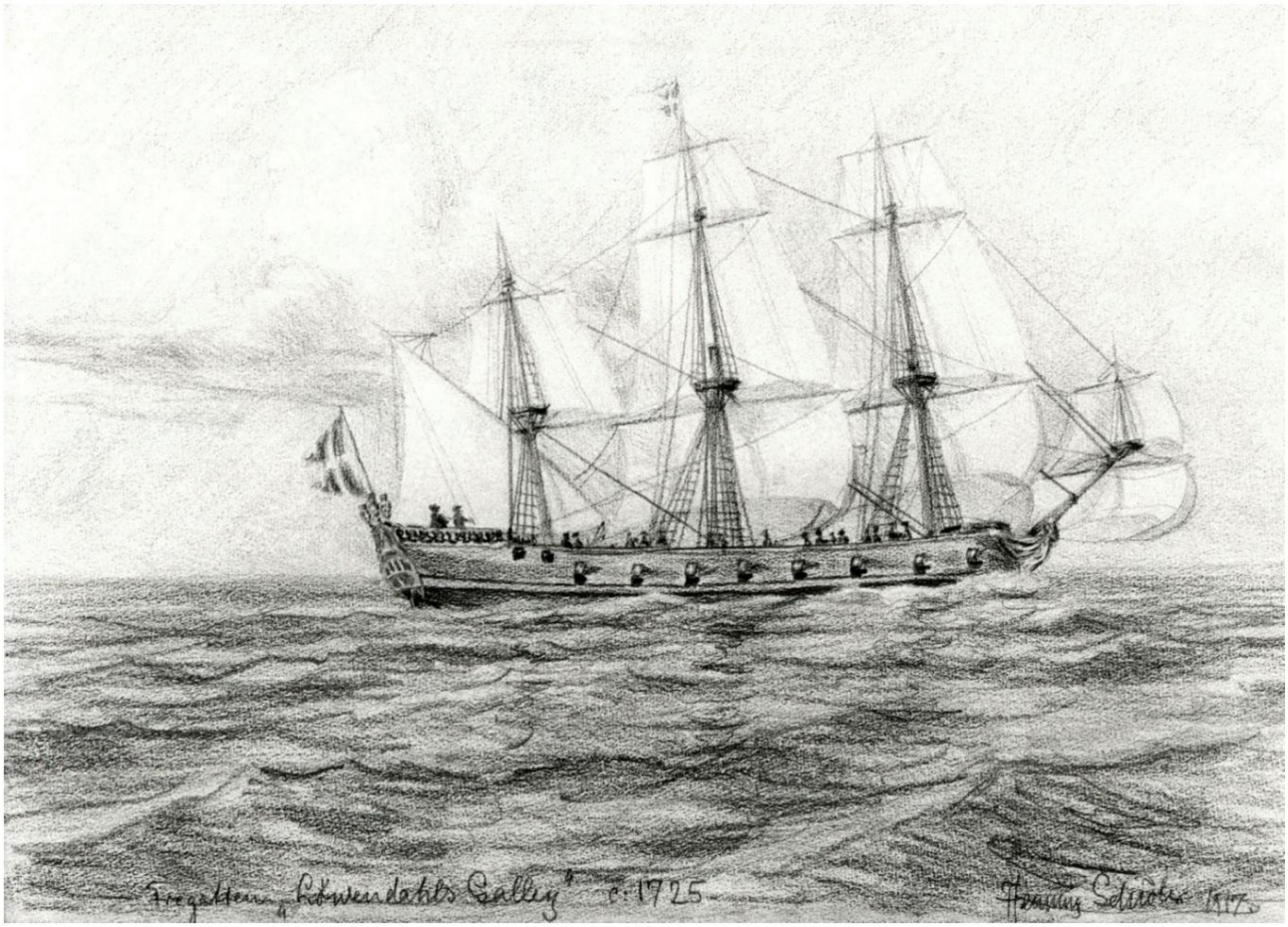
Abschnitt Nr. 4: Die Zeit von 1697 bis 1800: Von den schwedischen Kriegen bis zu den englischen Kriegen



Peter Jansen Wessel (1690 – 1720) erwies sich als hochqualifizierter Marineoffizier, der zahlreiche gewagte Operationen durchführte, aber er lebte ein kurzes und dramatisches Leben voller Intrigen. Er stammte aus Norwegen, wo es keinen Adel gab.
Im Alter von 26 Jahren wurde er für seine Bemühungen vom dänischen König in den Adelsstand erhoben und im Alter von 28 Jahren zum Admiral ernannt. Kurz nach seinem 30. Geburtstag
wurde er in einem Duell getötet der Krieg, der ihm sonst persönliches Glück gebracht hätte.

(Quelle Nationales Geschichtsmuseum – Frederiksborg)



(Quelle: Die digitalen Sammlungen des Nationalmuseums)

Bereits im Alter von 21 Jahren wurde er Kommandeur des Schoners (ein Schiff mit fünf Kanonen) *„The Worm"* und im darauffolgenden Jahr Er war Kapitän der Fregatte *„Løwendahls Galeere",* mit der er einen schwedischen Freibeuter gefangen nahm.

