne sous commandement anglais, de sorte que le Danemark devienne ainsi un allié.

Alternativement, vous pouvez engager la flotte et la récupérer après la guerre. On ne pouvait pas parler de véritables négociations. Danemark-Norvège devait maintenant choisir son camp.

Les négociations ont échoué le 13 août et le 16 août, un débarquement à grande échelle a commencé à Vedbæk et plus tard également à partir de Skovshoved. Avec des bateaux à rames, les Anglais débarquent 20 000 hommes avec l'équipement associé et 3 000 chevaux.



Les troupes ont marché vers la capitale et se sont alignées en demi-cercle autour de la ville de Kalvebod Strand à la baie de Svanemølle. Le 21 août, les troupes de Poméranie suédoise ont commencé à débarquer à Køge.



Copenhague était bien défendue, surtout du côté de la mer, et les Anglais le savaient bien dès 1801. Du côté anglais, ils voulaient éviter une répétition des batailles acharnées de 1801, et donc ils pariaient sur la réalisation de leur objectif maritime - avoir la flotte danoise a remis - dans un effort avec de grandes forces armées.

Désormais, les défenses de la ville étaient divisées en quatre zones: "Københavns Vold" et "Christianshavns Vold", qui couvraient respectivement la ville au nord et au sud du port. La marine occupait le "Søbefæstningen", qui couvrait la ville du côté du lac. Enfin, il y avait les canons de la "Citadelle Frederikshavn" (Kastellet), qui soutenaient la fortification maritime et en même temps pouvaient couvrir la ville contre les attaques du nord sur la petite zone terrestre, "Classens Have", entre le lac Sortedamssøen et Svanemølle Baie.

La fortification maritime pouvait être soutenue par un grand nombre de canonnières, qui étaient engagées dans de féroces batailles sur les flancs à Kalveboderne et dans la baie de Svanemølle, respectivement. Plusieurs navires anglais ont été coulés ou renfloués, et la canonnière Stubbekøbing a été touchée de plein fouet, de sorte que tous sauf 17 hommes ont péri. Il y avait jusqu'à 79 hommes à bord dans les plus grandes canonnières. Le commandant de la flotte, le commandant Bille, était le commandant de la fortification maritime et également nommé pour être l'un des deux adjoints du commandant de la défense de Copenhague.



Le plan anglais consistait naturellement à attaquer Copenhague par son point le plus faible, et c'était du côté de la terre. La ville devait être encerclée, soumise à un bombardement et incendiée. Il n'était donc pas question de battre les forces danoises au combat, mais d'un bombardement terroriste visant la capitale.

Cela devrait garantir une solution négociée rapide. En partie, les forces de Napoléon devaient être incapables de venir au secours de Copenhague, et en partie, les Anglais devaient être en mesure de préparer la flotte danoise et de partir avec elle avant que les glaces ne ferment les eaux. Le bombardement a duré trois nuits, puis la ville s'est rendue.

Le prince héritier était furieux lorsqu'il a reçu l'annonce de la reddition à Kiel.

Le commandant de la flotte, le commandant Bille, s'est également mis en colère.

Il aurait combattu plus longtemps et fait en sorte de détruire la flotte sur Holmen pour qu'elle ne tombe pas aux mains des Anglais. Il ne parvient pas à joindre son patron, le général germanophone Peymann. Le prince héritier avait par



ailleurs donné l'ordre de détruire la flotte en cas de capitulation, mais elle n'atteignit jamais Copenhague, car ses courriers furent amenés par les Anglais en passant par le Langelandsbelt.

Cela a été suivi par le "vol de la flotte", qui était le véritable but de l'effort anglais. Les Anglais sont allés travailler à fond sur Holmen. Ils ont pris 18 navires de ligne, 15 frégates, 7 bricks (plus petits navires de guerre rapides avec un pont de batterie), 23 canonnières et 5 barges (navires spéciaux avec artillerie lourde). Les navires en construction ont été détruits. Tout ce qui pouvait être transporté de valeur était pris. Les Anglais ont rempli 92 navires marchands avec des marchandises de Holmen. Cela impliquait tout, du bois, des voiles, des outils, des cordes, des armes et des munitions au mobilier de bureau et aux outils privés des artisans.

