

## **Universitäts- und Landesbibliothek Tirol**

### **Die brandenburgische Marine im Seekriege 1676**

**Schwebs, Paul**

**1907**

II. Kapitel. Die Seeblockade Schwedisch-Pommerns

## II. Kapitel.

### Die Seeblockade Schwedisch-Pommerns.

---

Bald nach der Ankunft der brandenburgischen Flottille in Kopenhagen hatte der Marinedirektor durch den Marinekommissar beim Kurfürsten anfragen lassen, „da von keinen hanfsischen Schiffen in der Ostsee zu vernehmen wäre, ob er sich nicht an der pommerschen Küste nützlich machen könnte, nachdem die dänische Hauptflotte gar weit von hier“. Auf die kurfürstliche Antwort konnte die Kaulesche Flottille nicht warten, sondern bereits am 19. Mai [n. St.] benutzte sie — ähnlich wie in den folgenden Kriegsjahren — Gelegenheit und Wind, um der holländischen Ostseeflotte (unter „Schout=bij=nacht“ Almonde) zu folgen. Angesichts der veränderten seestrategischen Lage gaben die Brandts dem Marinedirektor eine neue Richtschnur. Da die Schaluppen und kleineren Boote auf Oder und Haff benötigt würden, so sollten sie schleunigst nach Wollin abgehen, die Fregatten aber vor Stralsund kreuzen, um ‚mit Kriegsvorrat beladene französische Schiffe unter englischer Flagge‘ aufzubringen, ferner ‚auf ein in Lübeck beladenes englisches Schiff zu achten‘ sowie auf Rostocker, die Lübecker sonst vorsichtig zu behandeln, ‚weil man mit den Dänen noch nicht eins sei‘, endlich ‚von und nach Schweden segelnde Engländer und Holländer mit Korn

und anderer Ladung in kurbrandenburgische Häfen zu bringen'.<sup>1)</sup>

Schon am 21. Mai kam Wollin in Sicht. 2 Meilen vorwärts Kammin wurde geankert. Sofort sandte der Marinendirektor an Bord seiner Yacht den Marinierhauptmann Buns nach Wollin, um seine Ankunft dem Höchstkommmandierenden von Hinterpommern, Generalmajor von Schwerin, zu melden, der gerade an der Swine stand. Da dieser General einstweilen die Flotte nicht zu beschäftigen wußte, so beschloß Raule, jetzt einem kurfürstlichen Befehle nachzukommen, welcher bereits am 19. Mai, mithin gerade am Tage der Ausreise von Kopenhagen, ergangen war und dahin lautete, „daß Er sich mit seinen unterhabenden Schiffen gen Stralsund und Rügen wenden und daherumb fleißig kreuzen, auch Mine machen solle, ob wollte Er auf Rügen eine descente thuen, umb den Feind abzulenken und den Schweden die Zufuhr abzuschneiden.“ Dazu übernahm Raule von Schwerin „20 Bolschische Musquetirer“ von der Swine, verteilte sie an Bord seiner beiden Galjoten und richtete dann seinen Kurs nach Kolberg, um sich hier mit Verpflegung und mehr Matrosen zu versehen und 3 Schaluppen zu lassen, während die 4. an der Odermündung zu Schwerins Verfügung zurückgeblieben sein dürfte. Am Pfingstmorgen, 24. Mai, traf der Marinendirektor in Kolberg ein, warb einige Matrosen an und ging am Nachmittag in der Richtung auf Stralsund und Rügen unter Segel.

Am folgenden Tage dort angelangt, berief der „Kommandör“ mittags alle seine Kapitäne an Bord des Flaggschiffs und verteilte an sie gleichlautende Befehle, wonach sie auf Grund kurfürstlicher Weisungen Krisen erst zu ihm

---

<sup>1)</sup> Memorial für Raule, von Christoph und Friedrich de Brandt, Kopenhagen 9./19. Mai 1676, Beilage zu Neuhaus' Bericht vom 13./23. (nicht „14./24.“!).

an Bord bringen und sich am Sonnabend der Pfingstwoche wieder an derselben Stelle einzufinden hätten<sup>2)</sup>, worauf sich die Flotte folgendermaßen verteilte<sup>3)</sup>:

Schiffsklasse	Schiffsname	Kapitän	Stücke	Mann
I. Flottengruppe „mitten im gemeinen Fahrwasser“.				
Flaggschiff . . .	Kurprinz	Clasen van Beveren	26	102
Galjote . . .	Kleve	Sapper Cornelissen	4	24
II. Flottengruppe östlich der Einfahrt in Stralsund.				
Fregatte . . .	Berlin	R. Meers	15	76
Galjote (Bojer) (große Schaluppe)	Potsdam	H. Bergenaer	4	27
III. Flottengruppe westlich des Gats nach Lübeck zu.				
Fregatte . . .	Spanien	M. Fernande Jors	18	77
Jacht . . .	der Bracke	Jesse Blomendal	3	16
(große Schaluppe)				
			70	322

Die Gefechtsstärke der brandenburgischen Drlogsflotte überstieg somit bereits die Sollstärke von 56 Kanonen und 320 Mann. Anderen Tages schon sichtete Raule eine englische Konvoiflotte von 20 Kauffahrern, die, mit dänischen Pässen versehen, nach Danzig, Königsberg, Riga Salz und somit den Schweden gerade den wichtigsten Einfuhrgegenstand zuführte. Nachsegelnd sichteten die Brandenburger Born-

<sup>2)</sup> Neuhaß an den Kurfürsten, Kopenhagen „14./24.“ Mai [statt 24./5. (3./6.), weil „heute Betttag“ und zufolge Diar. Europæum XXXIII 535: „24. Mai a. G. großer extraordinaris Bußtag in allen Churfürstlichen Landen“!] 1676.

<sup>3)</sup> B. Raule an den Kurfürsten, [vor] Kolberg [2. oder 3. Juni n. St. ?], abrundend (wonach Stuhr S. 11 und danach Jordan S. 24, welcher fälschlich „Churfürst“ hat); genauer Neuhaß' „Schiffsrapport“ Kopenhagen 15./5. [n. St.] 1676.