In den späteren Kriegsjahren operierte Tordenskiold von Fladstrand (Frederikshavn) aus in Richtung der schwedischen Westküste, unter anderem in Richtung Dynekilen.
Als Tordenskiold im Dezember 1718 erfuhr, dass Karl der Zwölfte tot war (entweder durch einen Feind oder eine schwedische Kugel gefallen), schickte er keinen Kurier mit der Nachricht. Er selbst segelte nach Kopenhagen, ging zum Schloss hinauf, weckte Friedrich den Vierten und überbrachte ihm persönlich die Nachricht, die zu seiner Ernennung zum „schout-bij-nacht"[1] führte .

1719 eroberte Tordenskiold *die Festung „Carlsten“* auf Marstrand und zerstörte später im selben Jahr die schwedische Flotte in Göteborg.



(Quelle: Fünisches Kunstmuseum)

Anschließend wurde er zum Vizeadmiral ernannt. Der Krieg – und damit auch Tordenskiolds Glück – endete danach abrupt.
1720 kam er auf dem Weg zum fremden Militärdienst in einem Duell in Gleidingen bei Hannover ums Leben.

Wegen des Duells bekam Tordenskiold erst unter Friedrich dem Sechsten ein ordentliches Denkmal.
Sein Sarkophag mit der Aufschrift „Dynekilen – Marstrand – Elfsborg“ befindet sich in der Kapelle der Holmenskirche.

Auf dem Grabstein steht:

„Der Held Peder Tordenskiold

Vizeadmiral

Ihn erwähnte sein König mit Ehren,

seine Mitbürger mit Freude,

seine Feinde mit Schrecken.

Dänemarks Jahrbücher vermerken seinen Tod.

Diese Erinnerung hat ihm Friedrich der Sechste eingeprägt.“



(Quelle: unbekannt)

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

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

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

Er war ein erfahrener Navigator und Landvermesser.



(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

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

Trotz seiner mangelnden Ausbildung als Marineoffizier war er ein erfahrener Administrator, der in verschiedene Richtungen blickte.
Während er der Marine in vielen Bereichen zugute kam, wusste er gleichzeitig, wie man guten wirtschaftlichen Sinn beweist.

Von Anfang an hatte er sich vorgenommen, der Flotte ein Trockendock zur Verfügung zu stellen, und mit Hilfe eines herbeigerufenen niederländischen Wasserbauers, Dumreicher, führte er dieses Unterfangen mit großer Energie im Laufe von 4 Jahren durch, was die örtlichen Gegebenheiten erschwerten .

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

Dennoch dachte er darüber nach, den Hafen durch feste Marinebatterien zu sichern, ein Plan, der jedoch erst später umgesetzt wurde.

Er war es, der das, was zuvor versucht worden war, die Marine durch Rekrutierung mit den nötigen Arbeitskräften zu versorgen, wieder aufgenommen und vollständig weiterentwickelt hatte, aber verfallen war. Jetzt gegründet 1739-41 Die Rekrutierungsarbeit sowohl in Dänemark, Norwegen als auch in Schleswig dauerte bis in die jüngste Zeit.

Gleichzeitig arbeitete er eifrig daran, der Marine eine gute Basis für Marineoffiziere zu bieten, indem er den Offizieren eine viel bessere Ausbildung mit Abschluss ermöglichte, als sie zuvor erhalten hatten. Er ließ auch ein Schulschiff für die Seekadetten ausrüsten.

Christian Carl Frederiksen Gabel (1679 – 1748)



(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

Gabel nahm als Schiffskommandant mit dem Schlachtschiff „Sophie Hedevig“ im Geschwader von Gyldenløve am anhaltenden Gefecht gegen die Schweden teil, das vom 28. bis 30. September 1712 während des Großen Nordischen Krieges stattfand. Der Kampf endete damit, dass die Dänen 100 Transportschiffe eroberten; und Gabel befand sich auf dem vordersten Schiff der Flotte.

1714 war er zunächst Divisionskommandeur im Geschwader von Admiral Peter Raben, später unabhängig operierender Geschwaderkommandeur in der Ostsee mit einer kleineren Streitmacht, zu der auch die bekannte Fregatte „Løvendals Galej“ unter Führung von Peter Wessel Tordenskiold gehörte.

Im Jahr 1715 wurde Gabel früh im Frühjahr mit 8 Kriegsschiffen und einigen kleineren Schiffen entsandt, um zu verhindern, dass das schwedische Geschwader aus 4 Kriegsschiffen und 2 Fregatten die dänischen Küsten überfällt. Er traf seine Gegner am 24. April bei Fehmarn und lieferte ihnen eine siebenstündige Schlacht, die seitdem „Schlacht bei Kolberger-Heide“ genannt wurde; die unterlegene schwedische Truppe musste fliehen.

Für diesen Sieg, bei dem die Dänen fünf Kriegsschiffe gefangen nahmen und rund 1.800 Gefangene machten, wurde Gabel zum Vizeadmiral befördert und zum Kammerherrn ernannt, eine zu dieser Zeit einzigartige Auszeichnung. Nach einem kürzeren Feldzug im Jahr 1717, als Gabel durch Raben i. ersetzt wurde

Als Oberbefehlshaber der Hauptstreitkräfte im Baltikum trat er am 31. Mai zurück, um den wichtigen Posten des Chefkriegsministers zu übernehmen. Im selben Jahr wurde er zum Ritter des Dannebrog ernannt.



