

Abschnitt Nr.

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

Ein kleiner Auszug aus dem Blaubuch der Marine. Einige aller bekannten Marineoffiziere und Schiffbauer auf Holmen. Die Liste könnte noch viele weitere Namen enthalten, denn während des Kanonenbootkrieges gab es unglaublich viele junge Marineoffiziere, die eine Erwähnung verdienten.



(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

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

1773 wurde er zum Oberleutnant befördert. Im Jahr 1775 hatte Bille sein erstes unabhängiges Kommando: ein bewaffnetes Schiff des Agenten Andreas Bodenhoff, das zusammen mit anderen anlässlich einer Rinderpest, die in den Herzogtümern ausbrach, in den Gürteln kreuzte.

Zwei Jahre später reiste er nach Westindien, um das Kommando über eine kleine bewaffnete Brigg im Dienst der General-Toldkammer zu übernehmen. Etwa zwei Jahre blieb er in dieser Position, die ihm sehr gefiel, 1781 wurde Bille zum Kapitänleutnant ernannt und erhielt sofort die Erlaubnis, als Kapitän des Schiffes *Kjøbenhavn* der Ostindien-Kompanie auf eine Fernreise zu gehen.

Im Jahr 1788 begann er jedoch erneut und hatte eine Reihe von Oberkommandos inne; so war er im folgenden Jahr im Alter von 38 Jahren – und kürzlich zum Kapitän befördert – das Flaggschiff von Admiral Conrad von Schindel im Linienschiff *Den Pregtige*.

Im Jahr 1790 befehligte er eine Fahrt zwischen den Fregatten *Kronborg* und *Havfruen*, wobei er letztere leitete, und nach mehreren anderen Kommandos im Jahr 1795 die Fregatte *Frederiksværn* als Kommandeur der Kadetten

Im Frühjahr 1797 waren die Bedingungen im Mittelmeer so ernst geworden, dass sie die Notwendigkeit einer neuen energischen Führung der kleinen Seestreitmacht verspürten, die Bille als Verteidiger der dänischen Interessen in diesen Gewässern fungieren sollte dies.

Er brach im Frühjahr mit der Fregatte *Najaden* nach Malta auf, wo er die im Mittelmeer stationierte Brigg *Sarpen* und eine kleine bewaffnete *Tschebek* traf, mit der die Schiffe gemeinsam nach Tripolis fuhren.

Bis 1801 war das Geschwader nach und nach auf drei Fregatten und zwei Briggs angewachsen, und Bille beschützte es weiterhin Dänischer Handel, teils durch Verhandlungen, teils durch ständige Konvoifahrt, und er wurde befördert zum Oberbefehlshaber und ernannten Kammerherrn.

Bille war jedoch traurig, als er Anfang 1801 nach Hause gerufen wurde, um sein wunderschönes Werk zu sehen Anerkennung der dänischen Flagge im gesamten Mittelmeerraum, in der Idee, erneut zu platzen, als ein Krieg mit Tunis unausweichlich wurde.

Nach seiner Rückkehr nach Dänemark im Jahr 1801 widmete sich Bille sofort wieder dem Geschäft, in dem Olfert Fischer tätig war verwundet wurde, übernahm Kommandant Kapitän Bille am 3. April 1801 das Kommando über *die Seeverteidigung*

Ihm wurde das Kommando über den linken Verteidigungsflügel anvertraut: die Linienschiffe Danmark und Tre Kroner, die Fregatte Iris, die Briggs Sårpen und Nidelven sowie eine große Division Kanonenboote, deren Streitkräfte jedoch nicht sehr eingriffen Aktiv im Verlauf der Schlacht.

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

Im Jahr 1804 wurde er Stellvertreter des Admiralitätskollegiums und avancierte zum Kommandeur;

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

Die Aktivitäten, die er und seine Untergebenen hier durchführten, dürften der Sache an sich wohl keinen großen Nutzen gebracht haben, da der Hauptmann der Verteidigung, General Peymann, dieser Aufgabe nur bedingt gewachsen war; Aber die vielen Einsätze der Kanonenboote sowohl gegen die englischen Küstenbatterien als auch gegen die englische Flotte, die vergeblich versuchte, die Hauptstadt von der Seeseite aus zu bombardieren, sind Billes Verdienst anzurechnen, ebenso wie die Tatsache, dass er dafür Vorkehrungen getroffen hatte die Flotte versenken oder zerstören, wenn eine Kapitulation unausweichlich wäre. Zu diesem Zweck wurden Löcher in die Schiffe im Flottenbett gehauen und Masten und Chöre zum Verbrennen aufgetürmt; Der Befehl zur Vollendung dieser Vorbereitungen kam aber bekanntlich nie.

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

Als Dänemark nach der Kapitulation der Flotte sowohl gegen England als auch gegen Schweden in den Krieg zog, war Bille als Stellvertreter der Admiralität ein aktiver Teilnehmer, ja sogar die Seele, an der Bereitstellung der Kanonenbootverteidigung, die unsere Verteidigung verteidigte Wasser nach besten Kräften und mit verzweifelter Mut; Und als das Land nach dem Krieg und dem Verlust Norwegens im Jahr 1815 erneut eine Seeverteidigung aufbauen musste, war es erneut Bille, der dies zur Sprache brachte und durch vernünftige Ökonomie sogar einen beträchtlichen Reservefonds für die Agentur bereitstellte. In den folgenden Jahren stieg er von Rang zu Rang auf, wurde 1825 Vizeadmiral und nach dem Tod von Admiral Johan Peter Wleügel erster Stellvertreter der Admiralität, 4 Jahre später echter Admiral und erhielt schließlich die Ernennung zum Premierminister von Dänemark im Jahr 1831.

Peter Buhl (1789 – 1812), Buhl

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



(Quelle: Norwegisches Staatliches Kunstmuseum)

Buhl beteiligte sich später an der unglücklichen Angelegenheit, die 1811 unter der Führung von Leutnant Jørgen Conrad de Falsen und Major Ketil Melstedt eingeleitet wurde, um die Engländer aus Anholt zu vertreiben. Er hat sich hier hervorgetan, konnte sich aber der Gefangennahme nicht entziehen. Nach seiner Freilassung durch diesen geriet er erneut unter Falsens Kommando und nahm am 4. Juli desselben Jahres erneut an dessen Angriff auf einen englischen Konvoi teil. Hier wurde er schwer am Rücken verwundet und geriet zum zweiten Mal in Gefangenschaft.

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



(Quelle: unbekannt)

Jørgen Conrad de Falsen, (1785 – 1849).

Er wurde 1797 Kadett der Marine, 1801 Zweiter Leutnant und war von 1805 bis 1806 mit der Fregatte Diana auf den Westindischen Inseln. Falsen wurde 1807 Oberleutnant und leitete im Herbst 1807 die Transporte zwischen Lolland und Fehmarn und erhielt dafür die königliche Anerkennung.

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

Zu Hause jedoch war der Krieg mit England in vollem Gange und Falsen hatte bald Gelegenheit, seinen Mut und seine Energie unter Beweis zu stellen. Nach einem kurzen Aufenthalt bei der Flottille in Storebælt wurde Falsen Kommandeur der Kanonenbootflottille in Fladstrand.

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

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

Er verließ Gerrildbugten am 23. März 1811 mit zwölf Kanonenbooten und einer Transportflottille von 680 Mann unter dem Kommando von Melstedt und Kapitän Johan Lorentz Prydz, aber die Reise war ein völliger Misserfolg. Der Sturm auf die Inselfestung wurde abgewehrt, die kommandierenden Landoffiziere Melstedt und Prydz fielen; Etwa 300 Männer fielen ebenfalls und wurden verwundet, außerdem machte der Feind zahlreiche Gefangene. Vom Leuchtturm aus riefen die Engländer auch Verstärkung durch Kriegsschiffe herbei, die den Dänen den Rückweg versperren wollten.