holm und 6 große, 2 kleine dänische Orlogschiffe hinter den Engländern. Drüben blitzte es auf. Durch einen Schuß forderte der verbündete Admiral auf zu streichen. Sofort wurde die weißrote Flagge gehißt und ihm mit 5 Salutschüssen die schuldige Reverenz erwiesen. In den nächsten Tagen traf der Marinedirektor noch 10 englische Kauffahrer in Konvoi. Da mußte ihn seine Seebeutelust wohl prickeln. Wenigstens einen mit Wein nach Stockholm fälligen Engländer hätte er für sein Leben gern aufgebracht. Darüber gerieten Marinedirektor und Marinekommissar in Streit — den ersten einer langen Reihe. Während nämlich Kaule die Hauptaufgabe seiner Schöpfung dahin auffaßte, alle Kauffahrer wegzunehmen, die von oder auf Feindes Platz fuhren, betonte sein bürokratischer Beirat den diplomatischen Standpunkt, man müsse — zumal im Falle besonderer internationaler Abmachungen — auf Neutrale und Verbündete Rücksicht nehmen. Ohne den Widerruf des kurfürstlichen Befehls vom 4./14. April, so klagte Kaule, hätte er jetzt 3—4 Millionen [Gulden] gehabt; diese Engländer führten meist französische Waren und kämen „von Feindes Platz auf Feindes Platz; einer allein mit schwedischer Ladung ohne Frachtbrief (!) hätte 20 000 Reichstaler eingebracht. Alle Schweden und Hamburger, Lübecker werden sich in Englische transformieren. So ist zu besorgen, daß alle die Kosten vergebens sein werden.“<sup>3)</sup> So sah der Middelburger Reeder goldene Seebeuteträume abermals in Wasserblasen zerfließen, und dadurch mißgestimmt, lenkte er seinen Kurs auf Kolberg zurück. Was nützte es ihm, daß er sich 1—2 mittleren schwedischen Orlogschiffen gewachsen fühlte?<sup>3)</sup> Zum Überfluß wurde das Kaulesche ‚Flottchen‘ in der Nacht zum Sonntag von einem Sturme getroffen, welcher den ganzen folgenden Tag anhielt, die Yacht auf den Bug des Flaggschiffes vorn aufwarf, so daß sie sich an dessen Anker rampte, und wobei die Galjote Kleve den Mast brach. In einer der auf dieses See-

unglück folgenden Nächte wurde das Geschwader auf Rügen zurückgetrieben.

Über das Ungemach wurde die Marine durch eine Priße getröstet. Als eine Lübecker Schute („Hoffnung“), 30 Last groß, in Sicht kam, schickte ihr der „Kommandör“ die Galjote Potsdam, „um zu rekognoszieren“ an Bord. Deren Kapitän (Bergenaer) „welcher sich nicht kund gegeben“, wurde nun von dem Hansen (Sandow oder ähnlichen Namens) „gewarnt, er mögte sich doch etwas vorsehen, es wehren Brandenburgische capers in der See“. „Durch machte sich der Lübecker verdächtig,“ so daß ihn die Brandenburger aufbrachten. Zwar behauptete der Schiffer, von Danzig nach Lübeck zu wollen, und einer hier am 7. April [a. St.] ausgestellten Urkunde zufolge hatte er auch vor seiner Ausreise nebst seinen Reedern, „den Herren von Warlen“, beschworen, daß ihre Schute „nach Danzig bestimmt, keine feindlichen Güter hat und nehmen wird“ — und der dänische Geschäftsträger in Danzig hatte ihn unter dem 28. Mai [n. St.] „seines Schutzes versichert“. Indessen „fand sich unter dem Roggen Salz, das“ nach brandenburgischer Meinung „leichter von Frankreich nach Lübeck als von Danzig dorthin zu bringen“)“ war, und nach Frachtvertrag und Brieffschaften schien ihnen dieser Lübecker entweder nach Bernau in Pivland oder nach Stockholm, vielleicht auch nach Stralsund, jedenfalls nach einem Hafen des Reichsfeindes bestimmt, und infolge aller dieser Verdachtsmomente hat der Kurfürst ‚aus eigenem Recht‘ diese Schute für „gute Priße“ erklärt und sie später dem Marinedirektor auf Abschlag seiner Forderungen überwiesen, wofür sich dieser 800 Reichstaler als „gutgetan“ in Rechnung gesetzt hat. Trotzdem scheint diese Abmachung später rückgängig gemacht worden zu sein, da Friedrich Wilhelm befahl, den Lübeckern alle Prißen wieder auszuliefern, und da „die große Hope“ seitdem aus der brandenburgischen Flottengeschichte verschwunden ist. In

den nächsten Wochen nach der Wegnahme aber wurde die Schute mit einigen Geschützen bewehrt und mit einigen Seeleuten und Seesoldaten bemannt, um darauf der Rauleschen Marine einverleibt zu werden. — Ende Mai hatte der Kurfürst seinem Flottenchef 1000 Taler zugesandt und Anfang Juni versprach er ihm noch 1000 „aus Preußen“. Bei dieser Gelegenheit gestattete der Kurfürst, „wenn englische und holländische Kauffahrer feindliche Waren führten oder von Frankreich nach Schweden wollten, sie anzuhalten und über sie zu berichten“. „Zu der dänischen Flotte habet Ihr nicht zu stoßen, es sei dann, daß der Admiral solches an Euch begehre, wann etwa etwas hauptsachliches vorgehen sollte.“<sup>4)</sup>

Lange ehe dieser kurfürstliche Befehl eintreffen konnte, war der Marinedirektor mit den vom Sturme hart mitgenommenen Orlogsfahrzeugen wieder in Kolberg eingelaufen. Doch hatte er die „Seegassen“ in Ost und West von Stralsund noch „besetzt“ gelassen mit den Fregatten Spanien und Berlin und der Galjote Potsdam mit insgesamt 37 Kanonen, 180 Matrosen und Seesoldaten. So haben deren Kapitäne, Fernande Fors, K. Neers und Bergenaer, erwünschte Gelegenheit gefunden, der brandenburgischen Flottengeschichte ein schönes Blatt einzufügen und ihrem Herrn die besten Hoffnungen zu erwecken.

Das Seetreffen bei Bornholm und Rügen zwischen den dänisch-holländischen Ostseefloten und der Stockholmer Schwedenflotte am 4./5. Juni 1676 ist von den meisten deutschen Flotten- und Militärschriftstellern und Geschichtsschreibern mit der am 11. Juni nachfolgenden, erst entscheidenden mörderischen Seeschlacht bei Öland durcheinandergewürfelt und auch mit dem Seekampfe der brandenburgischen Flottille bei Fasmund ganz unstatthast

---

<sup>4\*)</sup> Der Kurfürst an Raule, Köln 29./5. [8./6.] 1676 (Ausfertigung von Meinders nach ausführlichem Entwurf), in Rep. 65, 2 c.