(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

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

1749 wurde er an die Marineakademie in Kopenhagen geschickt, die er 1763 als Leutnant und als Nummer 1 von 19 Prüflingen abschloss.
Schon früh interessierte sich Gerner für die Kunst des Schiffbaus, da sein Vater eine Zeit lang den Schiffbau auf Holmen geleitet hatte. Und da er sofort sowohl Können als auch Willen zeigte, dauerte es nicht lange, bis der damals tatkräftige Leiter der Marine, Graf Frederik Danneskiold-Samsøe (1703-
1770) verschaffte ihm eine Beschäftigung in dieser bis zu diesem Zeitpunkt sehr rückständigen Wissenschaft.

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

Vier Jahre lang setzte er sein Studium im Ausland fort. 1770 wurde er zum Kapitänleutnant befördert und am 8. Juli 1772 zum Fabrikvorarbeiter ernannt, woraufhin er aus Frankreich heimkehrte. Später avancierte er: 1776 zum Hauptmann und 1781 zum Oberbefehlshaber.

Unter äußerst schwierigen Bedingungen übernahm Gerner 1772 die Leitung als Fabrikmeister. Und seinem aktiven Wesen wurde sofort die Möglichkeit gegeben, sich in seiner ganzen Stärke zu entfalten

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

Während der 15 Jahre, die Gerner noch lebte, blieb er auf seinem Posten und baute in dieser Zeit neben vielen kleineren Schiffen nicht weniger als 14 Linienschiffe und 10 Fregatten. Sie alle waren von solch hervorragender Güte, dass sein Ruf sich weit verbreitete und seinem Vaterland Glanz verlieh.

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

1781 trat Gerner der Dock Commission bei und ging auch hier mit gewohntem Eifer an die Arbeit. Im Laufe der Jahre 1784 und 1785 entwarf und baute er eine geniale Pumpstation für das Dock, die bis Mitte des 19. Jahrhunderts weiter genutzt wurde. Durch diese Erfindung vereinfachte er das Abpumpen aus dem Dock. So dass diese Arbeit, die vorher die anstrengende Arbeit von 2-400 Mann für 2-3 Tage gekostet hatte, nun von 24 Pferden in zwanzig Stunden erledigt werden konnte, wobei gleichzeitig der Aufwand auf ein Viertel sank.

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

1787 erhielt er den Auftrag, Zeichnungen für ein neues 80-Kanonen-Linienschiff anzufertigen; Sechs Wochen später erklärt er, dass die Arbeiten beginnen können, wann sie sollen.

Zu seinen weiteren mechanischen Erfindungen zählen eine verbesserte Art von Schlammmaschinen, Downpower-Maschinen für die Schleusentore der Docks, Ankerkräne zum Heben schwerer Gewichte, Destillationsmaschinen für den Einsatz an Bord, Pumpen für Schiffe und viele andere .

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

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



Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

1693 im Alter von 15 Jahren verlassen, um eine Ausbildung zum Marineoffizier in den Niederlanden und anschließend eine Navigationsausbildung in Frankreich zu absolvieren.

Als er 1696 nach Dänemark zurückkehrte, wurde er zum Admiral ernannt. Im Jahr 1700, als erst 22-Jähriger, wurde er zum Generalleutnant ernannt und übernahm das Kommando über die gesamte Flotte. Kurz darauf unterbreitete er dem König einen Vorschlag zur Gründung eines Marineakademie. Hier konnten junge Männer tatsächliche Ausbildung in Seemannschaft, militärischer Ausbildung, Taktik und Navigation erhalten (bisher wurden Marineoffiziere entweder durch Meisterunterricht ausgebildet oder hatten die Abschlüsse beispielsweise durch Erhebung in den Adelsstand erhalten).

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

Im Nahkampf im Jahr 1709 wurde er durch Pistolenschüsse in die Brust und einen „Pike“ (Lanze/Speer) in den Rücken schwer verwundet, tötete jedoch beide Gegner im Alleingang.

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

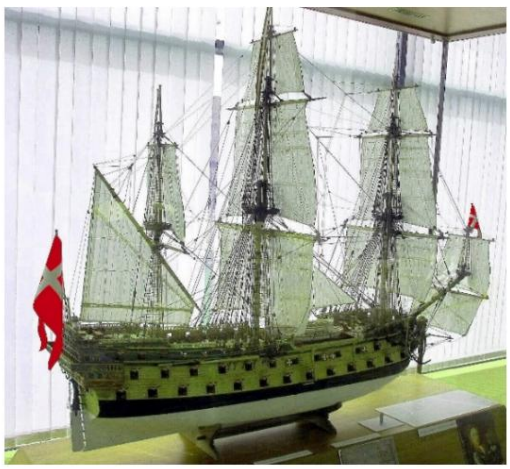


(Quelle: C. Simonsen/Oslo Museum.)

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

Von 1704 bis 1709 war er Leiter der Marinewerft in Kristiansand

War am 4. Oktober 1710 Kapitän des Linienschiffs *„Dannebroge“ (benannt* nach dem Dannebroge-Orden).
Dabei wurde das Schiff in Brand gesetzt und explodierte, aber Huitfeldts Manöver bremste die Schweden so sehr, dass der Rest der dänischen Flotte dazu in der Lage war
Mach dich bereit für den Kampf.