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

Am 2. Juli desselben Jahres musste Falsen erneut ein Match mit einem für ihn ebenso unglücklichen Ausgang absolvieren. Beim Versuch, einen feindlichen Konvoi zu zerstören, der bei Windstille vor Anker gegangen war. Sejrø und Hjelm, seine Kanonenboote gerieten in eine gefährliche Position, als der Wind plötzlich wieder zunahm. Die Kriegsleute des Konvois griffen ihn an und er musste in verstreuter Reihenfolge hastig fliehen. In einem i Innerhalb weniger Minuten war Nebel aufgekommen und er hatte das Pech, nicht weniger als drei Engländer zu überholen. Linienschiffe, die nacheinander ihre glatten Schichten über ihn gossen. Falsen wurde verletzt und musste schließlich verletzt werden Kapitulation mit zwei anderen Kanonenbooten. Zehn Tage später wurde er gehandelt und übernahm seinen Vorgänger Befehl.

Im darauffolgenden Jahr hatte er jedoch wieder Glück. Nachdem er im Sommer 1812 ehrenvolle Schlachten bestanden hatte, in denen er teilweise Konvoischiffe kaperte und teilweise die feindlichen Kriegsschiffe vertrieb, kaperte er am 19. August vor Fornæs die Brigg Attaque und einen Logger, und das, ohne einen zu verlieren alleinstehender Mann. Im Mai 1813 nahm er Prinz Christian Frederik mit auf einem Boot von Jütland nach Norwegen.

1814 trat er außer Haus und unternahm unter anderem Reisen England und Schweden. Er wurde 1815 zum Kapitänleutnant und 1821 zum Kapitän ernannt. Es dauerte

jedoch bis 1824, bis Falsen dauerhaft in Dänemark zu Hause war

Im Jahr 1831 führte Falsen für kurze Zeit das königliche Dampfschiff Kiel, 1832 war er Kommandeur der Korvette Diana in Westindien und wurde 1836 zum kommandierenden Kapitän ernannt. 1838

trat er mit dem Rang eines Kommandeurs zurück, den er 1848 erhielt in den Rang eines Konteradmirals erhoben.

Johan Olfert Fischer (1747 – 1829),

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



(Quelle: unbekannt)

1777 wurde er Auskultant in der Baukommission

1779 vorübergehender Inspektionsoffizier am Dock und Mitglied der Baukommission 1781 Ernennung zum Kapitän und

1782 zum vorübergehenden Mannschaftsführer am Dock 1784 war er Kommandant der Fregatte Bornholm,

Wachschiff im Sund 1788 Flaggkapitän in einem Geschwader unter Konteradmiral

JC Krieger, der während des Krieges mit Schweden mit einem russischen Geschwader zusammenarbeitete, wurde 1790 zum Oberbefehlshaber ernannt. 1794 zum Kommandeur des Kriegsschiffs Neptunus und Flaggkapitän

in einem Geschwader unter Vizeadmiral JC Krieger. 1795 zum Mannschaftsführer am Dock. 1796 zum Kommandeur des Kriegsschiffs Oldenborg in einer Staffel

1797 Mitglied der Doc Commission

1798 Mitglied der Signalkommission und Mitglied der Kommission für Konvoivorschriften

1799–1800 Kommandant des Kriegsschiffs Oldenburg Während eines Konvois Ostindianer gelang es ihm 1799 während eines Sturms in der Taffel Bay bei Kapstadt – mit guter Seemannschaft – die gesamte Besatzung zu retten , indem er das Schiff auf Grund setzte, was wahrscheinlich die Ursache für das Schiff war Schiff geht verloren.

1800 Kommandant des Kriegsschiffes Odin.

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

1803 Chef der 4. Division und Ruhestand als Mannschaftschef bei Dokken. 1805
Divisionschef im Evolutionsgeschwader

1807–1809 Chef der Batterie Three Crowns mit untergeordneten Stückbarken usw. zum Konteradmiral ernannt. 1813–1815 Chef der 1. Division – und nach 72 Dienstjahren in der Marine 1825 zum Vizeadmiral ernannt.



Frantz Christopher Henrik Hohlenberg (1765 – 1804),

Wurde 1777 Kadett, 1782 Leutnant der Marine und absolvierte sofort eine Ausbildung zum Schiffskonstrukteur. Da seine Beurteilungen an der Marineakademie keine herausragenden Fähigkeiten bezeugen, muss Fabrikmeister Henrik Gerner gespürt haben, dass Hohlenberg verborgene Talente für die Kunst des Schiffbaus hatte.

Auf Gerners Vorschlag hin erhielten Hohlenberg und Leutnant Tycho Jessen unmittelbar nach ihrer Ernennung zu Offizieren den Befehl, sich in den Wissenschaften des Schiffbaus ausbilden zu lassen und als Auskultatoren in der Baukommission zu arbeiten.

(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

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

1795 wurde er als Lehrer für Schiffbau an der Kadettenakademie angestellt, wurde Mitglied der Baukommission und erhielt den Auftrag, auf der Grundlage seiner neu gewonnenen Erfahrungen eine Fregatte zu bauen. Im folgenden Jahr erlangte er den Rang eines Kapitänleutnants und gleichzeitig die Ernennung zum Interims-Fabrikvorarbeiter und wurde 1797 als solcher fest angestellt. 1801 wurde er Mitglied der Verteidigungskommission.

Hohlenberg war ein talentierter, aber auch teurer Fabrikmeister. In seiner Zeit wurden nach seinen Zeichnungen vier Linienschiffe gebaut, die sowohl als Marine- als auch als Kampfschiffe gleichermaßen gute Dienste leisteten. Diese galten als so ausgezeichnet, dass die Engländer, die 1807 drei davon (unter anderem das Linienschiff Christian VII) zusammen mit allen Zeichnungen in Besitz nahmen, einige ähnliche Schiffe bauen ließen (Klassen *HMS Cambridge* und *HMS Black Prince*).

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

Im Jahr 1803, nachdem er die Fregatte *Rota* gebaut hatte, erlitt er die Enttäuschung über den Bericht, in dem seine Arbeit missbilligt wurde. Und dass Kronprinz Frederik, der Hohlenberg sonst sehr misstrauisch gegenüberstand, dieser Ansicht zustimmte. Auch wenn der Kronprinz den Eindruck des Urteils später in einem vorsichtigen Brief an ihn abmildern wollte, so war Hohlenberg dennoch sehr stark von der Kritik betroffen, der sein Baustil hier ausgesetzt war.

Gleichzeitig litt er an einer Brustkrankheit und hatte kein großes Einkommen. In seinem Bedauern beantragte er seinen Rücktritt und erhielt ihn mit dem Rang eines Hauptmanns und einer Anstellung als Vorarbeiter bei Christianssted auf St. Croix. Ein Büro, mit dem auch der Vorstand einer kleinen Werft auf der Insel verbunden war. In dieser als äußerst einträglich geltenden Stellung blieb er nur kurze Zeit, da ihn bereits am 9. Januar 1804 der Tod dahinraffte.



(Quelle: unbekannt)

Hans Peter Holm, (1772 - 1812)

Holm wurde 1789 Offizier. Er war von 1804 bis 1806 Superloge und Hafenmeister auf Sankt Croix und diente dann in der Schelde-Flotte. 1811 wurde er zum Kapitän und Kommandeur der Brigg Lolland in Norwegen ernannt, nahm ehrenvoll an verschiedenen Gefechten teil und kaperte die englische Brigg The Manly. Im Jahr 1812 führte er die Fregatte Najaden an denselben Ort, deren Präsenz nach und nach einsetzte

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

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

Holm, der seltsamerweise unversehrt aus dem Feuer kam, ertrank im selben Jahr mit einem Boot im norwegischen Archipel und wurde zusammen mit Najadens Gefallenen im Grab des Kriegers beigesetzt.

