



Die
Anwesenheit
der englischen Flotte in der Ostsee
und vor Reval im J. 1801.

Nach officiellen Documenten bearbeitet und zusammengesetzt
vom Baron von Foelkersahm und gedruckt vom Buch-
drucker Gottl. D. Meyer

zum Besten
der Wittwen und Waisen der im Va-
terlands-Kriege v. 1854 gebliebenen
Russischen Krieger.

Preis 50 Kop. S.

Libau,
Litho- & Typographie v. Gottl. D. Meyer
1854.

DIE
Anwesenheit der englischen Flotte
in der Ostsee und vor Reval

im Jahre

1 8 5 1.

Nach officiellen Documenten bearbeitet und zusammengesetzt
vom Baron von Foelkersahm und gedruckt vom Buch-
drucker Gottl. D. Meyer

zum Besten
der Wittwen und Waisen der im Va-
terlands-Kriege von 1854 gebliebenen
Russischen Krieger.

Preis 50 Kop. S.

Libau.

Litho- und Typographie von Gottl. D. Meyer.

1854.

Der Druck wird gestattet

unter der Bedingung, dass nach Beendigung desselben die gesetzlich bestimmte Anzahl von Exemplaren dem Rigaschen Censur-Comité vorgestellt werde.

RIGA, den 30. Juni 1854.

CENSOR C. KESTNER.

In dieser Zeit hatten sich die nordischen Mächte, durch eine gemeinsame Beschwerde verbunden, die durch die Anmassungen des brittischen Cabinets schwer verletzten Interessen der Neutralen, und das allzulange missachtete Ansehen der Seemächte 2. Ranges unter Russlands bedrohlichen Schutz gestellt. Nachdem England mit ganz Europa im Bunde den Krieg begonnen hatte, stand ihm nun ganz Europa als Feind gegenüber.

Russland besass im Jahre 1801 schon 61 Linienschiffe, die in See zu gehen geeignet waren, wovon die Hälfte im Mittelländischen und Schwarzen Meere vereinigt war, und bildeten also diese eine vom Geschwader der Ostsee vollkommen isolirte Flotte; das Ostsee-Geschwader, aus 31 Linienschiffen bestehend, war wieder in den Häfen von St. Petersburg, Archangel, Kronstadt und Reval vertheilt und lag im Eise fest.

Schweden hatte in jener Zeit 11 Linienschiffe, deren Armirung der König persönlich in Karlskrona betrieb; Dänemark dagegen 10 Linienschiffe, die in Kopenhagen bereits ausgerüstet waren, um in See zu gehen und nur noch Matrosen erwarteten, welche man in aller Eile aus den norwegischen Häfen kommen liess.

Der Handel der Neutralen und dieser Mächte, welche gegenwärtig die Waffen ergriffen, hatte seit 1793 eine unermessliche Ausdehnung erlangt und sich dadurch sehr viele der geschicktesten Matrosen gebildet; England aber bedeckte damals mit seinen 19,000 Kauffahrteischiffen alle Meere der Erde. — Da es sich aber auf so vielen Punkten wehren und so furchtbaren Feinden die Stirn bieten musste, war England, um seiner seefahrenden Bevölkerung, seiner Handelsmarine, wie der Bemannung seiner 472 Kriegsschiffe genügen zu können, in die Nothwendigkeit versetzt, alle Hilfsquellen und die äussersten Mittel aufzubieten. Es begnügte sich nicht damit, Rekruten für seine Schiffsbemannung mit gewaffneter Hand in den Strassen aufzufangen, sondern warf auch Vagabunden aus allen Ländern und selbst den Ueberfluss seiner Gefängnisse in die Kriegsschiffe hinein. Diese unbedachtsame Zuversicht hatte indess schwer zu unterdrückende Aufstände, unerwartete Un-

falle und so häufige Desertionen zur Folge gehabt, dass von 1793 bis 1801 sich an 40.000 Mann der englischen Flotte entzogen.

Die Bemannung des Geschwaders von Karlskrona und Kopenhagen übertraf demnach durch die Auswahl der Leute die englischen Schiffsmannschaften, da ihre Flotten mit Matrosen mit vollen Händen und einer zahlreichen und an die allerbeschwerlichste Schiffahrt gewöhnte Volksklasse erwählt waren. Ausserdem stand den nordischen Mannschaften, wenn die Engländer sie bis in die Ostsee hinein zu verfolgen wagten, auch noch der unermessliche Vortheil über den Feind, den sie zu bekämpfen haben würden, in Aussicht, dass man sich auf einem gefährlichen Meere zu bewegen haben würde, mit deren Beschiffung sie vertraut waren, während solche den Feinden fremd war. Im Falle es ihnen aber gelingen sollte, ihre Vereinigung mit der im Hafen von Reval ankernden russischen Flotte zu bewerkstelligen, mussten sie ein Geschwader von nahe an 40 Linienschiffen bilden, vor dem die hohe Meinung von der englischen Flotte wohl hätte zu Schanden werden können.

Gegen Ende des Monats Februar 1801 gab die englische Admiralität dem bei Yarmouth bereits versammelten Geschwader den Befehl unter Segel zu gehen und dem Eingange des Sundes zuzusteuern.

Der Contre-Admiral Graves bestieg ein Linienschiff von 74 Kanonen, der „Defiance“, und mit Rücksicht auf die Hindernisse, welche die Sandbänke der Ostsee für allzutief gehende Kriegsschiffe bilden werden, fügte man zu den 11 Linienschiffen von 74 Kanonen, die diesem Geschwader angehörten, 5 Schiffe von 64 und 2 Fahrzeuge von 50 Kanonen hinzu. Eine Truppen-Abtheilung zum Landen, bestehend aus dem 49. Infanterie-Regiment, 2 Carabinier-Compagnien und einem Artillerie-Detachement, wurde diesem Geschwader mitgegeben und einige Fregatten, Bombenschiffe, Brander, so wie andere Fahrzeuge von minderer Wichtigkeit erhöhten die Zahl der unter dem Admiral Parker vereinigten Flotte auf die Gesamtsumme von 53 Segeln.