Modell von Dannebroge ca. 1710

(Quelle: unbekannt)



(Quelle: unbekannt)

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

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

Es war vor allem sein Verdienst, dass sich die Schiffe der dänisch-norwegischen Flotte wie während des Großen Nordischen Krieges gut entwickelten, und er war bis 1727 der Chefkonstrukteur der Flotte.

Unter anderem konstruierte er eine Taucherglocke

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



(Quelle: Orlogsmuseet)

Just Henriksen Juel (1664 – 1715), Verwandter des berühmten Niels Juel.

Von 1684 bis 1688 als Admiral (Kadett) in der niederländischen Marine beschäftigt.

Nach seiner Rückkehr erhielt er über seinen Verwandten, Admiral Niels Juel, eine Anstellung als Leutnant bei der norwegischen Marine und arbeitete sich nach und nach zum Vizeadmiral hoch. Er war Teilnehmer am Truppentransport von Admiral v. Støcken nach Schottland, wo er sehr schwer litt; später (1694) lieferte er sich als Kommandeur des Linienschiffs „Lindormen“ eine Schlacht mit einem englischen Kriegsschiff wollte seinen Konvoi zu Unrecht durchsuchen.

Während des Feldzugs von 1700 war er Flaggkapitän in der Flotte von Ulrik Christian Gyldenløve beim Generaladmiral und spielte eine bedeutende Rolle bei der Verteidigung der Hauptstadt während deren Bombardierung durch die Eng.-Holl.-Sv. Flotte. 1709-12 war Juel

dänischer Gesandter bei Zar Peter dem Großen, dessen Wohlwollen er durch sein würdevolles und mutiges Verhalten schnell gewann. Nach seiner Rückkehr wurde er zum Vizeadmiral ernannt und bald darauf in der Hauptflotte eingesetzt; mit dieser, die 1715 von Admiral P. Raben kommandiert wurde, nahm er teil

8. August als Anführer der Vorhut in der blutigen Seeschlacht bei Jasmund (Rügen), wo er getroffen wurde von einer Kanonenkugel getroffen und starb unmittelbar danach.

Daran erinnert ein Epitaph im Dom zu Roskilde

.



(Quelle: unbekannt)

Frederik Christian Kaas (1727 - 1804).

Unmittelbar nach seiner Ernennung zum Offizier entschloss er sich, Schiffbau zu studieren. Deshalb trat er der Baukommission bei und wurde gleichzeitig von Schiffbaumeister Anders Thuresen unterrichtet.

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

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

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

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

In den Jahren 1765–66 befand er sich auf einer diplomatischen Mission in Marokko.

1769 Kommandeur des Linienschiffs *Mars.* Als die Regierung beschloss, eine starke Seestreitmacht nach Algier zu schicken, um diesen Staat zur Einhaltung seiner Verpflichtungen zu zwingen, wurde Kaas, der mit den Verhältnissen in Afrika bestens vertraut war, mit dem Oberbefehl über die Expedition beauftragt.
Anfang Mai 1770 stach er mit 4 Linienschiffen, 2 Fregatten, 2 Bombardiergaleeren und einigen kleineren Schiffen in See und erreichte Anfang Juli sein Ziel. Da die Verhandlungen zu keinem Ergebnis führten, begann Kaas mit den Feindseligkeiten. Doch bald stellte sich heraus, dass er sich verrechnet hatte. Die von ihm mitgebrachten Bomberschiffe waren schlecht ausgerüstet und seine großen Schiffe hatten viel zu große Durchschlagskraft. Nachdem der Fall geklärt und erleichtert war, kehrte Kaas nach Hause zurück

Im selben Jahr löste er Admiral Gaspard Frédéric de Fontenay als Chef des Marinekadettenkorps ab; In dieser Position blieb er bis 1781, als er zum Oberbefehlshaber von Holmen ernannt wurde. Als solcher arbeitete er bis 1792 mit Geschick. In den Jahren 1795 und 1796 war er außerdem Kommandeur

von Schwadronen, die zur Wahrung der Neutralität gemeinsam mit schwedischen Schwadronen in der Ostsee operierten.

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



(Quelle: unbekannt)

Im Jahr 1680 wurde Sehested als Lehrling in die Marine aufgenommen und diente von 1684 bis 1687 im niederländischen und französischen Militärdienst.
Er wurde 1687 Offizier und hatte 1691 sein erstes dänisches Kommando über die Fregatte „Svenske Falk“ auf einer Konvoifahrt nach Frankreich.

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

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

Im Jahr 1709 diente er als Flaggkapitän von Gyldenløve beim Truppentransfer nach Schonen. 1710 nahm er als Kommandant der „Mermaid“ an der Seeschlacht bei Køge Bugt teil.
Im Frühjahr 1711 führte er ein Geschwader nach Norwegen. Bei dieser Gelegenheit gewann er viele Preise.
Im Herbst 1711 erhielt er das Kommando über eine Truppe, deren Aufgabe es war, die schwedischen Kriegsschiffe aus den Gewässern um Stralsund zu vertreiben und die dänisch-russisch-preußische Belagerungsarmee zu unterstützen.