À ce jour, vous pouvez voir que les poignées en laiton d'origine manquent aux portes des bureaux les plus raffinés de Holmen. Ils sont en Angleterre. Les Anglais ont fait bon usage des navires, dont la plupart étaient en bon état.

L'amiral Gambier était très content et le gréement de la flotte lui avait pris beaucoup moins de temps que prévu. Le 20 octobre 1807, la flotte danoise quitte Holmen sous pavillon anglais.



Tous les navires qui ne pouvaient pas être transportés ont été détruits, y compris ceux qui reposaient sur la literie.

La période après 1807 et la « guerre des canonnières 1807 – 1813 »

Les guerres napoléoniennes ont conduit à une demande française que la marine fournisse des effectifs pour deux navires de ligne sur l'Escaut à Vlissingen.

De 1809 à 1813, les navires de la ligne Pultusk et Danzig étaient équipés d'équipages dano-norvégiens sous le commandement du capitaine, plus tard amiral, CE van Dockum.

Lorsque la guerre éclate en 1807, la frégate Diana est en route vers la Méditerranée pour continuer vers les Antilles.

Le navire finit par être saisi par l'Espagne, alliée de l'Angleterre, à Carthagène en 1809.

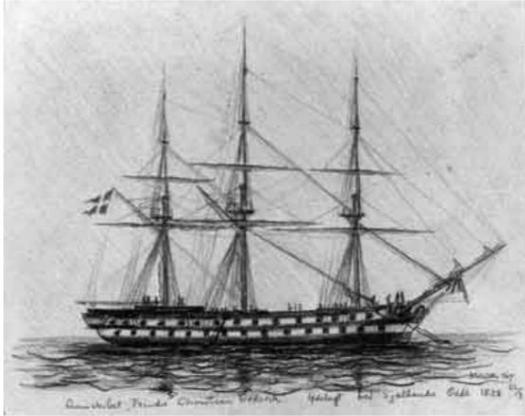


Enfin, la soi-disant "guerre des câpres" doit être mentionnée. Le gouvernement a donné la permission aux particuliers d'obtenir des "lettres de corsaire" et ainsi de procéder à un "piratage autorisé" contre les ennemis du pays.

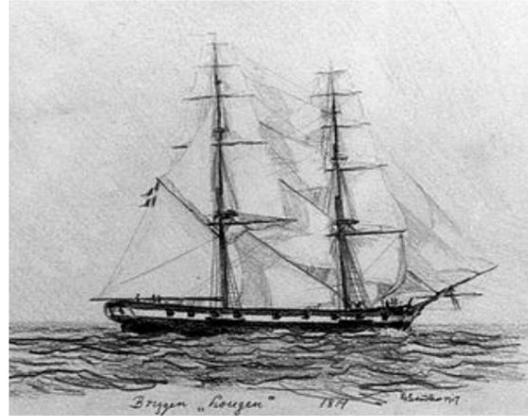
Avec cela, toutes les expéditions anglaises sont devenues des cibles légitimes. Et les corsaires recevaient des prix en argent lorsqu'ils amenaient des navires anglais au port.

La Norvège était au bord de la famine et une partie des opérations de la flotte dans le Jutland consistait à envoyer de la nourriture du nord du Jutland, devant les navires anglais, à la Norvège dans le besoin.

Après 1807, la "guerre des canonnières" se poursuit jusqu'au tournant de l'année 1813/1814. Là où la flotte avec un grand nombre de canonnières nouvellement construites a attaqué des convois et des navires de guerre anglais qui passaient les eaux danoises et norvégiennes. Le paquebot "Prince Christian Frederik" et le brick "Lougen" se trouvaient dans les eaux norvégiennes et ont évité l'extradition.