vermengt und von diesem Seekampfe ist durchweg ein völlig unzulängliches, verzerrtes Bild entworfen worden. Eher als den verbündeten Orlogsflotten, nämlich bereits am Morgen des 4. Juni, kam die schwedische Schlachtflotte 6—7 Meilen von Zasmund der Galjote Potsdam in Sicht, welche wieder den Erkundungsdienst übernommen haben wird. Auf 44 Orlogs schätzten die Brandenburger die feindliche Flottenstärke. Ihre Verbündeten sahen sie erst um Mittag aufkommen und des Abends die gegnerische Übermacht durchbrechen. Am anderen Morgen beobachteten sie das Seetreffen aus weiter Entfernung, bis Kapitän Bergenaer um Mittag zu bemerken vermeinte, daß die verbündeten Flotten ‚in Nachteil kamen und vor dem Wind laufen mußten‘. Während die Brandenburger doch über den Ausgang des Seetreffens noch im Zweifel blieben, sichtetten sie eine schwedische Brigg („Leoparden“), welcher „die“ [große] Stenge abgeschossen und die nebst einem Brander hinter ihrem Geschwader zurückgeblieben war. Da war also ersehnte Seebeute in Sicht! Unverdrossen segelten die Brandenburger darauf los und „befochten“ die Nachzügler. „Ein scharfes Gefecht“<sup>4)</sup> entbrannte. Zwei von ihnen, fünf von jenen „blieben“<sup>5)</sup>. Dann erklimmen die Brandenburger die schwedischen Decke. Wie gewöhnlich — liefen die Geenterten unter Deck und ließen die Dinge da „oben“ gehen, wie sie wollten. Den Roten Adler oben, die blaugelbe Flagge unten — so brachten die Sieger im Triumph ihre Seebeute nach Kolberg. Hier wunderte man sich nicht wenig, als am Sonntag, 7. Juni, unter der Predigt 5 Segel ‚daherschwebten‘. Der Marinedirektor, welcher sich gerade an der „Münde“ aufhielt, ging alsbald an Bord und kam in der Mittagstunde mit seinen

<sup>4)</sup> Zettersten: Svenska flottans historia 1635/80, Norrtelje 1903, S. (575) 476.

<sup>5)</sup> B. Kauls und Gerh. Meinh. Neuhauß an den Kurfürsten, eide datiert Kolberg 28./5. und 7./6. 1676.

Leuten an Land, und eine Stunde später wurden die Prisen „mit überaus großem Frohlocken und Zulaufen hiesiger ganzen Stadt allhier aufgebracht“. „Mit gnädigstem Vergnügen“ hat der flottenfreundliche Kriegsfürst aus den Berichten der Hinterpommerschen Regierung und des Marinekommissars, welche ihm zu „diesem guten Anfang“ Glück wünschten, sowie seines Marinedirektors von der ersten unter seiner Flagge glücklich vollführten Seetat erfahren, und mit offenbarem Stolze auf seine Schöpfung hat er davon den Generalstaaten Kenntnis gegeben, und „wie“ er „nun solches, nächst Gott“ Kaules „guten conduite und gemachten Anstalt fürnehmlich“ zuschreibe, auch diesem „mit Gnaden zu erkennen nicht ermangeln lassen“. Zunächst „erfüllte“ er ihm seinen „inständigen Wunsch, nach Berlin zu kommen,“ wohin er „die schwedischen Flaggen und Wimpels mitbringen“ sollte. Zugleich versicherte der Kurfürst, „die Kapitäne und Matrosen, welche sich so wohl gehalten und die Schiffe aufgebracht,“ seiner „Guade,“ „gestalt Wir dann gnädigst zufrieden sein, daß die Kapitäne, die auf dem Schiffe gewesene vivres und munition vor sich hinnehmen und es darunter wie in Holland bräuchlich gehalten werde; nur weil Wir gemeinet sein, die Schiffe wieder ausrüsten und bemannen zu lassen, seind Wir entschlossen, die munition so darauf ist, zu behalten und ihnen den Wert davon zahlen zu lassen. . . Sonsten habet Ihr zu überlegen, wie sowohl das Orlogschiff als der Brander wieder equippiret und bemannet werden können und ob nicht die darzue erforderte Matrosen in Pommern und Preußen angeworben, auch wie viele darzue nötigk. . . Wir haben sonst Unserem General-Major, dem von Schwerin, anbefohlen, Euch darunter an Hand zu sehen, und lassen Wir Euch darüber die direction. . .“<sup>6)</sup> „Vor die beyde Kapitänen, so die

<sup>6)</sup> Der Kurfürst an Kaule, Rat und Schiffes-Directeur. „Seynd Geben Cölln den 31./5. u. 10./6. 1676“ (Konzept unterz. v. F. M[einders]).

schwedische Preysen genommen, wurden zwei gülden Ketten nebst den Medaillen überschicket.“ Zugleich wurde der Marinekommissar ermahnt, die Prisen „zu bewachen und zu inventarisieren“ und „Anker und Tau für die Matrosen abzuschätzen“ . . . „wonach Du im übrigen dich mit Unserem Rat und Schiffes-Directeur Roulé bescheidenlich und wohl zu begeben, Dich keines Commando auf den Schiffen anzumassen . . . und Dich in keinen Wortstreit noch einiges Gezänk einzulassen hast“<sup>7)</sup>. Mit dem „Schiffsdirektor“ war der Marinekommissar nämlich wieder in Streit geraten, und zwar diesmal über die Beuteansprüche der Flottenmannschaften und Seeoffiziere. Die Kapitäne beanspruchten nämlich „alles was in Dorloochschiffen gefunden wird,“ komme ihnen nach altem holländischen Seerecht zu<sup>8)</sup>, und als am 9. Juni<sup>8)</sup> „der Kommandör von den Schiffen“ mit den wieder seeklar gemachten Schiffen<sup>9)</sup> Kurprinz, Kleve, dem Bracken und wohl auch den ebenfalls reparierten<sup>5)</sup> siegreichen Fregatten wieder auslaufen wollte, da „prätendireten die Matrosen Anker und Tau von beiden Schiffen bezahlet zu haben“<sup>10)</sup> (etwa mit 150 + 50 Talern<sup>8)</sup>), weisen solches manierlich wäre, und ehe und bevor solches nicht geschehen, wollten sie nicht gerne wieder zu Schiffe gehen“<sup>10)</sup>, und der „Kieker“ bat um 30 Taler<sup>8)</sup>. Wohl oder übel mußte sich der Marinekommissar 200 Taler von der Hinterpommerschen Regierung holen<sup>10)</sup>, welche sich diese „Mittel“ erst auf das erbeutete Salz hin leihen mußte<sup>8)</sup>, „damit die Leute in etwas encouragiret würden.“ Da wollten diese ‚harten Seevögel‘ „in 24 Stunden einen

<sup>7)</sup> Kurfürstl. Resolution vom 15. Juni [n. St.] (datiert Kölln) auf Neuhauß' Memoriale vom 11. [n. St.]

<sup>8)</sup> Die Hinterpommersche Regierung an den Kurfürsten, Kolberg 11./6. [n. St.]

<sup>9)</sup> Neuhauß an den Kurfürsten, Kolberg 7./6. [n. St.] „morgens um 8. Uhren“ mit der „post abgangen“.