Geheime, dem Admiral Parker eingehändigte, Instruktionen empfahlen ihm als Zweck der Sendung nach der Bucht von Reval am Eingang zum Finnischen Meerbusen zu segeln und durch einen kräftigen Angriff die 12 im Hafen von Reval vor Anker liegenden Russischen Linienschiffe zu überraschen und sich dann unverzüglich nach Kronstadt zu begeben, denn England betrachtete Russland als die Seele der Coalition und in

Bezug auf diese Macht liess es keine Alternative zu und hegte über die Nothwendigkeit, zu Gewaltmitteln zu greifen, keinen Zweifel mehr. Von Dänemarks und Schwedens Schwäche hatte es bessere Hoffnungen, und glaubte, dass das Androhen eines Bombardements hinreichen werde, die Dänen der Coalition abwendig zu machen; und vermeinte, dass Schweden sich entschliessen würde, allein oder in Uebereinstimmung mit Dänemark, seine früheren Verbindlichkeiten gegen England zu erneuern und machte deshalb dem englischen Admiral in der Ostsee zur Hauptpflicht, alsdann Schweden gegen die Angriffe Russlands zu schützen.

Die Sendung dieser beträchtlichen Flotte hatte hauptsächlich zum Zweck der russischen Marine einen tödtlichen Streich zu versetzen und diese Macht im Herzen des eigenen Reichs anzugreifen; ein so verwegenes Unternehmen, dass, wie der Erfolg lehrte, England einen Theil seiner Flotte, wie später Frankreich noch unglücklicher seine Armeen, auf das Spiel setzte.

Um das Wagniss der englischen Marine richtig zu würdigen, muss man sich einen klaren Begriff von den mannigfaltigen Schwierigkeiten machen, welche schon die Natur des Kriegsschauplatzes den Plänen der Admiralität in den Weg legte.

Drei Eingänge: der Sund, der grosse und kleine Belt führen aus der Nord- in die Ostsee und verbinden diese beiden gefährlichen Wasserbecken, welche durch den schmalen Landstrich, der unter dem Namen Jütland von der Mündung der Elbe bis zum 58. Breitengrade nach Norden hinaufreicht, von einander getrennt sind. Um in die Ostsee zu gelangen, muss also zunächst die Nordspitze von Jütland umsegelt werden, indem man in die an Schiffbrüchen so reiche Meerenge einläuft, welche den Namen Skagerak führt, hierauf durch das Kattegatt südwärts segeln und dort, wo die Inseln Seeland und Fühnen den zwischen Jütland und Fühnen befindlichen Zwischenraum auszufüllen schienen, eins von den 3 Fahrwassern aussuchen, die an diesen Hindernissen entlang führen. Von diesen 3 Fahrwassern ist der grosse Belt bekannt, von den andern ist das eine so gut wie ungangbar: der kleine Belt nämlich, ein enges gefährliches Labyrinth, durch welches die Natur die Insel Fühnen vom Festlande trennt und erst nach einer Durchfahrt von ungefähr 25 Meilen in die Ostsee führt, bietet für die Schifffahrt grosse Schwierigkeiten dar, denen die Engländer noch nicht zu begegnen gelernt hatten. Die 3.

Durchfahrt: der Sund, zwischen der Insel Seeland, worauf Kopenhagen liegt, und der Südspitze Schwedens befindlich, ist die bequemste und am meisten benutzte. Lange Zeit galt sie für den Schlüssel zur Ostsee und noch heutigen Tages belaufen sich die Abgaben, welche Dänemark von der Schifffahrt im Sund erhebt, alljährlich auf mehr denn 1 Million Thaler. An der Küste von Seeland beherrscht das Schloss Kronenburg, welches gleichzeitig Palast, Festung und Staatsgefängniß ist, den Eingang zum Sund. Dieses Schloss liegt von der Schwedischen Küste bloß 8500 Fuss entfernt: die vorragende Landzunge, auf der es erbaut ist, und die grossartige Masse seiner Wälle und Thürme verdecken zum Theil die hübsche kleine Stadt Helsingör, mit seiner geräumigen und sichern Rhede, die sobald man die letzte Bastion jenes grossartigen Bauwerks, das nach Tycho de Brahe's Entwürfen ausgeführt ist, hinter sich läßt, offen daliegt und deren belebter Anblick die Oede des Schwedischen Ufers noch mehr hervortreten läßt, wogegen die kleine Stadt Helsingborg, trübselig am Fusse eines Hügels und auf einem den Nordwinden ausgesetzten Strande belegen, dem Blicke nur noch die malerischen Trümmer eines alten venetianischen Thurms zu bieten hat. Die Insel Hven mit ihren weissen Uferabhängen nimmt die Mitte der Meerenge ein, die unterhalb Helsingör rasch breiter wird. In 6 Meilen Entfernung von Schloss Kronenburg erblickt man bereits die hohen Thürme Kopenhagens und die kaum über das Wasser hervorragenden Inseln Saltholm und Amak, von denen die erstere der Küste von Schweden näher liegt, die andere durch 2 Brücken mit der Hauptstadt von Dänemark in Verbindung steht. Jenseits dieser beiden Inseln führt der Sund in die Ostsee hinein.

Unweit der Insel Saltholm liegt die Stadt Malmoe auf der Schwedischen Küste, Kopenhagen gegenüber. Zwischen diesen beiden Städten, die ungefähr 4 Meilen von einander entfernt sind, bildet die Insel Saltholm zwei Engpässe, von denen der eine sie selbst von der Schwedischen Stadt trennt, der andere zwischen ihr und den grünen Ebenen der Insel Amak hinläuft, die wie bereits bemerkt wurde, fast dicht an die Stadt Kopenhagen gränzt. Dieser zweite Pass wird wieder durch eine Sandbank von $\frac{3}{4}$ Meilen Länge, der Middelgrund heisst und $2\frac{1}{2}$ Faden Wassertiefe über sich hat, in 2 verschiedene Fahrwasser getheilt. Dies sind die Thermopylen von Dänemark. Das westliche Fahrwasser, bekannt unter dem Namen „die Königstiefe“, liegt zwischen dem Hafen von Kopenhagen, dem es als äussere Rhede dient und dem Middelgrund, das östliche

trennt diese Sandbank von der Insel Saltholm und führt den Namen „die grosse Tiefe“. Beide laufen von Norden nach Süden und sind für die grössten Schiffe gangbar, leider wird aber der Canal, den sie bei ihrer Wiedervereinigung jenseits vom Mittelgrund bilden, an seinem Endpunkte durch vielfache Sandbänke gesperrt und Linienschiffe müssen ihren gewöhnlichen Tiefgang erst vermindern, bevor sie hineinsegeln können. Sehr heftige Strömungen, die im Allgemeinen den Richtungen des Windes folgen, machen die Reschiffungen dieses unsichern Canals noch gefährlicher und bedenklicher. Der Sund bildet demnach die geradeste und naturgemässeste Strasse für Kauffahrteischiffe, die sich in die Ostsee begeben, wie für eine Flotte, die nicht weiter als bis Kopenhagen zu segeln beabsichtigt, für Linienschiffe aber, die nach Süden hin über diese Stadt hinausgehen sollen, legt er dagegen die benannte Hindernisse in den Weg, welche sie nur durch die mühsamsten Anstrengungen zu überwinden vermögen.