Carl Wilhelm Jessen, (1764 - 1823)

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

Unmittelbar nach seiner Offiziersprüfung befand sich Jessen mit dem Spitznamen Lærken auf einer Reise nach Westindien, wo er an einem glücklichen Kampf gegen zwei englische Freibeuter teilnahm. 1784-86 auf Kuffard-Reise mit den Schiffen der Vestindisk Kompagni als Erster Offizier.

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



(Quelle National History Museum – Frederiksborg)

1790 Kommandeur des königlichen Bootes Makrellen, auf Erkundungstour für das entsandte Geschwader. In den Jahren 1793–94 war er erneut stellvertretender Kommandant der Brigg Lougen in Westindien, wo er auch an Schlachten gegen Freibeuter teilnahm. 1795 Stellvertreter der Fregatte Thetis und 1796 zum Kapitänleutnant ernannt.

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

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

Am 3. März 1801 kämpfte er gegen eine überlegene englische Streitmacht aus zwei Fregatten, die ihn, ohne dass Jessen etwas vom Kriegsausbruch wusste, auf der Insel St. Thomas – Die Schlacht am Vogelfelsen. Bei der späteren Übergabe der Inseln musste er jedoch alle drei seiner Schiffe an die Engländer übergeben und reiste anschließend mit der Besatzung nach Hause, wo ihn der König mit einem goldenen Ehrensäbel ehrte.

1803–04 war er erneut in Westindien, nun als Kapitän und Kommandeur der Fregatte Frederikssteen. Er wurde auch damit beauftragt, einen Sitz in der Regierung der Westindischen Inseln in allen Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Marine und der Seeverteidigung der Inseln einzunehmen.

1807 wurde er Kommandeur des Linienschiffs „Prins Christian Frederik“, das dieses Jahr zusammen mit dem Linienschiff „Louise Augusta“ und der Brigg „Lovgen“ in norwegischen Gewässern blieb und so der Übergabe an die Engländer entging, als diese unsere gesamte andere Flotte übernahmen. Im Dezember 1807 kam er mit 200 Mann der Besatzung auf der Krankenliste und einem Schiff, das dringend einer Überholung bedurfte, da es schon lange im See gelegen hatte, nach Öresund zurück, doch bereits im März 1808 erhielt er den Befehl zur Abreise an den Großen Belt, um eine englische Fregatte zu vertreiben, denn man wollte die französischen (spanischen) Truppen ungehindert von Fünen nach Seeland verlegen können.

In Kopenhagen erfuhr man jedoch, dass vor Hornbæk eine überlegene englische Streitmacht eingetroffen war, und Admiral Bille schickte ihm daher einen Brief mit der Bitte, in den Sund südlich von Seeland zurückzukehren. Jessen erhielt die Nachricht jedoch erst, als es zu spät war. Am 22. März traf er mit seinem Schiff nördlich von Seeland auf zwei feindliche Fregatten; Um diese daran zu hindern, in den Gürtel einzudringen, hielt er sich nach Norden. Die englischen Linienschiffe bei Hornbæk hatten jedoch von seiner Abreise erfahren und machten sich noch am selben Morgen auf die Suche nach ihm.

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

Die Gefallenen wurden in Odden Kirkegård beigesetzt, wo ihr Grab mit einem passenden Denkmal noch heute existiert. Jessen, der selbst in der Schlacht verwundet worden war, wurde in Göteborg ausgetauscht, wo die englischen Schiffe repariert wurden.

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



Statens Museum for Art)

Peter Greis Krabbe (1755 – 1807),

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

Kapitänleutnant 1789, Kapitän 1796 und 1801 Mitglied der norwegischen Marine (Quelle: Marineverteidigungskommission).

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

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

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

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

Johan Cornelius Krieger (1756 - 1824),

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

(Quelle Nationales Geschichtsmuseum – Frederiksborg)



Im folgenden Jahr wurde er zum Leutnant ernannt, blieb aber bis 1772 im Mittelmeer. Nach einigen Einsätzen im Geschwader und nach Island avancierte Krieger 1776 zum Oberleutnant; zwei Jahre später wurde er mit sieben anderen Offizieren nach Frankreich geschickt, um in der Marine zu dienen, und blieb dort bis 1781.

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

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

Die französische Regierung bot ihm eine jährliche Rente an (die er ablehnte) und wurde schließlich mit einem überaus lobenden Brief seines Chefs, des Marquis Joseph Bernard de Chabert, nach Hause geschickt.

Kurz vor seiner Rückkehr in die Heimat wurde er zum Kapitänleutnant befördert.

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

Während der angespannten Lage gegenüber Schweden in den Jahren 1784, 1788 und 1789 wurde er den Staffeln zugeteilt, die gemeinsam mit russischen Staffeln operierten, zeitweise war er als Berater des russischen Admirals eingesetzt. 1789 wurde er Kapitän. 1791–98 diente Krieger als Kapitän auf Nyholm, hatte aber darüber hinaus mehrere Einsatzkommandos.

Im Herbst 1798 ging er als Kommandeur der Fregatte Najaden ins Mittelmeer, um unter dem Kommando von Steen Andersen Bille die dänischen Handelsschiffe teils vor den Piratenstaaten, teils vor englischen Besuchen zu schützen. Bei dieser Aufgabe, die ebenso anstrengend war wie Mut und Fingerspitzengefühl forderte, zeichnete er sich durch hervorragendes Können aus.

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

Ende April 1801 kam er mit seiner Truppe wohlbehalten in Norwegen an. Von 1801 bis 1803 blieb er als Mitglied einer Verteidigungskommission in Norwegen und hatte dann bis 1807 einige kurzfristige Kommandos in unseren eigenen Gewässern inne.

1802 schied Krieger aus der Baukommission aus. An dessen Sitzungen hatte er aufgrund seiner externen Befehle nur selten teilgenommen, doch 1804 wurde er Mitglied der Regulierungskommission und 1807–1814 erneut Mitglied der Baukommission.

Als die Engländer 1807 Kopenhagen angriffen, erhielt Krieger eilig das Kommando über die mobilen Seeverteidigungen. Durch seine unermüdliche Tätigkeit und seinen Mut gelang es ihm auch, den Angriff der englischen Flotte von der Seeseite aus zu vereiteln. Wobei er natürlich nicht verhindern konnte, dass der Feind die Hauptstadt von den Küstenbatterien aus bombardierte.

1808 erhielt er den Oberbefehl über die Kanonenbootverteidigung im Öresund und entlang der Ostküste Seelands. Im selben Jahr wurde er zum Kommandeur befördert. Die Streitkräfte unter seinem Kommando, die im Laufe des Sommers auf 33 Rocanon-Schiffe anwuchsen, setzte er mit ausgezeichnetem Geschick ein; im Juni erbeutete er so eine englische Militärbrigg und mehrere schwedische Frachtschiffe. Im Oktober desselben Jahres verdrängte er mit seinen Booten das blockierende englische Linienschiff Africa, das beinahe um Haaresbreite gekapert worden wäre. 1810 wurde sein Kommandobereich auf die Gewässer zwischen Nakkehoved und Møn ausgeweitet, 1812 erhielt er zusätzlich das Kommando über die Kanonenboote im Großen Belt.

Krieger, der 1812 zum Konteradmiral avancierte, blieb während des gesamten Krieges bis 1813 für diese Kanonenbootverteidigung verantwortlich und pflegte anschließend eine persönliche Beziehung zu Frederik VI. Dort lernte man ihn so sehr zu schätzen, dass er ihn im letzten Teil des Krieges sogar mit der Einleitung von Verhandlungen beauftragte

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

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



Jochum Nicolay Müller (1775 - 1848),

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

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

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

(Quelle: Stadtarchiv Trondheim)

Im April 1801, als der Krieg zwischen Dänemark und Großbritannien näher rückte, war er Kommandant des kleinen Kanonenbootes Hajen

Während der Schlacht von Kopenhagen (1801) war die kleine Hajen mit ihrer 357 Mann starken Besatzung neben dem Blockschiff Dannebrog stationiert. Die dänischen Verteidigungsanlagen hielten fast vier Stunden lang heftigen Bombardierungen durch die englische Flotte stand, während sie das Feuer erwiderten – bis Dannebrog ein Drittel ihrer Besatzung verloren hatte, niederbrannte und explodierte.