<sup>10)</sup> Neuhauß an den Kurfürsten, Kolberg 11./6. [n. St.], 3 L. bei Peter S. 10 abgedruckt.

neuen Anschlag ausführen.“<sup>8)</sup> Abermals entschied der Kurfürst, daß nach „Seegebrauch“ verfahren werde; den größten Teil des Salzes ließ er verkaufen.<sup>11)</sup> „Leoparden“ faßte nämlich 607 Tonnen spanischen Salzes, ferner 27 Tonnen und 9 Orhoft Bier, welches „namentlich von Raules Leuten genommen“ wurde, „Schweinsfedern“, aber „wenig Pulver und viviers“; „denn dieses Schiff war nur für zwei Monate versehen, und sie sind all vom 3. Mai [a. St.?] beieinander gewesen.“<sup>5)</sup> Den Wert der Ladung finde ich nirgends taxiert. Die Brigg wurde auf 2000 Taler geschätzt; sie schien „wohl 10 Jahr ohne Ausbesserung zu gebrauchen.“ Sie maß 114' Länge, 27' Breite und tauchte 13' tief. Ihr Boot war leet. Sie faßte 22 Geschütze von 1—6 Pfund und „55 Köpfe, 7 Musquetirer, worunter ein Korporal von Obrist Gustaf Carlsons Regiment.“ Die Kanonen wurden teils sogleich „vom Kommandör herausgenommen“, teils ihm „gegen Schein“ geliefert und — z. T. wenigstens — an Bord „Spanien“ gebracht.<sup>12)</sup> Der Brander, zu dem ebenfalls ein Boot gehörte, faßte 4 eiserne Kanonen und 8 „Blinden“.<sup>5)</sup> Die Gesamtzahl der überlebenden Gefangenen wird verschieden auf etwa 70<sup>8)</sup>—80<sup>5)</sup> Mann angegeben; es waren National-schweden. Sie wurden „aufs Rathaus“ gebracht, wo sie „Hauptmann Gröben“ (wohl der Platzkommandant) sowie der Marinekommissar „hungern lassen“ wollten<sup>8)</sup>, bis der Kurfürst auf eine Anzeige der Hinterpommerschen Regierung dem Gouverneur, General Schwerin, befahl, „für die Gefangenen zu sorgen“.<sup>11)</sup> Obwohl Raule die Seebeute von Seesoldaten bewachen ließ,<sup>13)</sup> wurde dem Kur-

<sup>11)</sup> Der Kurfürst an die Hinterpommersche Regierung, Potsdam 19./6. [n. St.] 1676.

<sup>12)</sup> Neuhausß an den Kurfürsten, Kolberg 10./14. Juni [n. St.] 1676; Kurfürstl. Befehl, datiert Kölln 13. [gl. St.], Konz. unterzeichnet von „G. Fh. v. Derfflinger“.

<sup>13)</sup> Neuhausß an den Kurfürsten, Kolberg 11./6. [n. St.] 1676.

fürsten gemeldet, „daß zum öftern insonderheit bei nachtschlaffender Zeit etwas davon weggebracht“ werde, ganze „Tonnen Butter, Pulver, Salz wieder ausgekundschaftet“<sup>14)</sup> seien, und glaubte deshalb seinen Schiffsdirektor ermahnen zu müssen, gute „Wacht zu haben und die Prisen zu inventarisieren, damit kein unbehörlicher Unterschleif und Verportierung vorgehe“.<sup>15)</sup> Noch Mitte September haben am Röschen des „Leoparden“ an der Kolberger Münde beschäftigte Matrosen, „da sie noch etwas präntendiret“, vom Marinekommissar zusammen 3 Taler erhalten. Irgend eine Abrechnung über die Seebeute liegt in den Berliner Marineakten nicht vor, und noch seltsamer berührt, daß der Schiffsname „Leopard“ fortan nur noch sehr selten begegnet und dabei höchstwahrscheinlich ganz ungleichartigen Orlogschiffen gegeben wird, und obwohl „Leopard“ Anfang 1677 ebenfalls dem Marinedirektor „auf Abschlag zugeschlagen“ wurde, nachdem er von einer Kommission zu taxieren war, so hat doch Raule ein Jahr darauf in seine 77er Einnahmen nur 3100 Taler als „für Prisen gutgethan“ gesetzt, und zwar ist unter den hierbei nicht näher bezeichneten Fahrzeugen (Schuten zu 600, 400, 100 — 1 Galjote zu 400 Talern) die für brandenburgische Bezüge doch recht ansehnliche Brigg „Leopard“ offenbar nicht zu finden. Freilich berechne ich die Einnahmen Raules auf Grund der einzelnen Posten seiner eigenen Quittung auf 8664 bzw. — bei 4,6% Zinsen (wie im Vorjahr) — 3724 Taler höher, als er selber in der Summe angibt. Allerdings könnte dieser doch nicht unbeträchtliche Rest vielleicht durch das Wechseln der verschiedenen Münzsorten sowie durch die Minderwertigkeit der Berliner Taler (und Dreier?) seine Erklärung finden.

---

<sup>14)</sup> Somnitz an den Kurfürsten, Berlin 1./7. [n. St.] 1676.

<sup>15)</sup> Der Kurfürst an Raule, im Feldlager bei (Kirch-) Grubenhagen 3./7. [n. St.]

Ein sorgfältiger Vergleich sämtlicher brandenburgischen Orlogsfahrzeuge nebst ihren Namen und Klassen, ihrer Geschützzahl und Mannschaftsstärke legt nun die Annahme ziemlich nahe, daß der schwedische „Leopard“ in „Maria Katharina“ umgetauft worden ist. Eine „Fregatte“ dieses Namens erscheint nämlich erst im August 1677, und Anfang Oktober ist sie bereits gescheitert, und ihre Bestückung und Bemannung (20 Kanonen, 80 Mann) entspricht ja der Mindeststärke des „Leoparden“ im schwedischen „Orlogsdienst“. „Maria Katharina“ wird der Marinedirektor die Fregatte — in gewohntem Bestreben, sein Herrscherhaus an seiner Flotte zu interessieren — nach der Ruhme des Herrn, Katharina, zweiten Gemahlin des anscheinend seehandels- und kolonialfreundlichen<sup>16)</sup> vorletzten Herzogs von Sachsen-Bauenburg, Franz Karl, benannt haben. Ein Träger des Namens „Leopard“ erscheint in der brandenburgischen Marine ausschließlich im November 1678, wo er zum Transport der Stralsunder Garnison nach Schweden bestimmt wird, und hierbei ist er aller Wahrscheinlichkeit nach im folgenden Dezember bei Bornholm untergegangen. Dieses Schiff mag nach jener schwedischen Prise getauft oder umgetauft worden sein. Den Brander, welcher in den Berliner Marineakten nie mit Namen genannt wird, aber mit dem schwedischen „Jägaren“<sup>41)</sup> identisch scheint, hat die brandenburgische Marine nur als Last empfunden. In Kolberg mußte er „wohl verwahret werden, so daß er in dem Haven keinen Schaden thuen kann“<sup>5)</sup> und kaum war er in See, so mußte er wieder zurückgeschickt werden, weil er „nicht laviere und der Flotte nicht folgen konnte“. Den Wert eines Branders für die Seekriegführung im Zeitalter der Holz- und Segelschiffe darf man doch keineswegs so niedrig anschlagen, wie es Kapitän v. Pustautut. Dieser Brander ist denn auch auf brandenburgischen

---

<sup>16)</sup> Schluß I S. 46, II Nr. 16.