Le paquebot Prins Christian Frederik



Le brick Lougen

Le paquebot Prinsesse Lovisa Augusta est également venu en Norvège, mais était en si mauvais état qu'il a dû être désarmé. Les deux autres sont venus former le noyau de la nouvelle flotte, qui est immédiatement entrée en guerre avec l'Angleterre.



Le "Prince Christian Frederik" est abattu par trois navires de guerre anglais lors de la bataille de Sjællands Odde le 22 mars 1808, où, entre autres, tombe le jeune lieutenant Peter Willemoes.

Le paquebot a fait 64 morts et 129 blessés.

Il était important pour les Anglais de garder ouverte la route maritime vers la mer Baltique. L'Angleterre était alors celle

la plus grande nation maritime incontestée du monde. La grande marine et la grande flotte marchande de l'Angleterre nécessitaient l'accès à un large éventail de ressources que le pays n'avait pas à sa disposition. Les matières premières, c'est-à-dire le goudron, le lin pour les voiles, le chanvre pour les cordages, le bois pour les coques des navires et surtout les grands arbres pour les mâts, étaient achetées le long de la côte de la mer Baltique. Si la mer Baltique était fermée aux Anglais, ils devaient se procurer les matériaux en naviguant au nord de la Norvège et en empruntant la route beaucoup plus coûteuse via Arkangelsk.

L'une des tâches de la marine anglaise était d'arpenter les océans et de produire des cartes marines. De 1800 à 1806, les Anglais avaient effectué une enquête sur le tronçon du Kattegat au Fehmarn Belt via le Great Belt. Presque tout le commerce maritime à travers le détroit danois passait jusqu'alors par l'Øresund, mais les Anglais pouvaient désormais emprunter la nouvelle route. Avec cela, ils pourraient également envoyer leurs plus grands navires de guerre avec trois ponts de batterie dans la mer Baltique. Drogden à Øresund ne pouvait normalement être dépassé que par des paquebots à deux ponts de batterie.

Pendant la guerre des canonniers après 1807, de nombreuses opérations audacieuses ont été menées par les équipages des nombreuses canonniers dispersées dans tout le Danemark et le long des côtes norvégiennes. Les canonniers venaient d'être introduites dans la marine peu avant 1807, et rien qu'en 1808, 96 canonniers furent construites,

16 chalupes de mortier et 13 canonnières. Au total, env. 250 canonnières. Une partie des bateaux à canon a été construite pour les fonds collectés, ce qui explique les noms étranges des navires tels que Urtekrämmerlauget et Borgersamfundet.

La propre canonnière des officiers de marine pour les fonds collectés s'appelait Victoire ou Mort. La tactique derrière l'utilisation des canonnières était de profiter des situations avec peu ou pas de vent. Ensuite, un adversaire dans un grand navire de guerre ne pouvait pas manœuvrer, tandis que les petites canonnières pouvaient sauver les voiles et être ramées par le grand équipage pouvant aller jusqu'à 79 hommes, équipé de rames longues et lourdes.

Avec cela, on pouvait se coucher dans une position juste à l'avant ou à l'arrière et tirer un longboard dans un navire qui ne pourrait pas lui-même bénéficier du tir de son "bord large". Avec le coup d'un drakkar chanceux vers l'ennemi, vous pourriez nettoyer la moitié d'un pont de batterie d'hommes et de canons.



Les canonnières opéraient en groupes plus importants et c'était une sorte de guérilla en mer.



Les escarmouches les plus célèbres furent la capture du brick HMS Tickler dans la ceinture de Langeland le 4 juin 1808 avec des canonnières de Langeland et de Tårs.

La capture du brick HMS Turbulent et de 11 navires marchands à Flinterenden le 9 juin 1808 et la capture du brick HMS Seagull au large de Kristiansand le 19 juin 1808.

Le 1er août 1808, un brick anglais, le HMS Tigress, est capturé à Agersø.

L'action la plus célèbre fut la bataille contre le navire anglais de ligne HMS Africa au large de Dragør le 20 octobre 1808.

En juin 1810, il réussit à attirer une escorte loin d'un convoi anglais et à capturer les 50 navires du convoi et à les emmener à Kristiansand. La conquête a été évaluée à 7,5 millions de Riksdaler.