Dies die Schwierigkeiten, welche die unter Sir Hyde Parker's Befehl gestellte Flotte zu erwarten hatte, die am 12. März 1801 von Yarmouth absegelte und am 18. März schon das Hochland von Norwegen erblickte. Da von Dänemark die englischen Vorschläge verworfen waren, so musste man, ehe an ein Einschreiten gegen die Russen zu denken war, sich zuvörderst mit der Bezwingung Dänemarks beschäftigen. Die bei Kopenhagen getroffenen Vertheidigungs-Anstalten waren grossartig, die Königstiefe an der Nordseite war fast unzugänglich gemacht worden. Diese Einfahrt wurde durch ein Festungswerk bestrichen, das Dreikronen hiess, auf einem Pfahlrest erbaut war und in Gemeinschaft mit der Citadelle zu gleicher Zeit auch den innern Halen vertheidigen sollte, in welchem die Dänen ihre Flotte gesichert hatten. Neben diesem Festungswerke, das stark mit schwerem Geschütz, sogar mit einer 96-pfündigen Karonade armirt war, lagen 2 alte mastlose Linienschiffe „Mars“ und „Elephant“. Nur von der Südseite der Königstiefe her konnte demnach an eine Bedrohung Kopenhagens gedacht werden; aber auch hier hatten die Dänen zur Deckung ihrer Hauptstadt an der ganzen Fronte eine lange Reihe von Pontons und alten Linienschiffen aufgestellt, die 628 Kanonen führten und mit gegen 5000 Mann besetzt waren. Diese Reihe von Blockschiffen lag ungefähr 5000 Fuss von den Uferbatterien und zwischen ihr und dem Rande des Mittelgrundes befand sich ein Canal von 1500 Fuss Breite und einer durchschnittliche Tiefe von 5—6 Klafter. So ward dem Admiral

berichtet und er glaubte, wenn nur zuerst diese vordern Vertheidigungs-Anstalten erst überwältigt wären, so werde wahrscheinlich das Androhen eines Bombardements hinreichen, den Widerstand der Dänen zu brechen. Die Hauptschwierigkeit läge jetzt darin in die Königstiefe zu gelangen.

Die Dänen wussten zwar, dass die Schwedische Flotte die zum 2. April versprochen war, zu spät ankommen werde, um ihnen irgend einen Beistand zu leisten, so wie, dass die Flotte bei Beval nicht aus dem Eise heraus zu kommen vermöge, welches den Meerbusen von Finnland noch anfüllte; aber fest entschlossen, dieser Verlassenheit ungeachtet die Sache der Coalition nicht fallen zu lassen, nahmen sie sich vor, die Zugänge zu ihrer Hauptstadt mit Nachdruck zu vertheidigen. Am selben Tage, wo das Erscheinen der englischen Flotte im Kattegat bekannt wurde, liessen sich in Kopenhagen über 1000 Freiwillige anwerben. Alle Volksklassen zeigten gleiche Vaterlandsliebe und gleiche Hingebung. Die Universität allein lieferte ein Corps von 1200 jungen Leuten, welche die Blüthe Dänemarks bildeten und einige Tagelang bot Kopenhagen den bewunderungswürdigen Anblick eines Volkes dar, das nur von einem Gedanken beseelt ist und sich zur Abwehr eines feindlichen Angriffs um seinen Fürsten schart.

Am Eingange des Skageraks wurde die englische Flotte durch einen Windstoss auseinandergetrieben und das Linienschiff „Invincible“, welches zur Verstärkung der Ostseeflotte mit dem Contre-Admiral Potty aus England abgesendet worden, scheiterte an einer Sandbank in der Nordsee, welches grässliche Ereigniss nicht allein 400 Menschen das Leben kostete, sondern auch üble Vorahndungen auf das Geschwader hervorrief. Die aus England mitgebrachten Lootsen erschrecken, in Durchfahrten, die sie nur auf Kauffahrteischiffen erforscht hatten, Linienschiffe hineinführen zu sollen und signalisirten bei jedem Schritt neue Gefahren und unübersteigliche Hindernisse. Eine Brigg war auf den Strand geworfen, die das Linienschiff „Russel“ in grosse Gefahr brachte und so den Admiral nöthigte, zum Sammeln seines Geschwaders am 21. März am Eingange des Sundes Anker zu werfen.

Am 26. März fasste endlich Parker den Entschluss die Anker zu lichten und steuerte auf den grossen Belt zu; als er jedoch einige Meilen an der Nordküste von Seeland entlang gesegelt war, gab er den Vorstellungen des Chefs seines Generalstabes Capitain Otway nach und kam wieder auf den Gedanken zurück in den Sund einzudringen. Bei Sonnen-Un-

tergang hatte die Flotte ihre bisherigen Ankerplätze wieder eingenommen. Admiral Parker war jedoch noch immer unentschlüssig und liess am folgenden Tage dem Gouverneur des Schlosses Kronenburg die Frage vorlegen, ob er Befehl habe, sich dem Vorbeisegeln der englischen Flotte zu widersetzen. Die Antwort lautete: „Als Soldat habe der Gouverneur sich nicht mit Politik zu befassen, es sei ihm aber nicht gestattet, eine Flotte, deren Absichten er nicht kenne, ungestraft unter den Kanonen seiner Festung vorüber segeln zu lassen.“

Das englische Geschwader musste sich demnach darauf gefasst machen, die Einfahrt in den Sund zu erzwingen. Am 30. März bei Tages-Anbruch benutzte es einen guten Nord-Nord-Westwind, um unter Segel zu gehen und sich in Schlachtordnung zu reihen.