Vorschlag ‚nicht ungeru‘ von der dänischen Admiralität Mitte September 1676 gegen zwei Galeeren umgetauscht werden.

In den Tagen, da sich der Ostseekrieg dieses Jahres 1676 entscheiden sollte, hangten Kurfürst und Marine-direktor um das Schickjal ihrer Schöpfung. „Der schwedische Kapitän saget, daß sie schon in Stockholm gewußt hätten, daß wir vor Stralsund kreuzten“.<sup>5)</sup> . . . „Wenn die Schweden die Oberhand haben, so werden sie die pommerische Küste überall besetzen und uns aufsuchen lassen . . . denn unsere Schiffe werden gut geführt, wenn wir nicht besetzt werden“ . . .<sup>5)</sup> stellte Raule seinem Gebieter vor, und dieser ermahnte ihn, ganz im Heldengeiste des kürzlich verewigten De Ruyter (welcher sich niemals in einen Hafen hat einschließen lassen<sup>17)</sup>): „Wir wollen zue Gott hoffen, es werde die Schlacht zwischen denen schwedischen und dänischen Flotten glücklich vor die gute Partei ausgefallen sein, auf welchem Fall Ihr dann nichts zu besorgen habet; sollte es sich aber, daß Gott verhüte, anders befinden, werdet Ihr auf Eure Sicherheit und daß Ihr in Colbergk nicht eingeschlossen werdet, bedacht sein; Ihr habet Uns von Allem, was Ihr aus der See in Erfahrung bringet, auß geschwindeste per expressen . . . zu benachrichtigen . . . So balde nun Eure Fregatten und Schiffe wieder repariert, habet Ihr selbige wieder in See laufen und Unsere Ordres exequiren zu lassen“.<sup>6)</sup> Falls es der den vollen Schrecken überlegener Seegewalt erregenden schwedischen Marine gelingen sollte, den hochmütigen Anspruch der schwedischen Staatsmänner des 17. Jahrhunderts auf Ostseehoheit in der Feuerprobe einer großen Seeschlacht durchzusetzen, so befürchtete demnach die brandenburgische Kriegs- und Marineleitung eine Umwandlung der Seeblockade Schwedisch-Pommerns in eine solche des Kurfürstlichen Pommerns. Erst gegen den

---

17) Backer Dircks.

12. Juni [n. St.] erhielt der Kurfürst durch seine Kopenhagener Gesandten Meldung von einem „dänischen Sieg, obwohl Tromp nicht dabei“ und wies deshalb seinen Marinedirektor an, „seine Schiffe zusammenzuhalten und um Rügen zu kreuzen“,<sup>18)</sup> und erst am 13. hat er seinem königlichen Verbündeten Glück gewünscht.<sup>19)</sup> In Wirklichkeit ist das gar nicht bedeutende Seetreffen zwischen Bornholm und Rügen am 4./5. ohne Entscheidung geblieben, indem die Holländer und Dänen in laufendem Feuergefecht nur 50 Tote und 15 Verwundete verloren und 1 „armiertes Schiff“ von 10 Kanonen, 29 Mann eroberten, aber ihrerseits das Gefecht als aussichtslos abbrachen und in die schwer zugänglichen Gewässer bei Falsterbo wichen. Angesichts der schwedischen Übermacht sandte der Dänenkönig eiligst, ohne den Rest der holländischen Ostseeflotte abzuwarten, seinen Generaladmiral Tromp, der schon in der ersten Maihälfte [n. St.] mit holländischen Schiffen und Matrosen in Kopenhagen eingetroffen war, mit dänisch-holländischen Verstärkungen nach. Bereits unter dem 30. Mai hatte er ihn dahin instruiert, sich aller Schiffe zu bemächtigen, die von schwedischen Häfen kämen oder dorthin bestimmt wären, außer englischen, deutschen und holländischen, wenn sie Pässe hätten und nicht Kriegskontrabande führten. Wenn es der Kurfürst wünsche und der Kriegsrat (welcher, aus den höchsten Seeoffizieren zusammengesetzt, alle wichtigeren Angelegenheiten nach Stimmenmehrheit entscheiden sollte!) es zweckmäßig fände, sollte er Rügen angreifen und brandenburgische Angriffe auf diese Insel oder auf andere Stellen der pommerschen Küste unterstützen. Spanische und brandenburgische Kaper durften in der Ostsee gegen die Schweden wohl geduldet

---

<sup>18)</sup> Der Kurfürst (Meinders) an B. Raule 12./6. n. St. 1676.

<sup>19)</sup> Bruun (Oberbibliothekar in Kopenhagen): Niels Suel og Holländerne, København 1871, S. 35.

werden; aber wofern sie ‚zu weit um sich greifen oder einige Insolenz begehen‘ sollten gegen die, denen der König freie Fahrt auf Schweden zugestanden hatte, da sollten sie angehalten und ‚die spanischen nach Gutdünken des Kriegsrats bestraft, die brandenburgischen aber nach Kopenhagen gesandt werden mit ausführlichem Bericht davon, worin sie sich versehen hatten‘. Unter dem 1. Juni teilte der König seinem Generaladmiral seine Absicht mit, in Schonen zu landen, weshalb die Flotte die schwedische vernichten, Stockholm durch verstellte Landungen und kleine Angriffe alarmieren, Gotland mit allem Nötigen versehen und zwischen Bornholm und Rügen kreuzen, ferner ein Geschwader abzweigen sollte, um den Einfall der Norweger in Schweden zu unterstützen.<sup>20)</sup> Schon am 7. Juni vereinigte sich Tromp mit Zuel und Almonde, passierte am 9. Falsterbo und sichtete die schwedische Flotte am Dornbusch, welche von ihrem König Order hatte, bis sie in dem „Schärenhof“ nördlich von Öland Zuflucht suchen könnte, eine Schlacht zu vermeiden; er jagte sie und brachte ihr am 11. (in der Schlacht und auf der Verfolgung) den schweren Verlust von mindestens 7 Schiffen bei, worunter die beiden stärksten Admiralschiffe, welche mit den Höchstkommmandierenden Kreuz und Uggla<sup>21)</sup> und 1400 Mann<sup>22)</sup> (über 11½% der schwedischen Flottenmannschaften!) sanken und verbrannten, während die Verbündeten zwar an Bord ihres Flaggschiffs über 100 Tote und Verwundete<sup>23)</sup> (etwa 17%), aber an Fahrzeugen nur 1 Brander einbüßten. „Nun hatten die Alliierten vollkommen die Übermacht in der Ostsee; die Schweden konnten von der Seeseite ihre deutschen und schonischen Provinzen nicht entsetzen . . . und zum Schutze

<sup>20)</sup> (Garde:) Efterretninger om den danske og norske Sømagt I 1832, S. 188/90.