En mai 1809, les Anglais attaquèrent Anholt, car le phare était important pour la sécurité de la navigation de la flotte anglaise et de la flotte marchande.

Le phare a été converti en un fort nommé "Fort Yorke", et une plus grande garnison s'y trouvait.

En mars 1811, il fut décidé du côté danois de reprendre le phare par un effort de 12 canonnières et 12 navires de transport, qui devaient amener 650 soldats sur l'île.



L'opération était bien planifiée, mais s'est terminée par un chaos total et un échec lorsque des navires de guerre britanniques sont apparus de manière inattendue. Près de 400 hommes sont capturés et les équipages des canonnières, venus de Mols, doivent ramer jusqu'à Hundested après une longue journée à la rame et une défaite ! Anholt est resté aux mains des Anglais pour le reste de la guerre.

La bataille de Lyngør, dans le sud de la Norvège, du 6 au 7 juillet 1812, opposait le navire anglais de ligne HMS Dictator et trois bricks navals contre la frégate danoise-norvégienne nouvellement construite Najaden et les trois bricks navals danois-norvégiens Kiel, Lolland et Samsøe. Un certain nombre de canonnières, canonnières et sloops norvégiens locaux ont également participé.

Samsøe s'est échappé, tandis que Kiel et Lolland ont été conquis par les Anglais. Le Najad était une épave en feu, mais son commandant et son équipage ont continué le combat depuis les canonnières, et le peuple a repris Kiel et Lolland. L'intensité de la bataille peut être vue d'après les chiffres des pertes.

Sur l'équipage du Najaden de 315 hommes, 133 sont morts pendant la bataille, tandis que 102 ont été blessés et quatre hommes faits prisonniers.



L'effort naval danois-norvégien signifiait que les Anglais devaient consacrer de très grandes ressources à la protection des convois. D'autre part, cela fait également partie de l'histoire que le commerce maritime anglais n'a pas été affecté de manière significative par l'effort. Les Anglais étaient simplement trop forts et trop nombreux.

La flotte dano-norvégienne n'a pas pu empêcher ou réduire la présence, le convoyage et le commerce maritime anglais en mer Baltique.

Un bon marin danois, qui avait été avec les deux en 1801 et en 1807, reçut l'épithète suivante :

"En 1801 il se leva et resta debout, en 1807
il tomba et resta couché".

Cette épitaphe laconique pourrait peut-être aussi être utilisée pour désigner la situation de la marine pendant les guerres entre l'Angleterre. 1801 est un accident, mais 1807 est un désastre dont la marine et le Danemark ne se remettent jamais ! En 1813, la faillite de l'État suivit et en 1814 la perte de la Norvège au profit de la Suède.

La délégation de négociation suédoise en 1814 a exigé que la Norvège, c'est-à-dire la «Norvège continentale», soit placée sous la couronne suédoise. Le traité excluait expressément les anciens "pays fiscaux norvégiens" de l'Atlantique Nord : les îles Féroé, l'Islande et le Groenland.

Cette clarification a ensuite joué un rôle décisif lorsque, dans les années 1930, le gouvernement danois a eu un différend avec la Norvège sur le nord-est du Groenland, qui a été porté devant la Cour internationale de justice.

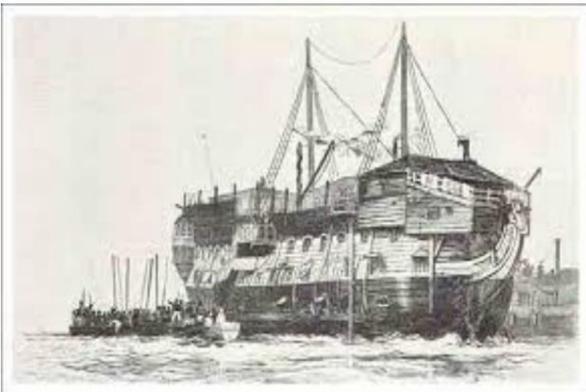
En 1815, les guerres napoléoniennes ont laissé le Danemark comme un petit pays pauvre sans marine importante et avec un commerce maritime considérablement réduit. En revanche, la fierté nationale n'a pas failli. La raison pour laquelle nous avons perdu contre Nelson en 1801 était son stratagème infâme consistant à menacer de brûler les navires sur le nid avec les blessés à bord. De même, nous avons perdu la flotte à cause du comportement pas très courtois des Anglais qui bombardaient la capitale jusqu'à la remise de la flotte. La marine avait combattu vaillamment contre la puissance supérieure et réclamé l'honneur du drapeau de guerre et de la nation.