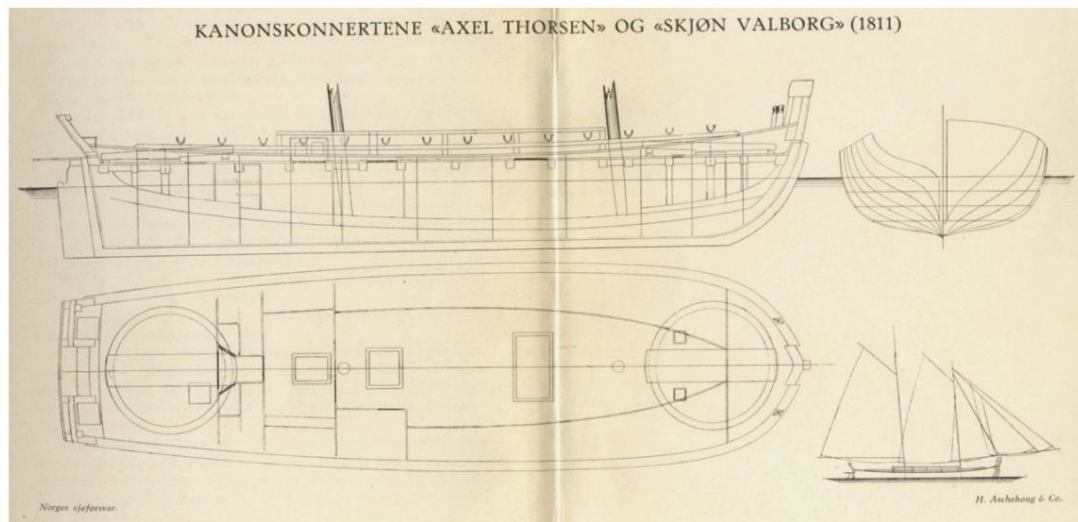
Hajen erhielt zahlreiche auf Dannebrog gerichtete Schüsse und musste schließlich die Flagge passieren. Müller wurde gefangen genommen und zu Nelsons Flaggschiff HMS Elephant transportiert, wo er Horatio Nelson, dem Feind selbst, gegenüberstand.

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

Später in diesem Jahr diente er auf dem Kadettenschulschiff Fredericksværn und wurde 1802 zum Oberleutnant befördert. 1806 segelte er als Kapitän eines Lotsenbootes nach Sankt Petersburg, wo das Schiff der russischen Marine gespendet wurde. Dort traf Müller Zar Alexander I., als dieser an Bord kam.

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

Nach einer kurzen Zeit von 1808 bis 1810, als Müller das Kommando über eine Kanonenbootdivision an der norwegischen Grenze zu Schweden hatte, wurde er zum Kapitän befördert und erhielt das Kommando über die Brigg Lougen, die gemeinsam mit HDMS Langeland zum Nordkap segeln sollte mit drei fertiggestellten norwegischen Kanonenschonern.



(Quelle: unbekannt)

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

Im selben Jahr hatte Müller beinahe sein Schiff verloren, als Lougen auf einem Riff südlich von Bodø auf Grund lief, während es mit elf größeren Schiffen, die im September als Beute erbeutet worden waren, nach Trondheim unterwegs war. Im Jahr 1811 war Müller erneut Kommandant der Finnmark-Flottille, zu der in diesem Jahr vier norwegische Kanonenschoner und fünf weitere bewaffnete Schiffe gehörten.

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

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



Johan Christian von Schrødersee (1754 – 1801),

Er wurde 1773 Leutnant der Marine. Nach einigen Expeditionen mit den Schiffen der Marine blieb er lange Zeit in Frederiksværn und führte 1777 den Schoner Støren. Ging 1778 nach Schrødersee

Englischer Militärdienst. Dort diente er vier Jahre lang in Westindien unter den berühmten Admiralen Rodney und Hood, die viele und – im Hinblick auf die Marine – interessante Schlachten gegen die französische Flotte führten.

(Quelle: Norwegisches Staatliches Kunstmuseum)

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

1789 zum Generaladjutanten ernannt. 1793 reiste er als Kommandeur der Brigg Glommen nach Finisterre und 1794 war er Stellvertreter der Fregatte Thetis, welche Position er krankheitsbedingt aufgeben musste. Dies entwickelte sich so, dass er 2 Jahre später wegen Gebrechlichkeit im Dienstgrad eines Hauptmanns 1796 aus dem Dienst ausscheiden musste

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

Peter Willemoes (1783 – 1808),

Willemoes wurde bereits im Alter von zwölf Jahren Student an der Marineakademie. Im Jahr 1800, als er siebzehn war, erhielt er den Rang eines Ersten Offiziers als Zweiter Leutnant und diente anschließend auf den Linienschiffen Louise Augusta und Danmark.

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

Nach etwas mehr als anderthalb Stunden Kampf musste Willemoes aufgeben und die Batterie aus dem Kampfgebiet abdriften lassen.

Peter Willemoes war eine Zeit lang in russischen Diensten, kehrte aber nach einem Raub durch die Engländer nach Hause zurück die Flotte im Jahr 1807.

22. März 1808 Peter Willemoes war mit 68 an Bord des Linienschiffs Prinds Christian Frederik Kanonen und eine Besatzung von 576 Mann auf dem Weg von Norwegen zum Großen Belt. Im Kattegat vor Seeland Seltsamerweise trafen sie auf eine englische Marineeinheit, bestehend aus zwei Linienschiffen, einer Fregatte und zwei kleineren Schiffen. Nach einigen Stunden des Kampfes mussten sie aufgeben, als das Schiff auf Grund lief. An Bord gab es 132 Verletzte und 69 Tote, darunter auch der 24-jährige Peter Willemoes.



(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

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

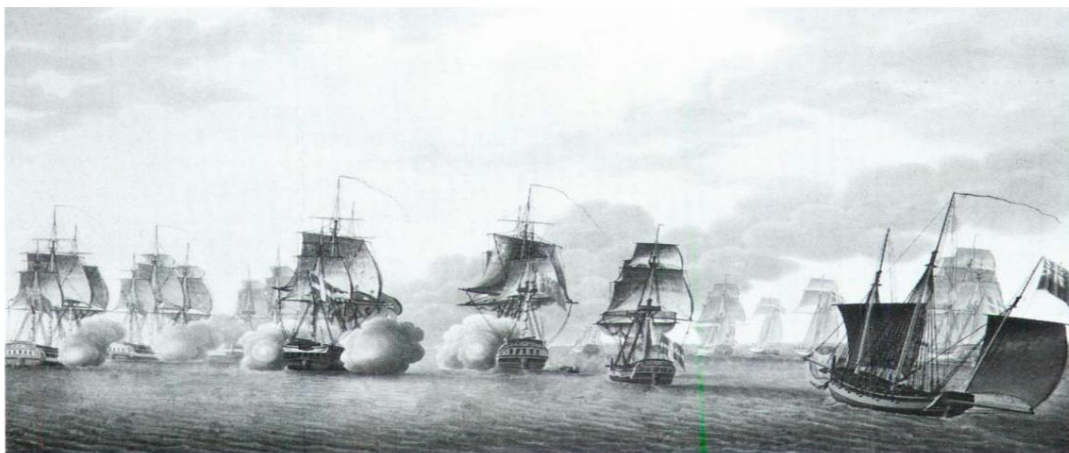
Dänemark-Norwegen verfügte über eine ziemlich starke und moderne Marine, die die gewählte Außenpolitik mit Macht unterstützen konnte.