<sup>21)</sup> Vgl. oben.

<sup>22)</sup> Gyllengranat, Zettersten.

<sup>23)</sup> Garde: Efterretninger om d. dsk. og nrfk. Sømagt I 193/202.

des Ostseehandels der Alliierten wurden nur (noch) kleinere Geschwader und einzelne Kreuzer benötigt.<sup>24)</sup>“

Um die Landung des dänischen Feldheeres zwischen Helsingborg und Landskrona zu unterstützen und dessen Vordringen in Schonen zu erleichtern, eroberte der dänische Generaladmiral zu Anfang Juli Nstad<sup>25)</sup> und in der zweiten Augusthälfte Kristianopel. Um „den verwirrten Feind in mehrere Unordnung zu bringen,“ kreuzte Zuel von Mitte September bis Anfang Oktober in der nördlichen Ostsee. Der schwedische „Generaladmiral“ Creutz hatte Befehl gehabt, während die Drlogsflotten gegeneinander manövierten, unter Konvoi einiger Drlogsfahrzeuge Getreide und 2000 „Knechte“ dem Gouverneur von Schwedisch-Pommern zuzusenden nebst einer Anzahl flacher Fahrzeuge, welche Königsmarck erbeten hatte, um die Verbindung zwischen Stralsund und Stettin aufrecht zu erhalten. Beim Rückzug der Schlachtflotte flüchteten einige Bojer in Nstad hinein, welchen ihr König sofort befahl, sobald die verbündeten Flotten das Fahrwasser zwischen Schonen und Pommern geräumt hätten, unter Kapitän Higginsson nach Lübeck hinüberzusegeln und von dort 2 Kornschiffe nach Stralsund zu konvoieren und hierher auch freundliche Provianten aufzubringen. Aber irgend eine Frucht von dieser Unordnung hat Schwedisch-Pommern nie bemerkt. Ebenso fruchtlos war der Versuch eines schwedischen Reichsrates, mehrere Engländer zu „disponieren“, von Diefland Getreide nach Pommern zu führen; sie lehnten ab, weil Stralsund von dänischen Fregatten blockiert sei! „Hiermit war es aus mit allen Hoffnungen, Pommern zu entsetzen. Es war nicht bloß die Schwierigkeit hinsichtlich der Seekommunikationen, die sich in den Weg stellte; die Invasion der Dänen in Schonen war ein Schlag, der den Kern der

---

<sup>24)</sup> Garde: Sömagentens Historie, S. 271/2.

<sup>25)</sup> De Jonge: Geschied. v. h. Nederlandsche zeevesen <sup>1</sup>III b, S. 68.

schwedischen Macht selber traf, und um den zu retten, mußte man es mit dem Übrigen gehen lassen, wie es wollte. So viel ist gewiß: es ist Dänemarks Überlegenheit zur See, die dem ganzen Kriege seine Gestalt gibt; in der Tat ist sie es und nichts anderes, was bestimmend wird für den Ausgang des Kampfes auf der südlichen Seite der Ostsee. Königsmarck mußte den ungleichen Streit aufnehmen mit den Mitteln, die er vorher hatte. Deren Unzulänglichkeit ist nachgewiesen . . .<sup>26)</sup> Angesichts der übertriebenen Gerüchte, welche im Winter über die Stärke der großen Schwedenflotte umgelaufen waren<sup>27)</sup> nimmt es nicht wunder, daß vielerorts geglaubt worden war, eine solche Flotte werde die Ostseeherrin spielen, und noch weniger kann es verwundern, daß Königsmarck auf Grund wiederholter fester Zusicherungen sicher darauf baute, sie werde ihm großartige Verstärkungen zuführen.<sup>28)</sup> Man kann auch verstehen, mit welcher Ungeduld er diese erwartete. ‚Denn um aufrichtig zu sprechen‘, berichtete der französische Militärbevollmächtigte in Schwed.-Pommern Anfang Mai seinem Minister, ‚hängt von ihrer Ankunft die Rettung eines Teils der Plätze Pommerns ab, in welchen viel Munition noch mangelt, welche man mit der Flotte erwartet, ebenso wie auch Infanterie, welche zur Verteidigung derselben Plätze auch sehr nötig ist.‘<sup>29)</sup> Als dann Königsmarck die (unrichtige) Nachricht von einem ‚großen Siege‘ der schwedischen Flotte im Fahrwasser südlich von Schonen erhielt (5. Juni), wunderte er sich gewiß, von den Verstärkungen immer noch nichts zu vernehmen, beruhigte sich aber bei der Annahme, die schwedische Flotte sollte den Sieg unmittelbar verfolgen, ehe sich die dänische erholt hätte, verminderte deshalb seine Streitkräfte

<sup>26)</sup> Wimarson: Sveriges frig i Tyskland II [1903], S. 163/6.

<sup>27)</sup> Diarium Europaeum XXXIII 311, 386.

<sup>28)</sup> Wimarson II 200, 174.

<sup>29)</sup> ebda. II 203.

auf den Inseln (vor Mitte Juni) und zog alle verfügbaren Truppen an den Flußengen zusammen. Noch in einem Schreiben an seinen König vom 25. [n. St.] beschäftigte er sich fortwährend mit dem „großen Siege zwischen Schonen und Bornholm“. Am 28. hörte man in Schwedisch-Pommern anhaltenden Kanonendonner vom Sund her und vermutete daher (auch noch in den folgenden Tagen), in jenen Gewässern habe eine große Seeschlacht stattgefunden. Noch am Abend des 7. Juli, während Königsmark unter dem Drucke der Übermacht und Entschlossenheit des Großen Kurfürsten den „Tribsees-Paß“ am Trebel-Snie räumte und „Ordrer über die Räumung der Swine-Stellung und die Aufhebung der Blockade vor Wolgast abfertigte“, liefen in Stralsund nur dunkle beunruhigende Gerüchte über den letzten „Seestreit“ um, und noch volle acht Tage darauf klagte Witry seiner Regierung darüber: „Wir sind nicht besser informiert, als wenn diese Aktion in Indien passiert wäre.“ Erst am 16. Juli [n. St.] hat man nach langer Ungewißheit endlich in Stralsund „näheren Bescheid“ über den letzten unglücklichen Seestreit erhalten. Das war der härteste Schlag, der Königsmark treffen konnte. Mit der Flottenniederlage war es vorbei mit aller Hoffnung auf Suffkurs von Schweden her, und die Insel Rügen, der besprochene Punkt, den die schwedische Seemacht sichern sollte, war wieder dem Angriffe der Dänen preisgegeben. Letztgenannter Umstand war für Königsmark entscheidend. Um Rügen zu schützen, glaubte er wenigstens für den Augenblick Anklams Rettung beiseite setzen zu müssen und ließ unverzüglich, wahrscheinlich bereits den 18. oder 19. Juli, Generalmajor Buchwald mit 1000 Reitern nach der Insel übergehen. Selber hielt er sich bereit, bei erster Nachricht von nahender Gefahr nachzufolgen. Deutlich geht aus diesen Umständen hervor, welchen unberechenbaren Vorteil es dem Kurfürsten bereitete, solch eine Seemacht wie Dänemark zum Bundesgenossen zu haben. Dadurch daß