Nelson auf dem Linienschiffe „Elephant“ von 74 Kanonen befehligte die Avantgarde; Admiral Parker befand sich im Centrum und der Contre-Admiral Graves bei der Arriergarde. Schon am Tage vorher hatte der Capitain Murray auf dem Linienschiffe „Edgar“ mit der Flottille vom Bombarden und Kanouenböten nördlich von Schloss Kronenburg eine Stellung eingenommen und auf die erste Kugel, welche die Dänen abfeuerten, eröffneten sie ihr Feuer auf diese Festung.

Wären beide Ufer der Meerenge gleich gut vertheidigt worden und gleich gut mit Kanonen von schwerem Kaliber versehen gewesen, so würden die englischen Linienschiffe, da sie in einer Entfernung von ungefähr 6000 Fuss bei den feindlichen Battereien vorbeisegeln mussten, sicherlich schwere Beschädigungen erlitten haben. Aufgehalten hätten sie jedoch nicht werden können, denn mit weit geringeren Geschwadern sind viel schwierigere Durchfahrten, als der Sund ist, forcirt worden.

Von der Schwedischen Küste wurde überdies nicht eine Kugel abgeschossen, man bemerkte sogar auf dem Ufer durchaus keinen Anschein von einer Batterie. Die englische Flotte segelte daher auf ihrer Fahrt der schwedischen Küste zu und entging dadurch vollständig dem Feuer des Schlosses Kronenburg, welches sie zu erwidern auch bald aufhörte, denn die von jener Festung aus abgeschossenen Kugeln schlugen über 600 Fuss vor den englischen Schiffen ein, die ungehindert dicht an der Küste von Schweden entlang steuerten und um 12 Uhr Mittags 4 Meilen oberhalb Kopenhagen bei der Insel Hven vor Anker gingen. Nachdem die Abtheilung des Capitains Murray aus grosser Ferne die Stadt Helsingör und das

Schloss Kronenburg mit einer Menge von Bomben überschüttet hatte, lichtete sie ebenfalls die Anker und segelte hinter ihrer Flotte her, ausserhalb des Bereichs der feindlichen Geschütze, durch die Meerenge. Der Kanonendonner von Kronenburg benachrichtigte Kopenhagen, dass es sich gefasst halten müsse.

Nachdem der Admiral Parker mit dem Contre-Admiral Graves auf einem seiner leichtesten Aviso-Schiffe auf die Stadt zugesegelt war, um mit eigenen Augen deren Vertheidigungsmittel zu besichtigen, hatte er sich von der beschriebenen Vertheidigungs-Vorsorge überzeugt, und es wurde noch an demselben Abend Kriegs-rath gehalten. Es war schwer einen Angriffsplan ausfindig zu machen, der nicht die mit seiner Ausführung beauftragten Schiffe den grössten Gefahren aussetzte. Da erbot sich Nelson mit 10 Linienschiffen das Unternehmen zu versuchen. Parker nahm dies Anerbieten an und fügte diesem Geschwader aus eigener Bewegung noch 2 Schiffe von 50 Kanonen zu.

Da die Unmöglichkeit, Kopenhagen am Nordende der Königstiefe anzugreifen, genügend erwiesen war, so wurde beschlossen, dass Nelson mit seinen 12 Linienschiffen, 5 Fregatten und der ganzen Flotille von Bombenschiffen, Kanonenböten und Brandern in die grosse Tiefe, der Insel Amak gegenüber, hinabsegeln und dort warten solle, bis ein südlicher Wind ihm erlaube, in die Königstiefe wieder hinaufzusegeln. Admiral Parker sollte seinerseits mit den 8 Linienschiffen, welche er noch unter seinem Befehl behielt, nördlich von dieser Tiefe vor Anker gehen, um die Dreikronen-Batterie im Rücken anzugreifen, hauptsächlich aber, um bei der Hand zu seyn, denjenigen Fahrzeugen Nelson's, die durch erlittene Beschädigungen die Schlachtlinie zu verlassen genöthigt würden, Schutz zu gewähren. Dass diese Schiffe beim Rückzuge aus dem Gefecht unter den Batterien vorüberfahren mussten, welche den Eingang zur Rhede von Kopenhagen an der Nordseite deckten, bildete in der That die schlimmste Gefahr bei dieser Unternehmung.

Während der Nacht vor diesem verwegenen Versuche war Nelson damit beschäftigt, in eigener Person den Rand des Mittelgrundes mit Baken zu bezeichnen, ein Geschäft, welches die Dänen aus unverzeihlichem Mangel an Wachsamkeit zu stören verabsäumten. Am folgenden Tage um 1 Uhr Mittags segelte Nelson's Geschwader, die Fregatte „Amazone“ unter dem tapfern Capitän Rion voran, in die grosse Tiefe ein, und ging erst um

8 Uhr vor Anker, nachdem es mittelst des letzten Hauches eines hinsterbenden Windes die Spitze jener gefährlichen Sandbank umschiffte hatte, deren Namen in den Jahrbüchern der englischen Marine berühmt ist. Auf diesem Ankerplatze war das englische Geschwader nur noch $\frac{1}{2}$ Meile von den dänischen Schiffen entfernt und vermochte, sobald der Wind umsprang, geraden Weges gegen die feindliche Schlachtlinie vorzudringen. Die Nacht wurde, wie die vorhergehende, auf Sondirung des Fahrwassers verwendet, von dem man damals erst eine so unvollkommene Kenntniss hatte. Die dänische Schlachtlinie, welche aus 18 Fahrzeugen bestand, hatte eine Ausdehnung von ungefähr einer halben Meile und deckte von der Drei-Kronen-Batterie bis zur Insel Amak die Fronte von Kopenhagen. Das Manöver der englischen Linienschiffe sollte darin bestehen, neben dieser Linie zu segeln, hinten einen Anker auszuwerfen um so auf dem Posten, der ihnen im Voraus bei einem feindlichen Schiffe angewiesen war, liegen zu bleiben. Die Fregatten sollten an beiden Enden der Linie in Thätigkeit treten.