Die Marine hatte hervorragende Chancen für die Handelsmarine – und damit für die Einnahmen des Landes – geschaffen und gleichzeitig auch Respekt für die dänischen Forderungen geschaffen. In Bezug auf England war von einer langsamen Eskalation der Situation die Rede, wobei Dänemark möglicherweise nicht alle Konsequenzen klar zum Ausdruck brachte, wo aber die unmittelbaren Einnahmen – und der Druck der Reeder, Großhändler und der Industrie – die politische Entscheidung möglicherweise blind machten. Macher.

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

Ab 1800 verlangten die Engländer, dass neutrale Schiffe durchsucht werden sollten, und wenn sie dagegen waren, sollten sowohl Konvoi als auch Eskorte herbeigeholt und in einen englischen Hafen gebracht werden. Gleichzeitig wurden die Anforderungen an die Schiffsladungen verschärft. Mit „*Contraband*“, also Gütern, die in der Kriegsführung verwendet werden konnten, durfte man zwar nicht mitfahren, doch die Engländer weiteten dieses Konzept auch auf Lebensmittel und Rohstoffe aus.

Zur ersten Konfrontation kam es, als die Engländer auf dem Weg von Kristiansand ins Mittelmeer im Ärmelkanal auf einen dänischen Konvoi trafen. Die Eskorte bestand aus der Fregatte *Freya* mit Kapitän Peter Krabbe als Kommandant. Er hatte strenge Anweisungen, nicht beizutreten. Nach einem kurzen, aber mutigen Gefecht musste sich Krabbe am 25. Juli 1800 vier englischen Fregatten ergeben und mit dem Konvoi einen englischen Hafen anlaufen.



(Quelle: unbekannt)

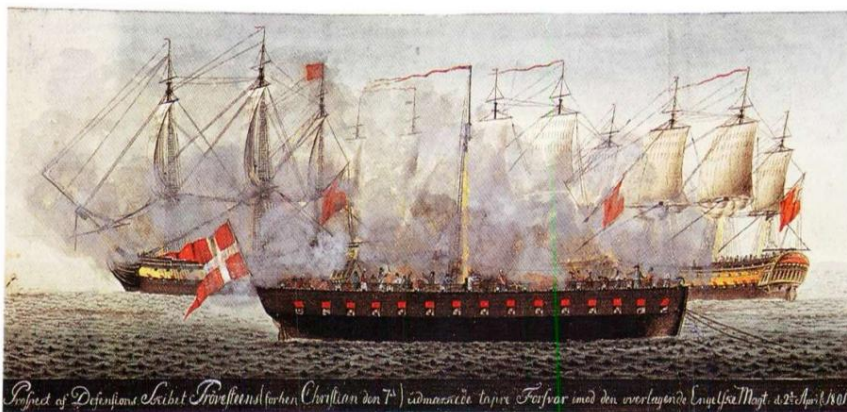
Dänemark musste nachgeben und die dänischen Handelsschiffe von den Engländern durchsuchen lassen. Dies brachte Dänemark in Konflikt mit Russland, das damals zu Englands Feinden zählte. Russland war der stärkste Befürworter der Allianz der bewaffneten Neutralität zwischen Russland, Dänemark-Norwegen und Schweden. Von dänischer Seite wollte man die Engländer hinzufügen, gleichzeitig galt es aber auch, die Russen in ein bewaffnetes Neutralitätsbündnis einzubeziehen, damit Dänemark seine gewinnbringenden Aktivitäten auf den Weltmeeren ohne englische Einmischung fortsetzen konnte.

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

Danach bereiteten die Engländer eine Seestreitmacht vor, die auf eine „Tour de Force“ rund um die Ostsee gehen und das Bündnis davon überzeugen sollte, der englischen Flotte nicht im Weg zu stehen. Dies geschah, als das Eis seinen Einfluss auf die Flotten in der Ostsee lockerte. Sie griffen zunächst die dänische Flotte in Kopenhagen an, dann die schwedische Flotte in Karlskrona und schließlich die russische Flotte in Reval (Tallinn), Sankt Petersburg und Kronstadt.

Im März segelte Admiral Sir Hyde Parker mit einer englischen Seestreitmacht von 53 Schiffen, darunter 21 Linienschiffen, in Richtung dänischer Gewässer. Er hatte strenge diplomatische Anweisungen und war umsichtig und zurückhaltend. Wenn der Einsatz von Gewalt erforderlich war, konnten seine Geschwaderkommandeure, Vizeadmiral Horatio Nelson und Konteradmiral Thomas Graves, die dänisch-norwegische Flotte angreifen, die auf dem Roten Meer von Kopenhagen ausgerüstet wurde.

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



(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

Daher beschloss die dänische Verteidigung, die alten Schiffe der Marine auf einer „Seeverteidigungslinie“ einzusetzen.

Das bedeutet, dass die außer Dienst gestellten Schiffe als

„Blockschiffe“ vor Anker lagen, ausgestattet mit einer Anzahl von Kanonen und einer Besatzung.

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

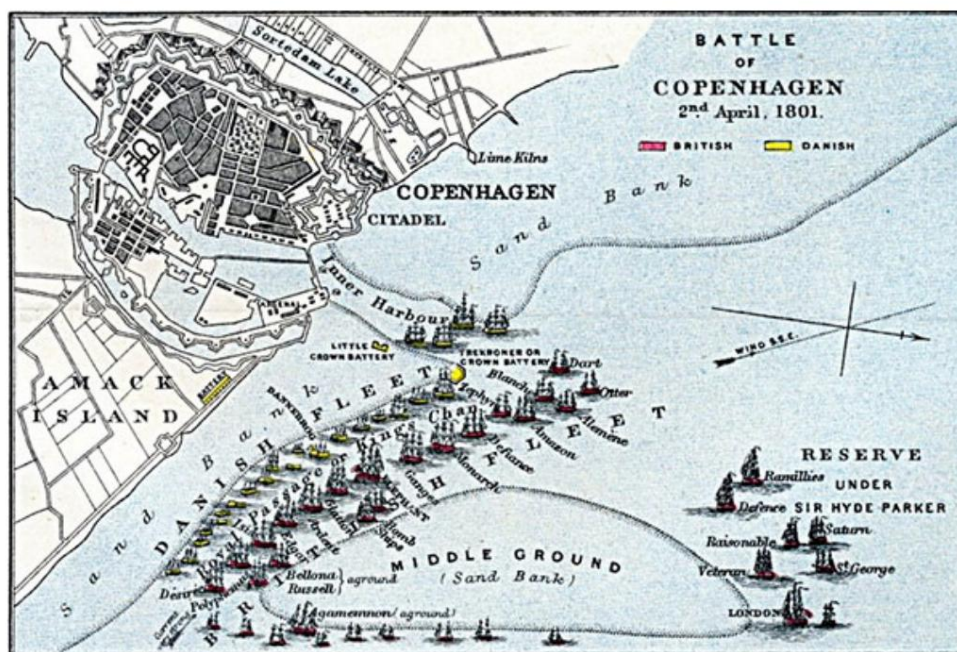


(Quelle: Die digitalen Sammlungen des Nationalmuseums)

Nach dem Passieren von Kronborg, von dem aus großer Abstand gehalten wurde, ankerte die englische Flotte vor Tårnbæk, wo Sir Hyde Parker ein Treffen mit den Kommandanten abhielt. Er übergab eine Streitmacht von 12 Linienschiffen und 7 Fregatten an Vizeadmiral Nelson, der durch das Dutch Deep (also östlich des Middle Ground) nach Süden segelte. Hier ankerten sie am 1. April 1801 südlich des Ortes.