die siegende dänische Flotte während langer Zeit Königs-  
marck zwang, nach zwei Seiten auf einmal Front zu machen,  
wurde der Kurfürst instand gesetzt, vergleichsweise ungestört  
seine Pläne gegen die Positionen der Schweden auf  
Pommerns Festland zu verfolgen. Hierin liegt einer der  
wichtigsten Erklärungsgründe für den Fortgang der Unter-  
nehmungen des Kurfürsten. Zeitiger im Frühjahr, da die  
Frage war um den Entsatz von Wolgast durch Schwerin  
und Homburg, war dieser Faktor fehlgeschlagen; aber um  
soviel stärker greift er in die folgenden Begebenheiten ein.“<sup>30)</sup>

Obwohl Friedrich Wilhelm bereits am 15. Juni die  
kurze Nachricht (vom 12.) erhielt: „Gestern haben wir (an  
der Küste zwischen Kolberg und Wollin<sup>31)</sup> den ganzen Tag  
in 6—8 Meilen in de wint stark kanonieren hören“, ist er  
sich über den entscheidungsschweren Dländer Seesieg erst  
Anfang Juli im klaren gewesen<sup>32)</sup>, als er dicht vor Trib-  
sees stand, mithin in den Tagen, wo seine Verbündeten  
aus ihrer Ostseeherrschaft die Konsequenz zogen und von  
zwei Seiten Schonen anfielen und somit den Stier bei den  
Hörnern packten. Wie für den Küstentrieg des branden-  
burgischen Heeres ist die dänisch-holländische Ostseeherrschaft  
auch für den Kleinkrieg der Raule'schen Flotte von weit-  
tragendster Bedeutung gewesen. Denn erst der Gewinn  
der Ostseeherrschaft durch die verbündeten Orlogsflotten  
hat der bescheidenen und doch so unternehmungslustigen  
brandenburgischen Marine für das Kriegsjahr 1676 ge-  
stattet, sich frei zu bewegen und ihren Küsten- und Kreuzer-

---

<sup>30)</sup> Wimarjon II 224/7, 236/7, 240, 253/4.

<sup>31)</sup> B. Raule an den Kurfürsten; in schip de Ceurprins van  
Brandenburch 3 millen t' zee van Colberch laverende na Wolin 12  
[sehr undeutlich geschrieben und daher in d. kfl. Antw. v. 15./6. [n. St.]  
„1./11.“ zitiert] Juny.

<sup>32)</sup> „Wenigstens gratuliert er erst den 5 Juli [n. St.] Kristian V.  
zum Siege (Konz. im Berl. Arch., Rep. 63, Nr. 11 f.)“ — lese ich bei  
Wimarjon II 227.

Krieg schwungvoll und wirksam durchzuführen und dadurch in den norddeutschen Küstengewässern Seegeltung zu erringen. Denn noch immer beherrschten die schwedische Politik dieselben Gedankengänge wie Salvius vor mehr als 3 Jahrzehnten, welchem die Äußerung nachgesagt wurde, „die Schweden würden Pommern schwerlich aus der Hand geben, denn das Königreich Schweden wäre ihre Festung, die Schären ihre Wälle, das mare balticum ihr Wallgraben und Pommern die contrescarpe, sie brauchten also dieses Land zu ihrer eigenen Sicherheit“. So dankbar auch der Flottenforscher den Einfluß der Seeherrschaft auf die Landkriegführung von seiten „politischer Historiker“ anerkannt findet wie in den oben übersetzten Auslassungen Wimarsons, so muß doch der objektive Flottenhistoriker vor Übertreibungen warnen. Der schwedische Geschichtsforscher steckt an anderen Stellen seines Werkes selber die Grenzen der dänischen Ostseeherrschaft: „Für die Blockade von Pommern in strengem Sinne hatte die dänische Regierung anscheinend geringeres Interesse. . . . Nach den Kriegsereignissen zur See in der ersten Hälfte des Juni Monats waren die Alliierten vollständig Herren im Fahrwasser rings um Pommern und Rügen. Ganz und gar dürfte es ihnen doch nicht einmal jetzt geglückt sein, die Zufuhr nach Pommern zu unterdrücken. . . . Aber wenn die Maßnahmen der Alliierten somit nicht ausreichten, um die Schweden in Pommern alles Beistandes von außen her zu berauben, so ist doch sicher, daß sie ihnen viele Verluste und Enttäuschungen bereiteten. . . . Auch seit die schwedischen Flotten die See räumen mußten, und die Stralsunder Skaper durch die Übermacht genötigt wurden, Hafen zu suchen, hatten Brandenburg und Dänemark nicht vermocht, eine vollkommen effektive Blockade Pommerns von der Seeseite her aufrecht zu erhalten.“<sup>33)</sup> Hanfische, holländische, englische Seefahrer haben trotz der Ostseeherrschaft der

<sup>33)</sup> Wimarson II 147/8, 152, 336/7.

Verbündeten immer wieder Pommerns Seeblockade gebrochen, und auch von dem ja nur 10 Meilen entfernten Schweden hat Vorpommern manchmal noch Unterstützung erhalten. Denn am letzten Ende bleibt das Meer stets frei für jeden „harten Seevogel“, und auch der Seegewalt sind Grenzen gesetzt.