Um 9 Uhr Morgens ging das englische Geschwader unter Segel und das Linienschiff „Edgar“ lief zuerst in den Canal ein. Der „Agamemnon“ hätte ihm folgen sollen, allein die heftige Strömung, welche jetzt nordwärts ging, gestattete ihm nicht, um die Spitze des Mittelgrundes herumzukommen. Er versuchte zwar sich an ausgeworfenen Ankern vorwärts zu ziehen, vermochte jedoch durchaus nicht, dieser Sandbank über den Wind zu kommen. Der „Polyphem“ trat an seine Stelle und ihm folgte die „Isis“ nach. Das 5. Linienschiff „Bellona“ hielt sich zu dicht an den Mittelgrund und strandete ungefähr 1400 Fuss von der dänischen Arriergarde; der hinter ihm segelnde „Russel“ liess sich durch sein Beispiel zu demselben Fehler verleiten und strandete ebenfalls. Dieser doppelte Unfall konnte den Untergang der englischen Flotte herbeiführen, denn da die Lootsen im Widerspruch mit den Versicherungen des Capitain Hardy, der das Fahrwasser in der Nacht sondirt hatte, fortwährend behaupteten, dass die Wassertiefe an der Seite der feindlichen Schlachtlinie geringer sey, als nach der Sandbank hin, so war den englischen Linienschiffen befohlen worden, sich vorzugsweise immer an den Mittelgrund zu halten. Nelson's Glückstern wollte, dass dasjenige Schiff, welches hinter dem „Russel“ folgte, gerade ihn selbst an Bord hatte. Mit dem Blick eines Seemanns, der von Jugend auf zwischen Klippen und Untiefen zu fahren gelernt, überzeugte er sich.

dass Capitain Hardy gegen sämmtliche Lootsen Recht habe, ertheilte den Befehl, links neben den gestrandeten Schiffen vorbei zu fahren, lief in den Canal ein und ging ungefähr 600 Fuss vom „Danebrog“, der den Admiral Fischer an Bord hatte, vor Anker. Die Arriergarde folgte seinem Beispiel und um halb 12 Uhr befanden sich mit Ausnahme der benannten 3 Linienschiffe sämmtliche englischen Fahrzeuge in Schlachtordnung.

Schon über eine Stunde war das Gefecht zwischen der Avantgarde und der dänischen Flotte im Gange. Zwei Bombenschiffe, die einzigen, welche auf den ihnen angewiesenen Posten zu gelangen vermocht hatten, richteten über beide Flotten hinweg ihr Mörserfeuer gegen das Arsenal und auf die Stadt.

Admiral Parker war mit seinen 8 Linienschiffen zu gleicher Zeit mit Nelsons Geschwader unter Segel gegangen, da er aber Wind und Strömung gegen sich hatte, musste er allzuweit von den nördlichen Batterien Anker werfen und konnte der im Kampf befindlichen Abtheilung von gar keinem Nutzen seyn. Er entsandte indess 3 Linienschiffe an den Admiral Nelson zum Ersatze für diejenigen, deren Dienstleistung theilweise gelähmt worden war und wartete mit Spannung auf den Ausgang eines Gefechtes, an das er keinen Theil nehmen konnte.

Die Dänen bewiesen an diesem Tage eine heldenmüthige Tapferkeit. Das Gefecht dauerte bereits über 3 Stunden, ohne dass ihr Feuer schwächer zu werden schien. Als Admiral Parker diesen unerwarteten Widerstand sah, war er ausser sich über seine erzwungene Unthätigkeit. „Dies Feuer“, sagte er zu den Officieren seiner Umgebung, „ist so lebhaft, dass Nelson es nicht lange aushalten kann. Wann er sich zurückziehen genöthigt ist, so muss ich, und wenn auch mein persönlicher Ruf darunter leiden sollte, dass Signal dazu geben, denn es wäre eine Erbärmlichkeit von meiner Seite, ihm die Verantwortlichkeit für einen solchen Schritt aufzubürden.“ Von diesem hochherzigen, aber unüberlegten Gefühle bewogen, gab er Nelson das Signal den Kampf einzustellen.

Es ist bekannt, wie dieser Befehl aufgenommen wurde. „Faley“, sagte Nelson zum Befehlshaber des „Elephant“ „Sie wissen ja, dass ich bloß ein Auge habe und also wohl berechtigt bin, zuweilen blind zu sein; auf meine Ehre“, fügte er hinzu und hielt das Fernrohr vor das Auge, welches er bei Calpe verloren hatte, „ich sehe Parkers Signal nicht. Be-

halten Sie nur mein Signal, den Feind aus der Nähe zu beschiessen und nageln Sie es, wenn es sein muss, an den Mast fest. So antworte ich auf dergleichen Signale.“ Dieser heldenmüthigen Kühnheit hatte das englische Geschwader sein Heil zu verdanken. Hätte Nelson dem Befehl des Admiral Parker gehorcht und das Zeichen zum Rückzuge gegeben, so würde der grösste Theil seiner halbzerschossenen Schiffe nimmermehr aus dem verwickelten Fahrwasser wieder herausgekommen seyn, worin sie sich befanden. Die beinahe noch völlig unversehrte Dreikronen - Batterie verschloss ihnen den Rückzug und hielt Admiral Parkers Abtheilung in Schach.

Drei Fregatten und 2 Corvetten hatten unter dem Befehl des Capitain Rion den Platz eingenommen, welchen die „Bellona“ und der „Russel“ vor diesem gefährlichen Festungswerke besetzen sollten. Durch den geringen Tiefgang ihrer Schiffe begünstigt, vermochte diese Abtheilung die vom Admiral Parker anbefohlene Bewegung mit Leichtigkeit auszuführen. Die Beschädigungen, welche sie erlitten hatte, machte ihr überdies den Rückzug zu einer Nothwendigkeit. Sie kappte demgemäss ihre Anker und steuerte auf die Linienschiffe zu, von denen sie draussen erwartet wurde. Man sandte ihr eine letzte Lage nach, die äusserst mörderisch war, und in dem Augenblicke, als die „Amazone“ umlegend der feindlichen Batterie ihr Hintertheil zukehrte, wurde Capitain Rion durch eine Kanonenkugel zerrissen. Mit Verzweiflung im Herzen hatte dieser vortreffliche Officier den Rückzug angetreten.

Erst um halb 2 Uhr schien die Wagschaale sich auf die Seite des englischen Geschwaders zu neigen. Die Ankertaue eines dänischen Linienschiffs „Sjelland“ und einer grossen Corvette von 20 Kanonen „Rendsborg“ waren durch die feindlichen Kugeln zerschnitten worden. Diese beiden Fahrzeuge trieben weg und strandeten, die Corvette auf einer Sandbank, das Linienschiff unter der Dreikronen-Batterie. Daraus entstand eine nachtheilige Lücke in der Schlachtlinie.