1715 war Sehested erneut bei Stralsund und nun gelang es ihm nach vielen Bemühungen endlich, die Schweden vollständig aus den Gewässern zu vertreiben und die Stadt einzuschließen, die am 23. Dezember kapitulieren musste.
Dafür wurde er anschließend zum Admiral ernannt.

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



(Quelle: unbekannt)

Christian Michael Ludwig Ferdinand Tondern (1692 – 1753),

Er wurde 1709 Kadett und bei Sehesteds Angriff auf die schwedische Flottille im Jahr 1715 bei Stralsund befand sich Tønder, der jetzt Oberleutnant war, am 22. Juni in einem Kampf mit den feindlichen Bombardierungen und beim Versuch, in eine dieser einzudringen er verlor sein rechtes Bein.

Er blieb jedoch im Dienst und wurde im folgenden Jahr vom norwegischen Geschwader eingesetzt unter Donnerschild. Mit diesem beteiligte er sich am 8. Juli 1716 als Kapitänleutnant und Kommandeur der Galeere Prins Christian am Angriff auf die schwedische Transportflotte in Dynekilen. Hier eroberte er die Galeere Lucretia, beschlagnahmte eine Küstenbatterie und trug durch seinen hervorragenden Mut wesentlich zum erfolgreichen Ausgang der Schlacht bei.

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

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

1719 hatte er als Hauptmann das gleiche Kommando. Mit Tordenskiold unternahm er zunächst eine Erkundungstour nach Karlskrona, bei der er einen schwedischen Freibeuter gefangen nahm. Anschließend beteiligte er sich der Angriff auf Marstrand, bei dem er eine Station in Båhuselven hatte. Und später im August nahm er teil beim Angriff auf Ny Elfsborg.

Von 1720 bis 1726 war Tønder dann Kommandant eines Wachschiffes im Großen Belt;

Im Jahr 1730 führte er das Linienschiff Varberg für die Ostindische Kompanie nach China.

1734 führte er anlässlich der Auseinandersetzungen mit Hamburg das Linienschiff Oldenborg auf einer Fahrt an die Elbe.

1743 befehligte er in Staffeln das Linienschiff Norske Løve und 1749 das Linienschiff Oldenborg.

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

Der Große Nordische Krieg von 1700 bis 1720

Die Zeit vor dem Großen Nordischen Krieg war von Spannungen im Ostseeraum geprägt. Schwedens Expansion war Ende des 17. Jahrhunderts gestoppt worden, aber die anderen baltischen Staaten wollten, dass Schwedens Einfluss und Macht eingeschränkt werden.

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

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

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



(Quelle: Nationalmuseum, Stockholm)

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

Allerdings hatte sich Dänemark ohne entsprechende Vorbereitung kopfüber in den Krieg gestürzt. Zunächst lief es gut und die Festung in Helsingborg wurde eingenommen, während die Festungen in Landskrona und Malmö behaupteten sich.

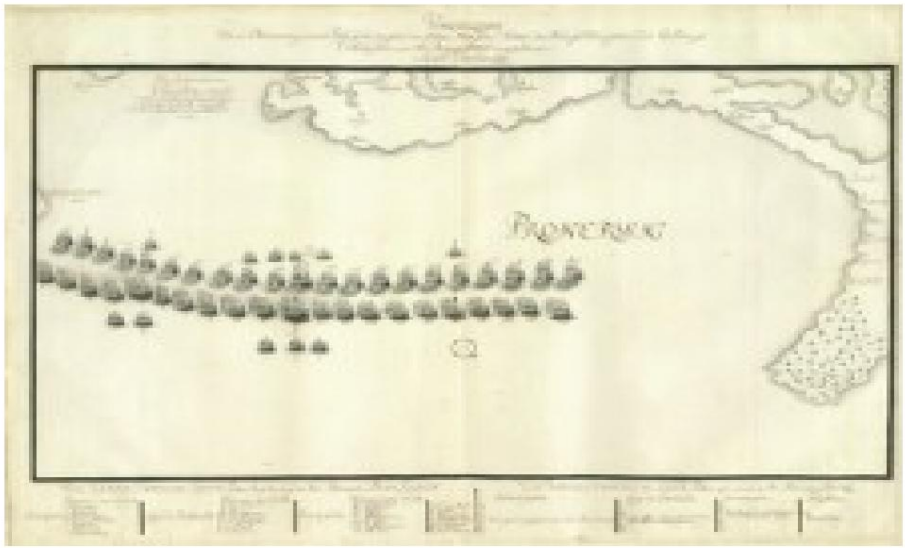
Am 10. März 1710 platzte Dänemarks Traum erneut, als die Schweden unter Magnus Stenbock in der Schlacht bei Helsingborg die dänische Armee in Schonen besiegten.



(Quelle: unbekannt)

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

Im Jahr 1715 sicherte sich eine dänische Seestreitmacht unter *Schout-bij-nacht,* dem späteren Vizeadmiral Gabel, einen Sieg über eine schwedische Seestreitmacht in der Kolberger Heide bei Fehmern und verschlechterte damit die Situation für die Schweden im belagerten Stralsund. In einem darauffolgenden Gefecht zwischen zwei gleichstarken dänischen und schwedischen Flotten auf Rügen im selben Jahr kam es zu keiner Entscheidung, aber infolge mangelnder schwedischer Versorgung fiel Stralsund als schwedischer Stützpunkt. Während der Schlacht wurde Vizeadmiral Just Juel durch eine Kanonenkugel getötet.