La marine avait gagné le respect de la population.

Un chapitre "noir" dans la fière histoire de la marine.

Mais avec la perte de la flotte a également suivi un chapitre noir dans l'histoire de la flotte, car de nombreux navires désarmés ont été utilisés par les Anglais comme navires prisonniers flottants - les prisonniers - qui étaient ancrés au large des villes navales anglaises, par ex. Plymouth, Portsmouth et Chatham.

Il s'agissait, entre autres, utilisé pour les 7 000 marins danois et norvégiens qui sont devenus prisonniers de guerre en Angleterre de 1807 à 14 pendant la guerre entre le Danemark et l'Angleterre.



Les prisonniers étaient répartis entre 2 000 marins danois et 5 000 marins norvégiens, dont certains étaient déjà devenus prisonniers avant le "vol de la flotte" en 1807.

Pendant la guerre de 1807, la flotte anglaise captura de paisibles navires marchands danois et les marins à bord devinrent prisonniers de guerre. Les orloggaster des canonnières et des corsaires de la marine danoise - une sorte de pirates autorisés par l'État - se sont également retrouvés en "Prisonen" s'ils étaient capturés.

À Chatham, où se trouvaient la plupart des Danois et des Norvégiens, les prisonniers ont été soumis à un peu d'humiliation. Ils sont devenus une attraction touristique locale et chaque jour, d'innombrables touristes ont navigué dans des bateaux à rames pour voir les prisonniers de près. C'était presque comme un voyage au zoo.

Les officiers des marins, contrairement aux marins, pouvaient vivre une vie assez libre à terre dans la ville de Reading. Ils n'avaient qu'à donner leur parole d'honneur de ne pas fuir. Dès lors, ils participent à la vie mondaine de la région avec des bals et des dîners raffinés avec des officiers de marine anglais. C'était une guerre de gentlemen.

Mais pour la grande majorité des marins ordinaires, les conditions étaient bien différentes. De nombreux récits de prisonniers racontent la lutte pour la survie sur les navires de guerre déclassés. Les prisonniers étaient, pour la plupart, logés comme des harengs dans un tonneau, entassés sur des paquebots goudronnés noirs, désaffectés, non ancrés, exposés à la maladie, à la faim et à une oisiveté énervante - souvent dans des conditions misérables qui signifiaient la faim, la maladie et la mort pour beaucoup. À cela s'ajoutent des récits intéressants de ceux qui ont abandonné et, pour échapper aux terribles conditions, ont rejoint le service anglais et ont donc été qualifiés de traîtres.

Les conditions difficiles n'étaient-elles pas simplement le reflet de la coutume contemporaine envers les prisonniers de guerre ?

Non, des documents dans un certain nombre de sources tant du côté danois qu'anglais parlent du bon traitement humain équivalent aux prisonniers de guerre anglais reçus au Danemark, où local par exemple. risquait la vie des naufragés et recevait généralement les Anglais capturés plus comme des invités que comme des ennemis.

L.E.K

Remarques:

[1] Le mot «rouge» désigne généralement un mouillage naturel approprié au large d'un port, ici les eaux immédiatement à l'est et au sud de l'entrée du port de Copenhague.

[2] Notez que les contemporains appelaient la Grande-Bretagne l'Angleterre. L'ennemi était donc systématiquement appelé à l'époque contemporaine l'Angleterre et les Anglais, et les guerres de 1801 à 1814 étaient donc appelées les guerres anglaises.