Ein alter Dreidecker, den die Dänen zu einem Blockschiffe gemacht und mit 515 Mann und 56 Geschützen besetzt hatten „Prävestonen“, war das erste, welches unterlag. Es bildete im Süden die Spitze der Schlachtlinie und stützte sich, wenngleich nicht nahe genug, auf die Batterien der Insel Amak. Dieses Schiff hatte den „Isis“ und den „Polyphem“ zu bekämpfen und erhielt auch von einer Fregatte, die vor ihm lag, Lagen, von denen es der Länge nach bestrichen wurde, so dass der grösste Theil seiner Kanonen bald unbrauchbar war.

Auch in diesem Zustande wollte es sich nicht ergeben. Capitain Lassen, der es befehligte, kämpfte fast eine Stunde lang mit nur drei Geschützen, die einzigen, die nicht demontirt waren, sprang dann in's Wasser, um seine Flagge nicht streichen zu müssen und wurde mit ungefähr 100 Mann, die so dem Gemetzel entkommen, von dänischen Böten aufgenommen. Im Mittelpunkt hatte der „Danebrog“ seit dem Beginn des Treffens die Anstrengungen dreier englischer Linienschiffe auszuhalten. Auf diesem Schiff war Feuer ausgekommen und Admiral Fischer hatte seinen Wimpel nach dem „Holsteen“ versetzen müssen, den am andern Ende der Linie der „Monarch“ und der „Defiance“ angriffen. Gegen 2 Uhr erhielt das Feuer auf dem „Danebrog“, trotz aller Anstrengungen seiner Herr zu werden, plötzlich die Oberhaad und es sah sich jetzt, mit Kartätschen beschossen, rettungslos verloren. Es kappte sein Anker und trieb langsam auf das Ufer zu, während die Flammen aus Luken und Stückpforten emporwirbelten. Diejenigen Matrosen, welche sich noch zu rühren vermochten, sprangen ins Wasser, um dem grässlichen Feuertode zu entgehen. Von den 336 Mann, womit der „Danebrog“ besetzt war, befanden sich jedoch bereits 270 ausser Gefecht und nur sehr wenigen von diesen heldenmüthigen Opfern gelang es, sich den Flammen zu entziehen. Die schwimmenden Batterieu, welche neben dem Schiffe des Admirals ankerten, wurden jetzt durch das Feuer der englischen Avantgarde, die keinen ernstlichen Widerstand mehr zu bekämpfen hatte, völlig überwältigt. Die Sieger vermochten jedoch keins von den Schiffen, die sie bezwungen hatten, in ihre Gewalt zu bringen; sobald ihre Bote ihnen nahten, wurden sie mit einem Gewehrfeuer empfangen, das sie zum Rückzuge zwang. Selbst „Prävestouen“ und „Wagrien“, die von ihrer Bemannung verlassen waren, wurden noch durch die Batterieu der Insel Amak vertheidigt, so dass der Feind sich ihrer nicht bemächtigen konnte.

Auf dem linken Flügel kämpften die Dänen nicht so unvortheilhaft. Der Kronprinz hatte sich dorthin verfügt, ertheilte seine Befehle von einer Batterie herab und gab mit dem Takt eines alten Feldherrn diejenigen Massregeln an, welche zur Wiederherstellung des Kampfes am geeignetsten waren. Eine eifrige und ergebene Menge umdrängte ihn und erbat sich als Gunst, den Verstärkungen anzugehören, welche die vom Feinde decimirten Bemannungen fortwährend erneuten. Manches Schiff, welches die Engländer erobert zu haben glaubten, schoss deshalb plötzlich wieder mit erneuter Kraft, und Nelson erschreck

über einen Sieg, der so theuer erkauft, ihm noch nicht einmal den Ausgang der Königstiefe eröffnet hatte und suchte ein Mittel ausfindig zu machen, um mit dem Feinde in Unterhandlung zu treten.

Eine Gelegenheit dazu glaubte er in dem, nach seiner Behauptung unerlaubten Widerstande zu finden, der ihn verhinderte auch diejenigen dänischen Schiffe, welche er die Flagge zu streichen bewegen hatte, in Besitz zu nehmen. Er schickte demgemäss einen Parlamentair an den Kronprinzen ab, um gegen dieses unregelmässige Verfahren Einspruch zu thun. Während dem hatte die Kanonade hinter dem „Elephant“ fast gänzlich aufgehört, allein der „Ganges“, der „Monarch“ und der „Defiance“ litten noch sehr unter dem Feuer des Feindes. Um halb 3 Uhr sah sich Admiral Fischer genöthigt, auch den „Holsteen“ wieder zu verlassen, denn dieses Schiff sowohl als der „Infadsvotten“ waren überwältigt; zwei schwimmende Batterien, die neben jenen Fahrzeugen lagen, strichen, da sie sich nicht mehr unterstützt sahen und die Corvette „Elven“, welche ihre sämmtlichen Masten verloren hatte, so wie die Kanonenböte „Nyborg“ und „Aggerhuus“, die bereits sanken, liessen sich auf den Strand treiben oder suchten eine Zuflucht unter den Wällen von Kopenhagen. Nach einem 4stündigen Kampfe hatten die Dänen 6 Linienschiffe, 7 Fahrzeuge geringerer Grösse und 1800 Mann auf dem Schlachtfelde gelassen.

Das Gefecht war also für sie verloren und die Front ihrer Stadt lag gänzlich blos, als der Parlamentair Thesinger, ein junger englischer Officier, der mehrere Jahre in der russischen Marine gedient hatte, beim Kronprinzen eintraf.

Die Dänen befanden sich jedoch noch keineswegs in der Gewalt ihrer Gegner. Am Eingange des innern Hafens vertheidigten 2 Blockschiffe, welche 134 Kanonen führten, 2 Linienschiffe von 74 Kanonen, 1 Fregatte, 2 Briggs und 14 Schebekken, die jede mit 2 24pfündern armirt waren, nebst der Dreikronen-Batterie unter dem Befehl des Contre-Admirals Steen-Bille das Arsenal und die Flotte, den Hauptgegenstand des Begehrens der Engländer und der Besorgniss der Dänen. Mau hatte Vorkehrungen getroffen, die Batterie mit Sturm zu nehmen, diese Operation war aber später als unausführbar anerkannt worden und man beschloss baldigst aus der Königsbucht nur herauszukommen.