(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

Schlacht auf Rügen 1715

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



(Quelle: unbekannt)

Tordenskjöld und seine Soldaten in Marstran

Der Große Nordische Krieg war reich an Scharmützeln auf See. Dänemark war mit Russland verbündet und gehörte dazu
Die Ergebnisse des Krieges zeigten, dass Schweden sich als Großmacht etabliert hatte. Das Land befand sich nun auf einer Stufe mit Dänemark, doch alle dänischen Bemühungen, die verlorenen Gebiete von Schweden zurückzugewinnen, hatten keine Früchte getragen.
Seit 1560 hatte Schweden Gebiete in Finnland, Russland, Estland, Lettland, Litauen, Polen und Deutschland erobert, die jedoch schließlich alle wieder verloren gingen. Finnland allerdings erst 1808/1809.
Die einzigen Gebiete, die Schweden behielt, waren die vom Königreich Dänemark-Norwegen eroberten Gebiete! Auf See war der Krieg etwas besser verlaufen als an Land, aber als er endete, erhielt Dänemark keine territorialen Zugeständnisse.
Dies geschah im Gegenzug durch Russland, das nun mit der neu errichteten Hauptstadt St. Petersburg am Finnischen Meerbusen und der Übernahme der heutigen baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen als baltische Macht etabliert wurde.

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

Die Friedenszeit von 1720 bis 1801

Der Frieden dauerte ca. 80 Jahre, und es war eine profitable Zeit für Reeder, große Kaufleute und die aufstrebende Industrie in Dänemark.
Einer der Gründe war, dass im Rest Europas, das als Schifffahrtsnation von den sprunghaft steigenden Frachtraten profitieren konnte, kein Frieden herrschte. Die zweite Hälfte dieser Periode brachte große Vermögen hervor und wurde oft als *„Blütezeit“* bezeichnet
was die Blütezeit bedeutet.

Neue Reichtümer wurden durch den Transport teurer und begehrter Güter vor allem aus dem Fernen Osten geschaffen. Unterdessen erlebte Dänemark die Blüte einer neuen Industrie. Die vielen Lagerhäuser am Kopenhagener Hafen zeugten vom florierenden Handel. Heute ist diese Blütezeit an Gebäuden in und außerhalb von Kopenhagen zu erkennen.
Wo die neuen Reichen in Kopenhagen Domizile und Lustpaläste ringförmig um die Hauptstadt errichteten:



(Quelle: Die digitalen Sammlungen des Nationalmuseums)

„Old Holtegård“, „Marienborg“, „Sophienholm“ und viele andere in der Nähe von Furesøen, Lyngby-See und Bagsværd-See.

Eine Reihe moderner Fabriken wurden von Mølleåen vom See Furesøen bis zum Öresund gebaut. Frederiksværk wurde zu einer Industriestadt mit einer Kanonengießerei und in Hellebæk wurde eine Gewehrfabrik gegründet.
In vielen kleinen Seestädten Dänemarks, zum Beispiel auf Fanø und Rømø sowie in Ærøskøbing, Marstal und Svendborg, fuhren Schiffe auf langen Reisen in den Fernen Osten, nach Amerika und entlang der Küsten Europas.

Die Flotte im 18. Jahrhundert

Ulrik Christian Gyldenløve hatte wie Niels Juel eine formelle Ausbildung zum Marineoffizier in den Niederlanden absolviert.
Dänemark war im Jahr 1700 schlecht auf den Krieg vorbereitet, und als eine der daraus gezogenen Lehren beantragte er daher im Jahr 1701 beim König die Einrichtung einer *„Seekadettenakademie“* in Dänemark, was der König tat

eingehalten. Dadurch erhielten die Marineoffiziere eine formalisierte Ausbildung, doch erst 1724 begann die Ausbildung der technischen Offiziere, als vier Marineoffiziere ins Ausland geschickt wurden, um Schiffbau zu erlernen.



(Quelle: Die digitalen Sammlungen des Nationalmuseums)

So sah die Marineakademie Mitte des 18. Jahrhunderts aus. Der Prospekt zeigt die Fassade gegenüber der heutigen Fredericiagade, die damals „Cadettegaden“ hieß. (Heute beherbergt das Gebäude den Eastern High Court)
Die Zeit war dadurch gekennzeichnet, dass die Menschen nun langsam in das „Zeitalter der Aufklärung“ eintraten. Geforscht wurde in den Bereichen Physik, Chemie, Astronomie, Medizin, Botanik, Geologie und vielem mehr.

Die europäischen Großmächte unterwarfen Kolonien, um an Rohstoffe für die Verarbeitung und den Handel zu gelangen. Es wurden wissenschaftliche Expeditionen ausgesandt, unbekannte Gebiete erkundet und Daten systematisch gemessen und für die Navigation rund um den Globus gesammelt.

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

Die Flotte hielt Kontakt zu den dänischen Festungen in den Kolonien in Afrika, Indien und Westindien und eskortierte dänische Handelsschiffe in von Piraten bedrohten Gewässern, insbesondere im Mittelmeer.