Nachts führten die Engländer eine Gewässervermessung durch und legten Markierungen an. Am nächsten Morgen bei Um 10.00 Uhr standen die englischen Schiffe nördlich durch Kongedybet (westlich von Middelgrunden).

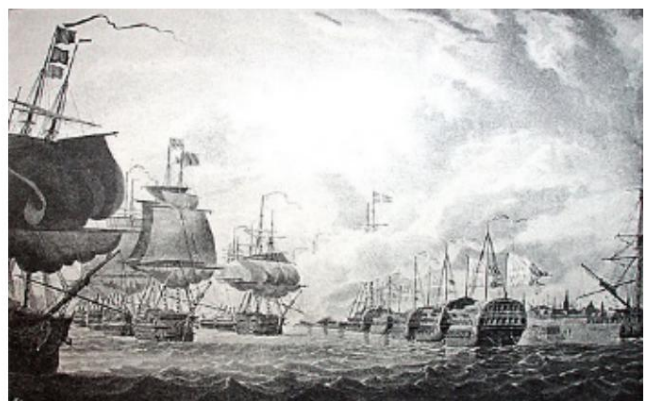
Die dänische Linie war ca. 500 Meter außerhalb der festen Batterien bei *Trekroner*, *Lynetten*, *Sixtus*, *Quintus*, *Prøvestenen* und *Strickersbatterie*.



(Quelle: unbekannt)

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

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



(Quelle: Royal Museums Greenwich)

Es stellte sich heraus, dass es ein weitaus heftigerer Kampf wurde, als Nelson und Parker es sich vorgestellt hatten. Nelson hatte damit gerechnet, in einer Stunde sämtlichen Widerstand zu besiegen, doch erst nach fünf Stunden hörten die Kämpfe auf.



Auch wenn wir im High-School-Liederbuch von den Helden lesen können, „die bei Kongedybet gewonnen haben“,

Dann war es ein klarer englischer Sieg, aber es war Nelsons härtester Kampf, und viele seiner Schiffe waren schlecht ausgerüstet. Sein Chef war besorgt und befahl ihm, zum Ankerplatz in Tårnbæk zurückzukehren, aber Nelson legte, wie Sie wissen, das Fernglas auf das Auge und „konnte das Flaggensignal nicht sehen“.

(Quelle: Odense Museum)

Auf dänischer Seite gab es 367 Tote und 635 Verwundete, während es auf englischer Seite 254 Tote und 689 Verwundete gab. Darüber hinaus wurden 1.779 Dänen auf den gekaperten Schiffen gefangen genommen.

Der Waffenstillstand wurde unter der Drohung geschlossen, dass Nelson die erbeuteten Schiffe verbrennen würde, was das Leben der Besatzungen gefährden würde. Aus Versehen wurde der englische Parlamentarier zum Kronprinzen und nicht zum kommandierenden Offizier geschickt, da Olfert Fischer zu diesem Zeitpunkt seine Kommandoabzeichen nicht sichtbar von Three Crowns wehen ließ. Daher war es der Kronprinz und nicht Olfert Fischer, der beschloss, das Spiel zu unterbrechen. Während der anschließenden Verhandlungen kam die Nachricht von der Ermordung des russischen Zaren, und damit wurde der Rest der englischen Ostseee Expedition abgesagt. Die Friedensbedingungen erforderten, dass Dänemark und Norwegen das bewaffnete Neutralitätsbündnis verlassen.



(Quelle: Orlogsmuseet)

Die Bombardierung Kopenhagens und der „Raub der Marine“ im Jahr 1807

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

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

Wenn die besagten Flotten in irgendeiner Weise gegen England vereint wären, wäre das Land ernsthaft bedroht.

Für die Engländer war es ein Kampf ums Dasein. Und das erforderte entschlossenes und schnelles Handeln. Gleichzeitig mussten sie die britischen Truppen in Schwedisch-Pommern (aus Rügen) evakuieren, bevor sie von Napoleons Streitkräften abgeschnitten wurden. Was läge näher, als die Truppen heranzuziehen, die Zufahrtsstraßen nach Seeland zu blockieren, vor allem durch die Blockierung des Großen Belts, und dann Dänemarks Flotte einzunehmen, bevor Napoleon selbst kam und sie einnahm?

Damit waren die Voraussetzungen für die Ereignisse des Sommers 1807 geschaffen, als der Kronprinz und der Außenminister noch Sympathien für England hegten, mit dem sie auf keinen Fall einen Krieg führen wollten.

Seit Januar 1807 gab es jedoch Probleme mit den Engländern, die als Reaktion auf Napoleons „Festlandblockade“ (Blockade) den neutralen Handel in den Häfen der kriegführenden Länder untersagten.

Es traf die dänisch-norwegische Schifffahrt schwer und erschwerte die Verhandlungen mit den Engländern im Vorfeld des schicksalhaften Sommers 1807. Die dänisch-norwegische Flotte war gut ausgerüstet und verfügte über kriegserfahrene und geschickte Anführer, aber die Flotte war nicht genau vorbereitet um die Engländer nicht zu provozieren. Im Gegenzug erhielten die Engländer im Mai 1807 die irrtümliche Nachricht, dass die Dänen nun die Flotte ausrüsten würden!

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

Napoleons Streitkräfte befanden sich nun südlich von Holstein. Für den Fall, dass Napoleon nach Jütland vordringen wollte, war die dänische Armee daher in Holstein stationiert. Hätten sie Angst vor einem englischen Angriff auf Kopenhagen gehabt, wären sie dorthin verlegt worden.

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

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



Die erste Aufgabe der englischen Flotte bestand darin, Seeland zu isolieren, indem sie den dänischen Verkehr über den Großen Belt unterbrach: Die 20.000 Mann starke dänische Armee in Holstein konnte nicht nach Kopenhagen verlegt werden.

Gleichzeitig mussten die englischen Truppen auf Rügen evakuiert werden, bevor Napoleon sie abschneiden konnte. Sie konnten bequem von Stralsund aus überführt und in der Køge Bugt gelandet werden.

Ein britischer Diplomat besuchte den Kronprinzen in Kiel, um die englischen Forderungen vorzutragen, die dänisch-norwegische Flotte unter englisches Kommando zu stellen, sodass Dänemark dadurch ein Verbündeter wurde. Alternativ könnten Sie die Flotte verpfänden und nach dem Krieg zurückerhalten. Über tatsächliche Verhandlungen könne man nicht reden. Dänemark-Norwegen musste sich nun für eine Seite entscheiden.

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

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



(Quelle: Digitale Sammlungen des KGB)

Kopenhagen war vor allem von der Seeseite aus gut verteidigt, und das wussten die Engländer seit 1801 gut. Von englischer Seite wollten sie eine Wiederholung der heftigen Schlachten von 1801 vermeiden und setzten daher darauf, ihr maritimes Ziel zu erreichen – zu haben Die dänische Flotte übergab – im Verbund mit großen Heereskräften. Nun waren die Verteidigungsanlagen der Stadt in vier Bereiche unterteilt: „Københavns Vold“ und „Christianshavns Vold“, die die Stadt nördlich und südlich des Hafens abdeckten. Die Marine bemannte die „Seebefestigung“, die die Stadt von der Seeseite her abdeckte. Schließlich gab es noch die Kanonen in der „Zitadelle Frederikshavn“ (Kastellet), die die Seebefestigung unterstützten und gleichzeitig die Stadt über dem kleinen Landgebiet „Classens Have“ zwischen den Seen Sortedamssøen und Svanemølle vor Angriffen aus dem Norden schützen konnten Bucht.