Das englische Geschwader hatte bereits zu viel gelitten, um nicht geneigt zu seyn, auf die Rathschläge der Klugheit zu hören. Es zählte 1200 Mann, die ausser Gefecht gesetzt

waren, 300 Mann mehr als bei Abukir, und noch nie hatten die Engländer ein so mörderisches Gefecht geliefert. Ihre Masten, Segel und Takelage waren zerhackt und voll Löchern und die Besorgniss auf den Strand zu gerathen, hatte sie nur abgehalten, den Dänen näher zu rücken; deshalb hatten sie von ihrer Artillerie und besonders von den neuen 68pfündigen Karonaden, die nur von kurzer Tragweite waren, nicht allen Nutzen zu ziehen vermocht, den sie bei einem Kampfe Bord an Bord daraus geschöpft haben würden. Ihr Sieg war demnach vollständig. Es stand ihnen frei, sobald der Wind günstiger geworden, ihre Bombenschiffe gegen Kopenhagen vorrücken zu lassen und sie hatten es in ihrer Gewalt die Hauptstadt Kopenhagen mit ihren Geschossen zu überschütten. Jedoch ist ein Bombardement und namentlich ein Bombardement von Schiffen aus nicht so gefährlich als man denkt. Man konnte Frauen und Kinder in Angst setzen, einige Privat-Unfälle veranlassen, auf mehreren Punkten der Stadt eine Feuersbrunst bewirken, ohne deshalb den Widerstand einer heldenmüthigen Bevölkerung zu überwinden. Hätte der Kronprinz diese Aussicht ruhig ins Auge zu fassen vermocht, so würden die Engländer, die noch an demselben Tage unter dem Feuer der feindlichen Batterien ihren Rückzug bewerkstelligen mussten, sicher nicht alle ihre Schiffe gerettet haben. Aber der Kronprinz Friedrich besass allzusehr die Eigenschaften eines guten Fürsten, um bei dem grässlichen Anblick des „Danebrog“, der mit fast allen seinen Verwundeten in die Luft flog, ungerührt zu bleiben und von der braven Bevölkerung, die schon so viel gelitten hatte, neue Opfer zu fordern und eine so grosse Standhaftigkeit zu beweisen.

Er ertheilte den Befehl das Feuern einzustellen und sandte seinen Adjutanten General Lindholm an Bord des „Elephant“ zu Nelson, welcher ihn aber zu ferneren Verhandlungen über die Dauer der Waffenruhe zum Admiral Parker wies, der über eine Meile davon auf dem „London“ sich befand. Kaum hatte der General den „Elephant“ verlassen, so gab Nelson seinen Schiffen das Signal nach einander die Anker zu lichten und unter der Dreikronen-Batterie vorbei aus der Tiefe herauszusegeln. Der „Dessauer“ und der „Elephant“ strandeten innerhalb des Kanonenbereichs der dänischen Batterie, eine Fregatte gerieth ebenfalls auf den Mittelgrund, ein Drittel der dänischen Flotte lag fest und gab den Beweis, dass die Ausführung dieser Bewegung vor Einstellung der Feindseligkeiten unthunlich und der Augenblick übel gewählt gewesen wäre, grosse An-

sprüche zu erheben und Nelson, der sich beeilt hatte, dem General nach dem „London“ zu folgen, drang lebhaft in den Admiral einen Waffenstillstand von 24 Stunden zu schliessen, damit man unterdess die gestrandeten Schiffe wieder flott machen könne.

Obleich die Engländer von ihren Anstrengungen ermattet waren, liessen sie doch keinen Augenblick dieses unverhofften Waffenstillstandes unbenutzt, um während der Nacht ihre Schiffe wieder flott zu machen und ihre Prisen aus dem Bereich der dänischen Battereien zu bugsiren. Sie bemächtigten sich sogar des Linienschiffs „Sjælland“, dessen Aufbringung zu bestreiten gewesen wäre, das aber der Befehlshaber der Dreikronen-Batterie, welcher dieser Schwäche wegen vom Admiral Steen-Bille zum Zweikampf herausgefordert wurde, aus dem Bereich seiner Kanonen wegführen zu lassen, das Unrecht beging.

Dieser, von den Engländern so thätig benutzte Tag war für Kopenhagen ein Tag der Trauer. Man beweinte die gestrigen Verluste, schaffte die Verstümmelten und Verwundeten in die Hospitäler und beerdigte die Leichen. Wehklagende Frauen erfüllten die Strassen um Freund, Gatten oder Vater unter den Todten aufzusuchen oder eilten im vollen Lauf mit ihren Kindern auf den Armen aus der Stadt und flohen vor den Gefahren, die am morgenden Tage befürchtet wurden, denn diese grosse Stadt war nicht an die Leiden des Krieges gewöhnt. --

In Nelsons Augen, der den Tod Kaisers Paul noch nicht kannte, hatte der Kriegszug auf der Ostsee nur kaum begonnen. Es galt ihm für gar nichts Dänemark entwaffnet zu haben, wenn man das schwedische und russische Geschwader entschlüpfen lasse. Erst 2 Tage später nach Abschluss des Waffenstillstandes dachte man daran in die Ostsee einlaufen zu wollen, nachdem der Admiral das dänische, so widergesetzlich genommene Linienschiff „Holsteen“, das einzige, welches er nicht verbrannt hatte, mit 2 anderen, die Verwundete an Bord genommen hatten, mit der Siegesnachricht nach England abgesandt hatte, obzwar Nelson mit dieser Verzögerung höchst unzufrieden war.

Um über die Sandbänke wegzukommen, die zwischen den Inseln Amak und Saltholm belegen sind, musste das Geschütz der meisten Linienschiffe auf Kauffahrteischiffe gebracht werden und dennoch stiessen ungeachtet dieser Erleichterung verschiedene Fahrzeuge während dieser gefährlichen Passage

mehr als einmal auf den Grund. Endlich nach vielen Mühseligkeiten gelangten die Engländer, zum grössten Erstaunen der nordischen Seeleute, auf einen Weg, den man für grosse Kriegsflotten auf immer geschlossen geglaubt hatte, am 12. April in die Ostsee. Admiral Parker begab sich sofort mit 16 Linienschiffen nach der Insel Bornholm, wo er die schwedische Flotte zu überraschen gedachte. Es war bereits zu spät, denn auf die Nachricht von den Ereignissen in Kopenhagen hatte dieses Geschwader sich nach Carlskrona zurückgezogen und Parker folgte demselben dahin.