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

(Quelle: Das Norwegische Kunstmuseum)

Während und nach dem Großen Nordischen Krieg hatte es eine Reihe von Hofintrigen und Ablösungen gegeben, doch die lange Friedenszeit bis 1801 war geprägt von geschickten Persönlichkeiten in der Leitung der Flotte.
Holmen entwickelte sich zum größten Arbeitsplatz Dänemarks, wo die Besten des Landes mit modernsten Arbeitsmethoden und modernster Technologie arbeiteten. Hier bauten sie Schiffe, die sowohl für Langstreckenfahrten als auch für Fahrten in dänischen Gewässern geeignet waren. Normalerweise verfügten die dänischen Linienschiffe nur über zwei Batteriedecks (Kanonendecks), da die Schiffe in der Lage sein mussten, mit voller Ausrüstung durch die Gewässer bei Drogden vor Dragør zu fahren, und ihr Tiefgang daher 22 Fuß (6,9 Meter) nicht überschreiten durfte.



(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

Die Marine experimentierte mit einer Reihe von Galeeren.

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

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

(Niveau Galeerenhafen 1750)

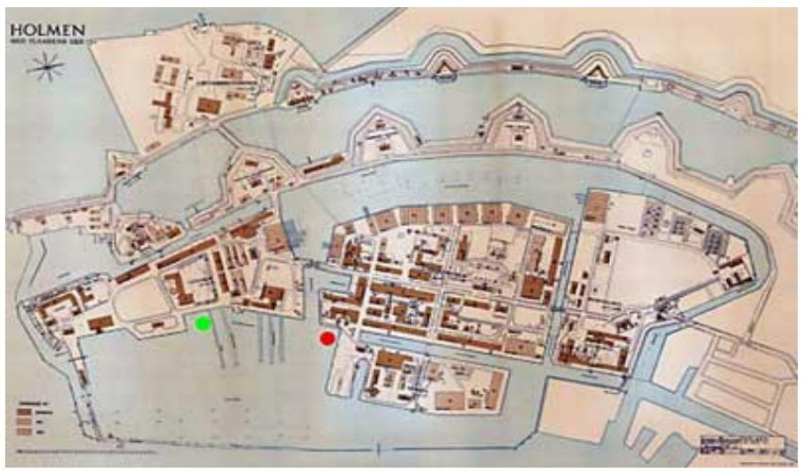
Ein erheblicher Teil der Besatzung der Flotte, sowohl Offiziere als auch Gefreite, stammte aus Norwegen. Im Frühjahr wurde das Personal der Flotte nach Kopenhagen gebracht und im Herbst segelte es zurück nach Norwegen.

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

Hinter Charlottenborg, bei Nyhavn, befand sich der Hochseilgarten der Marine, und an der Stelle, die heute Kvæsthusbroen heißt, erhielt die Marine ihren ersten *„Kvæsthusus“,* d. h. Krankenhaus und Pflegeheim.
Um 1775 wurde es in das heutige *Søkvästhus* in Christianshavn verlegt, wo bis vor einigen Jahren das Orlogsmuseet untergebracht war.

Der neue Marinestützpunkt bestand aus fünf Inseln, die durch Aufschüttung im Zusammenhang mit der Vertiefung des Hafenbeckens langsam entstanden waren. Die Ausbaggerung erfolgte mit Baggermaschinen, die von Sträflingen bedient wurden.

Die äußerste Insel hieß *Nyholm.*
Die anderen nannten sich *Frederiksholm, Christiansholm, Dock Island* und *Arsenal Island.*
Während einer Zeit wurde der gesamte Fabrik- und Stützpunktkomplex *„Holmen“ genannt.*



(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

Von 1746 bis 1751 wurde auf Holmen der berühmte Mastkran errichtet, und unmittelbar südlich davon befanden sich die drei großen Liegeplätze, die bis 1918 zum Stapeln der Schiffe der Marine genutzt wurden. Auf Christiansholm wurde ein weiterer Mastkran errichtet, der jedoch abgerissen wurde im Jahr 1860' diejenigen.



(Quelle: unbekannt)

Dort, wo sich heute das Außenministerium befindet, hatte die Flotte ihr erstes Trockendock. Das Trockendock in Christianshavn (später *„Altes Dock“ genannt)* wurde von 1735 bis 1739 vom niederländischen Wasserbaumeister JH Dumreicher erbaut und war bis 1918 in Betrieb.
Das Dock wurde zunächst von Hand entwässert. Für die Arbeit an den Pumpen waren drei Tage lang 200 bis 400 Mann erforderlich.
Im Jahr 1784 baute der Fabrikvorarbeiter Henrik Gerner eine von Pferden gezogene Pumpstation, die das Wasser aus dem Dock in 21 Stunden leeren konnte.
Die Größe der Flotte schwankte im 18. Jahrhundert stark und es wurde nur so viele Schiffe ausgerüstet, wie für den Betrieb erforderlich. Das große Hafenbecken musste die aufliegenden Schiffe der Marine aufnehmen können, ca. 24 Linienschiffe und 24 Fregatten. Die anderen Schiffe lagen aus wirtschaftlichen Gründen stillgelegt auf Holmen, also ohne Takelage, Kanonen, Vorräte, Segel, Anker, Taue und mehr. Es wurde in den zahlreichen Magazinen aufbewahrt und gegen eine ordnungsgemäße Quittung dem Schiffskapitän und seinen Buchhaltern übergeben. Sie waren für die Güter der Majestät verantwortlich.
Ein französischer Schiffskapitän namens de Bordes de Folligny schrieb 1739 einen Bericht über einen Besuch in Holmen:

„Ihre Magazine sind in ausgezeichnetem Zustand und mit einer fast peinlichen Genauigkeit angeordnet. Sie ähneln eher dem Magazin eines reichen Kaufmanns, der drei bis vier Schiffe besitzt, als dem Arsenal eines königlichen Kriegshafens.“

Es ist unterschiedlich, was die Archive über die Geschichte der einzelnen Schiffe enthalten, die in dieser Zeit gebaut wurden, aber wo sich alle diese Geschichten um große Linienschiffe und Fregatten drehen, enthalten die Archive auch die Geschichte eines kleineren Schiffes, genauer gesagt ein Chalup, das der König bauen ließ.

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

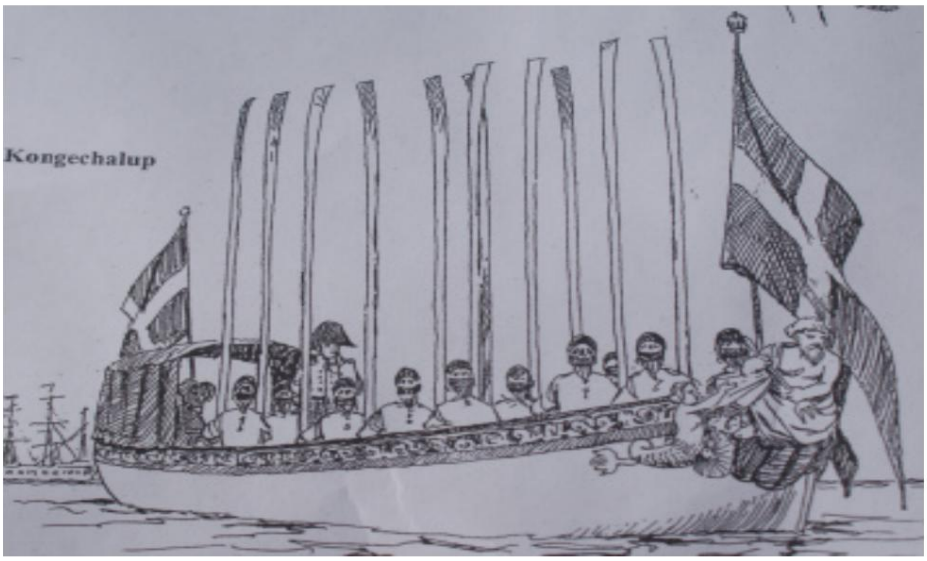
Angekündigt ist außerdem, dass es im Frühjahr per Schiff transportiert werden soll – ausgehend von der Annahme, dass dafür im kommenden Winter kein Bedarf bestehe.

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

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

Im Jahr 1742 wird der Chaluppen von Wind und Wetter so stark in Mitleidenschaft gezogen, dass eine größere Reparatur erforderlich wird.

Deshalb muss Fährmann Peter Høy für die königlichen Transfers ein Boot in Frederikssund mieten. Der Chalup verfiel daraufhin und es wurde kein neuer Chalup gebaut.“



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

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

(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

Auf Kollisionskurs mit England

Ein Teil der großen Geldbeträge, die nach Dänemark flossen, stammten aus dubiosen Geschäften, bei denen die dänische Flagge als Garant der Neutralität dazu diente, Schmuggel aller Art für die kriegführenden Mächte in Europa zu vertuschen.

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

Als sich England während der Napoleonischen Kriege in seiner Existenz bedroht fühlte, wurde die dänische Schifffahrt – zusammen mit der Schifffahrt aus Schweden und Russland, die Teil eines bewaffneten Neutralitätsbündnisses war – für die Engländer zu einem so großen Problem, dass sie das Recht auf Anhalten und Begutachten forderten die Schiffe, wenn der begründete Verdacht einer Umgehung der Neutralität bestand.

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



(Quelle: Die digitalen Sammlungen des Nationalmuseums)

Dänemark-Norwegen verfügte über eine ziemlich starke und moderne Marine, die die gewählte Außenpolitik mit Macht unterstützen konnte. Die Marine hatte hervorragende Möglichkeiten für die Handelsmarine – und damit für die Ertragslage des Landes – geschaffen und gleichzeitig auch Respekt für die dänischen Forderungen geschaffen. In Bezug auf England war von einer langsamen Eskalation die Rede, wobei Dänemark möglicherweise nicht alle Konsequenzen klar zum Ausdruck brachte, die unmittelbaren Einnahmen – und der Druck der Reeder, Großhändler und der Industrie – die politischen Entscheidungsträger jedoch möglicherweise blind machten. Im Sommer 1800 kam es zur Konfrontation, und so nahmen die Ereignisse Fahrt auf. Dänemark befand sich plötzlich in einer sehr komplizierten außenpolitischen Situation, für die es keine einfachen Lösungen gab.

LEK

Notiz:

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

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