Die Seebefestigung konnte durch eine große Anzahl von Kanonenbooten unterstützt werden, die an den Flanken bei Kalveboderne bzw. in der Svanemølle-Bucht erbitterte Kämpfe lieferten. Mehrere englische Schiffe wurden versenkt oder an Land gebracht, und das Kanonenboot *Stubbekøbing* erlitt einen Volltreffer, so dass bis auf 17 Mann alle umkamen. An Bord der größten Kanonenboote befanden sich bis zu 79 Mann. Der Kommandeur der Flotte, Commander Bille, war Kommandeur der Seebefestigung und wurde außerdem zu einem der beiden Stellvertreter des Kommandeurs der Kopenhagener Verteidigung ernannt.



(Quelle: Handels- und Schiffahrtsmuseum)

Der englische Plan sah natürlich vor, Kopenhagen an seiner schwächsten Stelle anzugreifen, und zwar von der Landseite aus. Die Stadt sollte umzingelt, bombardiert und in Brand gesteckt werden. Es handelte sich also nicht um einen Sieg über die dänischen Streitkräfte im Kampf, sondern um einen terroristischen Bombenanschlag auf die Hauptstadt. Dies soll eine schnelle Verhandlungslösung gewährleisten. Teilweise mussten Napoleons Streitkräfte nicht in der Lage sein, Kopenhagen zu Hilfe zu kommen, und teilweise mussten die Engländer in der Lage sein, die dänische Flotte vorzubereiten und mit ihr davonzusegeln, bevor das Eis das Wasser schloss. Die Bombardierung dauerte drei Nächte, dann ergab sich die Stadt.

Der Kronprinz war wütend, als er die Ankündigung in Kiel erhielt über die Kapitulation.

Wer auch wütend wurde, war der Kommandeur der Flotte, Commander Bille.

Er hätte länger gekämpft und darauf geachtet, die Flotte auf Holmen zu zerstören, damit sie nicht in die Hände der Engländer fiel. Er konnte seinen Chef, den Deutschen, nicht erreichen (Quelle: Statens Museum for Art)



Es spricht General Peymann. Der Kronprinz hatte ansonsten die Anweisung gegeben, die Flotte im Falle einer Kapitulation zu vernichten, diese erreichte jedoch nie Kopenhagen, da seine Kuriere auf der Durchfahrt durch den Langelandgürtel von den Engländern abgefangen wurden.

Es folgte der „Raub der Flotte“, der das eigentliche Ziel der englischen Bemühungen darstellte. Die Engländer machten sich bei Holmen gründlich an die Arbeit. Sie erbeuteten 18 Linienschiffe, 15 Fregatten, 7 Briggs (kleinere, schnell segelnde Kriegsschiffe mit Batteriedeck), 23 Kanonenboote und 5 Lastkähne (Spezialschiffe mit schwerer Artillerie). Im Bau befindliche Schiffe wurden zerstört. Alles Wertvolle, was transportiert werden konnte, wurde mitgenommen. Die Engländer füllten 92 Handelsschiffe mit Waren aus Holmen. Dabei ging es um alles von Holz, Segeln, Werkzeugen, Seilen, Waffen und Munition bis hin zu Büromöbeln und den privaten Werkzeugen der Handwerker.

Bis heute kann man sehen, dass an den Türen der feineren Büros auf Holmen die originalen Messinggriffe fehlen. Sie sind in England. Die Engländer nutzten die Schiffe gut aus, die meisten davon waren in gutem Zustand.

Admiral Gambier war sehr zufrieden, und der Aufbau der Flotte hatte ihn erheblich weniger Zeit gekostet als erwartet. Am 20. Oktober 1807 verließ die dänische Flotte Holmen unter englischer Flagge.



Alle Schiffe, die nicht abtransportiert werden konnten, wurden zerstört, auch die, die auf dem Bett lagen.

(Quelle: Die digitalen Sammlungen des Nationalmuseums)

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

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

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

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

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



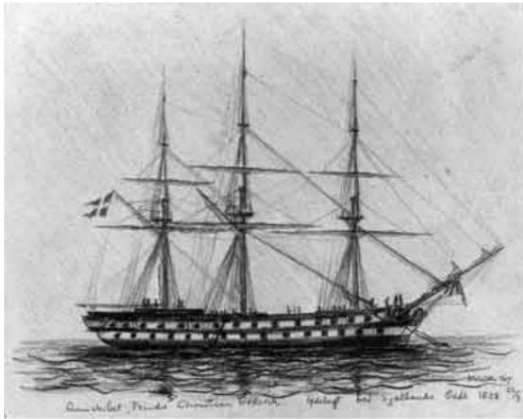
(Quelle: Orlogsmuseet)

Abschließend muss noch der sogenannte „Cape War“ erwähnt werden. Die Regierung erteilte Privatpersonen die Erlaubnis, „Privatbriefe“ zu erhalten und so „autorisierte Piraterie“ gegen die Feinde des Landes durchzuführen.

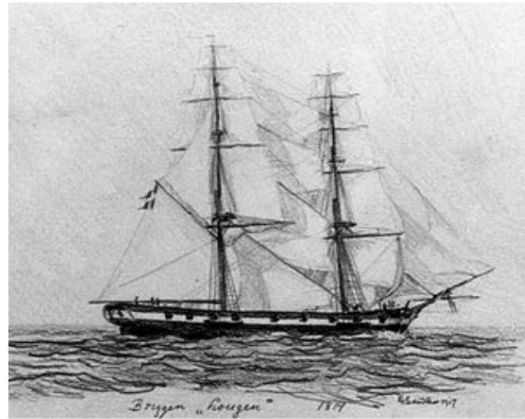
Damit wurde die gesamte englische Schifffahrt zu legitimen Zielen. Und die Freibeuter erhielten Preisgelder, wenn sie englische Schiffe in den Hafen brachten.

Norwegen stand am Rande einer Hungersnot, und ein Teil der Operationen der Flotte in Jütland bestand darin, Lebensmittel aus Nordjütland, vorbei an den englischen Schiffen, in das bedürftige Norwegen zu schicken.

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



Der Liner *Prins Christian Frederik* (Quelle: Orlogsmuseet)



Die Brigg *Lougen*
(Quelle: Orlogsmuseet)

Auch das Linienschiff *Prinsesse Lovisa Augusta* kam nach Norwegen, war jedoch in so schlechtem Zustand, dass es aufgelegt werden musste. Die anderen beiden bildeten den Kern der neuen Flotte, die sofort mit England in den Krieg zog.



(Quelle: Orlogsmuseet)

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

Das Linienschiff hatte 64 Tote und 129 Verletzte.

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

unangefochten größte Seefahrernation der Welt. Englands große Marine und große Handelsflotte benötigten Zugang zu einer Vielzahl von Ressourcen, über die das Land nicht verfügte. Die Rohstoffe, also Teer, Flachs für die Segel, Hanf für die Taue, Holz für die Schiffsrümpfe und vor allem die großen Bäume für die Masten, wurden entlang der Ostseeküste eingekauft. Wenn die Ostsee für die Engländer gesperrt war, mussten sie sich die Materialien beschaffen, indem sie nördlich von Norwegen segelten und die viel teurere Route über Archangelsk nutzten.

Zu den Aufgaben der englischen Marine gehörte die Vermessung der Ozeane und die Erstellung von Seekarten. Von 1800 bis 1806 führten die Engländer eine Vermessung der Strecke vom Kattegat über den Großen Belt bis zum Fehmarnbelt durch. Fast der gesamte Seehandel über die dänische Meerenge lief bisher über den Öresund, doch nun konnten die Engländer die neue Route nutzen. Damit konnten sie auch ihre größten Kriegsschiffe mit drei Batteriedecks in die Ostsee schicken. Drogden im Öresund konnte normalerweise nur von Linienschiffen mit zwei Batteriedecks passiert werden.

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

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

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

Damit könnten Sie sich entweder an Steuerbord oder an Steuerbord hinlegen und mit dem Longboard auf ein Schiff schießen, das dies nicht tut (Quelle: Marinemuseum, Norwegen) könnte sogar von der Einführung seiner „Breitseite“ profitieren. Mit einem Ein glücklicher Schuss eines Langschiffs auf den Feind könnte die Hälfte eines Batteriedecks von Männern und Geschützen befreien.