Am 23. April erhielt er ein Schreiben des Grafen Pahlen, worin ihm dieser anzeigte, dass Kaiser Paul verstorben sei und Kaiser Alexander den Wunsch hege, die freundschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Höfen wiederhergestellt zu sehen. Dieses Schreiben bewog Parker seine Operationen vorläufig einzustellen und in dem prächtigen Meerbusen von Kjøge, der südlich von Kopenhagen liegt, vor Anker zu gehen. Er fand dort den Befehl vor, nach England zurückzukehren und die Führung der Flotte Lord Nelson zu übergeben.

Diese abwartende Stellung, welche Admiral Parker auf die Nachricht von einem Ereigniss, in Folge dessen das Seebündniss der nordischen Mächte von selbst zerfallen musste, eingenommen hatte, konnte Nelson, seinem feurigen Nachfolger, unmöglich zusagen. Die Böte einziehen und zum Ankerlichten Anstalt treffen, war das erste Signal des neuen Befehlshabers. Am 7. Mai 1801 verliess er den Meerbusen von Kjøge, steuerte auf Bornholm zu und ging dort vor Anker, um das Ende eines Sturms abzuwarten. Dann theilte er sein Geschwader in 2 Divisionen, liess die schlechtesten Segler zum Ueberwachen der Schwedischen Linienschiffe bei Bornholm zurück und segelte mit 10 Linienschiffen von 74 Kanonen, 2 Fregatten und einer Brigg in aller Eile nach dem Hafen von Reval ab. Er gedachte dort noch die russische Flotte zu überraschen und sobald er dies werthvolle Unterpfand in den Händen habe, die unverzügliche Aufhebung des Embargos zu fordern, womit die angehaltenen englischen Schiffe noch belegt waren.

Zu gleicher Zeit trug er aber auch Sorge, Kaiser Alexander über seine Absichten zu beruhigen und versicherte in einem Schreiben an Graf Pahlen, dass er bei dem Geschwader, welches er mitbringe, weder Bombeuschiffe noch Brander besässe und es seine Absicht nur sei Sr. Majestät die hohe Achtung zu bezeugen, welche er vor Seiner erhabenen Person hege. Er versicherte, dass die Instruktionen, welche ihm in

Bezug auf Russland geworden, friedlicher und freundschaftlicher Natur seien und mit seinen persönlichen Neigungen übereinstimmten. Zum Beweise wolle er sich mit seiner Flotte nach der Bucht von Reval oder, im Falle der Kaiser es vorziehen sollte, nach Kronstadt begeben. Seine Anwesenheit, schloss er, würde auch für die englischen Kauffahrteischiffe, die in Russland den Winter zugebracht hätten, von grossem Nutzen sein.

Ein günstiger Wind brachte dieses friedliche Geschwader rasch an den Eingang des Meerbusens von Finnland, wo es am 12. Mai in der Bucht von Reval vor Anker ging; allein die russische Flotte hatte bereits am 3. Mai diesen Hafen verlassen. Sie hatte das noch 6 Fuss dicke Eis, welches den Ausgang des innern Basins, wo sie überwintert, versperrte, durchsägt und war nach Kronstadt gegangen. Dieser Hafen, der in der Tiefe des Meerbusens von Finnland liegt, war gleich dem schwedischen Hafen Carlskrona durch eine enge Einfahrt und durch starke Batterien geschützt, welche selbst Nelsons Verwegenheit mit sicherem Erfolge Trotz bieten konnten. Auf diese Weise ihre Flotte in Sicherheit gebracht, zeigte sich die russische Regierung über die Ankunft eines englischen Geschwaders um so mehr erzürnt und Graf Pahlen schrieb sogleich an Nelson, dass der Kaiser diesen Schritt mit dem lebhaften Wunsche, den das britische Cabinet zeige, das gute Einverständniss zwischen beiden Staaten wiederherzustellen — das so lange zwischen denselben geherrscht habe — nicht vereinbar finde. „Se. Majestät,“ sagte er, „befiehlt mir, Ihnen Mylord zu erklären, dass die einzige Bürgschaft, welche der Kaiser für die Lauterkeit Ihrer Absichten annimmt, in der unverzüglichen Entfernung der von Ihnen befehligten Flotte besteht, und dass keine Unterhandlung stattfinden kann, so lange noch Seestreitkräfte im Angesichte der russischen Forts sind.“

Diese Sprache einer Grossmacht gab Nelson und der englischen Marine für ihren unruhigen und streitsüchtigen Geist eine so ernste als wohlverdiente Lection und Nelson erkannte zu spät, welche Unbesonnenheit er begangen habe und verliess noch an demselben Tage, an welchem er jenes Schreiben empfing, die Rhede von Reval und den Meerbusen von Finnland. So schmeichelhaft und im gewinnensten Styl seine Antwort an Pahlen auch lautete, um so weniger konnte Nelson den Aerger verhehlen, den er bei dieser Gelegenheit empfand. „Ich glaube nicht“, sagte er, „dass Graf Pahlen mir einen solchen Brief zu schreiben gewagt hätte, wenn die russische Flotte noch bei Reval gewesen wäre.“

Auf der Fahrt durch die Ostsee begegnete das englische Geschwader der Fregatte „Lutona“, die den neuen englischen Botschafter, welcher mit dem Abschluss der zwischen beiden Höfen von London und St. Petersburg entstandenen Misshelligkeiten beauftragt war, nach St. Petersburg brachte und Lord Saint-Meur, dem es vorbehalten war, den so lange bestrittenen Grundsatz der Durchsuchung neutraler Schiffe durch einen förmlichen Vertrag zur Geltung zu bringen, wusste den ungeduldigen Admiral zu überzeugen, dass jede herrische Demonstration von Seiten Englands, dem Erfolge der Unterhandlungen, die er anknüpfen werde, nur nachtheilig sein könne. Nach jenem unzeitigen Besuche in Reval sah sich Nelson genöthigt, ein passiver Zuschauer von den Bemühungen der Diplomatie zu bleiben. Unruhiger und aufgeregter als je, liess er keinen Tag vorübergehen, um nicht wegen seiner Abberufung der Admiralität anzugehen. „Diese kühle Luft im Norden“, schrieb er an seine Freunde, „macht mir das Herz im Leibe erstarren“; eigentlich war es der Aerger des Seehelden, mit einer derben Nase aus Russland ohne allen Erfolg heimziehen zu müssen und die Gleichgültigkeit, womit das Gefecht bei Kopenhagen in England aufgenommen war, da es durchaus keine Resultate brachte.