Die Kanonenboote operierten in größeren Gruppen und es handelte sich um eine Art Guerillakrieg auf See.



(Quelle: Orlogsmuseet)

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

Die Kaperung der Brigg *HMS Turbulent* und elf Handelsschiffen in Flinterenden am 9. Juni 1808 und die Kaperung der Brigg *HMS Seagull* vor Kristiansand am 19. Juni 1808.

Am 1. August 1808 wurde eine englische Brigg, *HMS Tigerin*, gefangen in Agersø.

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

Im Juni 1810 gelang es ihm, einem englischen Konvoi eine Eskorte abzulocken und alle 50 Schiffe des Konvois zu kapern und nach Kristiansand zu bringen. Die Eroberung hatte einen Wert von 7,5 Millionen Riksdaler.

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

Der Leuchtturm wurde in eine Festung mit dem Namen „Fort Yorke“ umgewandelt und hier befand sich eine größere Garnison.

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



(Quelle: unbekannt)

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

Die Schlacht bei Lyngør in Südnorwegen am 6. und 7. Juli 1812 fand zwischen dem englischen Linienschiff *HMS Dictator* und drei Marinebriggs gegen die neu gebaute dänisch-norwegische Fregatte *Najaden* und die drei dänisch-norwegischen Marinebriggs *Kiel*, *Lolland* und *Samsøe*. Darüber hinaus nahmen eine Reihe lokaler norwegischer Kanonenboote, Kanonenboote und Schaluppen teil.

Samsøe entkam, während *Kiel* und *Lolland* von den Engländern erobert wurden. *Die Najad* lag in Flammen auf dem Wrack, aber ihr Kommandant und ihre Besatzung setzten den Kampf von den Kanonenbooten aus fort, und die Menschen eroberten *Kiel* und *Lolland* zurück. Die Intensität des Kampfes lässt sich an den Opferzahlen ablesen.

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



(Quelle: unbekannt)

Der dänisch-norwegische Seeinsatz bedeutete, dass die Engländer sehr große Ressourcen für den Schutz der Konvois aufwenden mussten. Andererseits ist es auch Teil der Geschichte, dass der englische Seehandel durch die Bemühungen nicht nennenswert beeinträchtigt wurde. Die Engländer waren einfach zu stark und zu zahlreich.

Die dänisch-norwegische Flotte konnte die englische Präsenz, den Konvoitransport und den Seehandel in der Ostsee weder verhindern noch verringern.

Einem guten dänischen Seemann, der sowohl 1801 als auch 1807 dabei gewesen war, wurde folgende Grabinschrift verliehen:

„Im Jahr 1801 stand er und blieb stehen,
1807 fiel er und blieb bettlägerig.“

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

Die schwedische Verhandlungsdelegation forderte 1814 die Unterstellung Norwegens, also „Festlandnorwegens“, unter die schwedische Krone. Das Abkommen schloss ausdrücklich die alten sogenannten „norwegischen Steuerländer“ im Nordatlantik aus: die Färöer, Island und Grönland.

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

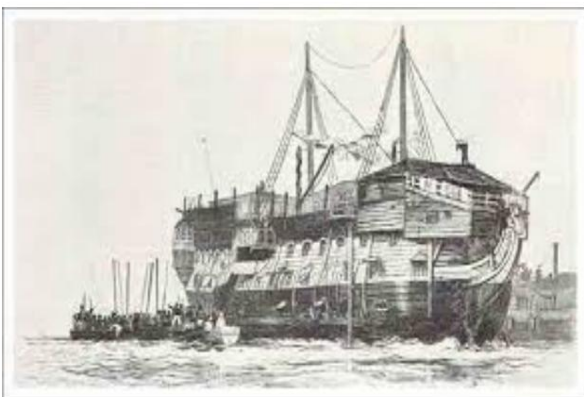
Im Jahr 1815 hinterließen die Napoleonischen Kriege Dänemark als kleines, armes Land ohne bedeutende Marine und mit einem stark eingeschränkten Seehandel. Andererseits ist der Nationalstolz nicht gescheitert. Der Grund, warum wir 1801 gegen Nelson verloren hatten, war seine schurkische List, mit der er drohte, die Schiffe mit den Verwundeten an Bord niederzubrennen. Ebenso hatten wir die Flotte aufgrund des nicht sehr Gentleman-Verhaltens der Engländer verloren, die Hauptstadt bis zur Übergabe der Flotte zu bombardieren. Die Marine hatte tapfer gegen die Übermacht gekämpft und die Ehre der Kriegsflagge und der Nation beansprucht.

Die Marine hatte sich in der Bevölkerung Respekt erworben.

Ein „schwarzes“ Kapitel in der stolzen Geschichte der Marine.

Doch mit dem Verlust der Flotte folgte auch ein schwarzes Kapitel in der Flottengeschichte, denn viele der außer Dienst gestellten Schiffe wurden von den Engländern als schwimmende Gefangenenschiffe – die Prisonen – genutzt, die vor den englischen Marinestädten, z. Plymouth, Portsmouth und Chatham.

Dies waren unter anderem vier für die 7.000 dänischen und norwegischen Seeleute verwendet, die ab 1807 in England Kriegsgefangene wurden. 14 während des Krieges zwischen Dänemark und England.



(Quelle: unbekannt)

Die Gefangenen verteilten sich auf 2.000 dänische und 5.000 norwegische Seeleute, von denen einige bereits vor dem „Flotteraub“ im Jahr 1807 zu Gefangenen geworden waren.

Während des Krieges von 1814 kaperte die englische Flotte friedliche dänische Handelsschiffe und die Matrosen an Bord wurden Kriegsgefangene. Auch Orloggaster von den Kanonenbooten und Freibeutern der dänischen Marine – eine Art staatlich autorisierte Piraten – landeten in „Prisonen“, wenn sie gefangen wurden.

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

Im Gegensatz zu den Matrosen konnten die Seeoffiziere an Land in der Stadt Reading ein recht freies Leben führen.

Sie mussten einfach ihr Ehrenwort geben, nicht zu fliehen. Deshalb nahmen sie mit Bällen und feinen Abendessen mit englischen Marineoffizieren am gesellschaftlichen Leben der Region teil. Es war ein Krieg für Herren.

Doch für die überwiegende Mehrheit der einfachen Segler waren die Bedingungen ganz anders. Viele Berichte von Häftlingen berichten vom Überlebenskampf auf den ausgemusterten Kriegsschiffen. Die Gefangenen waren größtenteils wie ein Hering in einem Fass untergebracht, zusammengepfercht auf stillgelegten, nicht verankerten, schwarz geteerten Linienschiffen und Krankheiten, Hunger und nervtötendem Nichtstun ausgesetzt – oft unter erbärmlichen Bedingungen, die für viele Hunger, Krankheit und Tod bedeuteten. Hinzu kommen interessante Berichte über diejenigen, die aufgaben und, um den schrecklichen Bedingungen zu entgehen, in den englischen Dienst eintraten und deshalb als Verräter abgestempelt wurden.

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

Nein, Dokumente in einer Reihe von Quellen sowohl von dänischer als auch von englischer Seite berichten über die gute humane Behandlung, die britischen Kriegsgefangenen in Dänemark, wo beispielsweise die Einheimischen, zuteil wurden. riskierten das Leben von Schiffbrüchigen und empfingen gefangene Engländer im Allgemeinen eher als Gäste denn als Feinde.

LEK

Hinweise:

[1] Das Wort „rot“ bezeichnet normalerweise einen geeigneten, natürlichen Ankerplatz vor einem Hafen, hier die Gewässer unmittelbar östlich und südlich der Einfahrt zum Kopenhagener Hafen.

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