Als bald hat sich die Raulesche Flottille wieder ihrer ursprünglichen Hauptbestimmung, der Seebeutenahme („Skaperei“), hingegeben. Noch am 20. Juni ertappte der Marinedirektor persönlich im Stralsunder Fahrwasser ein „schottisches“ „Salzschiff“<sup>34)</sup>, St. John of Kirk(c)aldy<sup>35)</sup>, 54 Tonnen, wohl = 27 Last<sup>35)</sup>, fassend. Wer malt seine freudige Überraschung aus, als er in der Schute<sup>36)</sup> einen lieben alten Bekannten entdeckte! 1673 war ihm dasselbe Fahrzeug in Schottland — nach seiner Meinung natürlich zu Unrecht<sup>34)</sup> — aberkannt<sup>37)</sup> worden! Schon am folgenden Tage, wieder an einem Sonntage, wurde die „schottische“ Prije in Kolberg aufgebracht. Soweit sich nun die seerechtlichen Auseinandersetzungen nach den zersplitterten und unvollständigen Akten feststellen lassen, ergeben sie folgendes Bild.

<sup>34)</sup> Neuhaß an die Geheimen Räte (in Köln), Kolberg 6./9. n. St. 1676 (in Rep. 65, 2 g) N).

<sup>35)</sup> S. Brunnemann an den Kurfürsten, Stargard 2./8. n. St. 1677 (in Rep. 30, 342 b) schreibt den Schiffsnamen so, während in dem wohl von einem Deutschen abgeschriebenem Schreiben „Carolus Secundus Magnae Britanniae . . . Rex . . . Serenissimo Principi Domino Friderico Wilhelmo Marchioni Brandenburgensi et . . . Principi Electori . . . Dabantur in Palatio nostro de Witehall (!) 15 die Novemb. Ao. Dni. 1676 Regnique nostri 28<sup>vo</sup>“ „ . . . Navis cui titulus: Moshon et“ statt „St. John of“ steht!

<sup>36)</sup> Der Kurfürst an den Fhr. v. Schwerin (in London), Köln 23./6. n. St. 1676, in Rep. 65, 2 i. „S. Johann genannt“ (o. D. n. 3.) („Meinung der zum Seegericht verordneten Commissarien“).

<sup>37)</sup> „Relatio in Causa Advocati Fisci Contra Rauff und Schiffeute des Schottischen Schiffes“. Beilage zum Schr. Brunnemanns und von Münchow an Kf., Stargard 6./7. [a. St.] 1677.

Brandenburger:  
Marinekommissar.  
Seegerichtskommissare  
(Brunnemann, Münchow;  
Fiskaladvokat  
Fuchß)

Marinedirektor  
Kurfürstliche Regierung

I. Im 5. Artikel des 1673 im Haag gedruckten „Plakats wegen Seefahrt und Handel“ „ermahnen“ die Generalstaaten „alle Schiffer und Kaufleute, von was für einer Nation diese auch seien, diejenigen Güter in ihre Schiffe anders nicht zu laden denn mit gleichartigen Seebriefen, gehörigen Paßporten, vollkommenen Certepartieen, Konnossemente(r)n, Fracht-, Advis- und Konvoibriefen.. weil Wir von nun an für gute Preise erklären... alle die Schiffe und Güter, die mit den vorerwähnten geforderten Bescheiden nicht nach Gebühr versehen sein werden“. Nun hat dieser Schiffer keine Fracht- oder Advisbriefe<sup>24</sup>); laut Certepartie wollte er nach Stralsund oder Greifswald<sup>27</sup>). Daß Stralsund [wenig-

Engländer:  
Schiffer Chaplain (?)  
Schottische Kaufleute  
(White, Chapman,  
Williamson, Anderson)

Englische Regierung

Zu I. „Erculpien beklagte Kauf- und Schiffleute“: „Das holländische Gesetz ist nur ein Spezialgesetz ad tempus für die Westsee, gegen Hollands damalige Feinde gerichtet. Der Kurfürst hat es nicht pro lege publizieren lassen. Ein Frachtbrief war unnötig, weil der Kaufmann mit auf dem Schiffe gelegen und das Schiff an keinen anderen in Stralsund adressiert gewesen sei. Stralsund und Greifswald waren auch zu der Zeit nicht blockiert, die Kurfürstliche Armee auch nicht aufgebrochen. Sie sind deswegen im Grunde nicht verwahrt worden, also in bona fide gewesen. Deswegen besteht kein Vertrag zwischen König und Kurfürst.“

stens] zur See<sup>37)</sup> blockiert war<sup>36)</sup>, mußte er spätestens im Sund erfahren, den er am 6. Juni [a. St.] passierte<sup>34)</sup>. Die Blockade war auch durch den Gesandten in London dem König angezeigt und den Blockadebrechern Konfiskation angedroht<sup>37)</sup> <sup>36)</sup>. Da das Schiff noch dazu nur 3 Meilen vor Stralsunds Hafen attrappiert wurde, so sind Schiff und Ladung verfallen nach holländischer Seegewohnheit „andern zum Schrecken“. Schiffszinteressenten geben hohe Fracht für Blockadebruch<sup>38)</sup>. — Vgl. Marquardus: De Jure Maritimo.

II. Der Kurfürst erklärt, wie auch viele auswärtige Potentaten in See-(ver)ordnung<sup>37)</sup> u. Befehl<sup>34)</sup> an den Marinedirektor (vgl. König Friedrichs III. See-reglement<sup>39)</sup> vom 23. Sept. [a. St.] 1659) alle Lebens-

Zu II. Salz ist nicht Kontrabande — zufolge des Seetraktats, welcher [im Dez. 1675] zwischen Schweden und Holländern abgeschlossen [und im März 1676 bestätigt<sup>40)</sup>] wurde, item<sup>37)</sup> der Seeordnung

<sup>38)</sup> „Extract auß Raules Schriftl. Erklärung wegen des Schiffes St. Johann“.

<sup>39)</sup> Wimarsson: Sveriges frig II 149/50 nach Lübecker und Kopenhagener Akten und Flugschriften. Nichts bei Becker, Hoffmann, C. Wehrmann, Garde, Jensen!

<sup>40)</sup> Vgl. hier oben S. 13.

mittel, in specie Salz, für unfrei Gut<sup>41)</sup>. Der spanisch-holländische Marinetraktat von 1650 gestattet nicht, Salz nach blockierten Plätzen zu führen<sup>34)</sup>!

Zu III. Das freigegebene englische Schiff mit französischen Gütern ging nicht nach einem blockierten Hafen<sup>38)</sup>. Unschuldige Waren sind nach Grotius: De Jure belli zu restituieren<sup>37)</sup>.

IV. Dasselbe Schiff wurde Herrn Raule 1673 von den Engländern zu Unrecht abgenommen<sup>34)</sup>. Raule will den Schiffer „für mein particulier anhalten“<sup>38)</sup>.

[vom 16. April (a. St.?)<sup>39)</sup>; § 7 des Marinetraktats zwischen Holland und Spanien, dat. Haag 17./12. [n. St.] 1650<sup>34)</sup>. Dagegen ist die Kurfürstliche Deklaration erst 5./6. [a. St.] 1676<sup>41)</sup> herausgekommen, dieses Schiff aber im Mai [a. St.] vorher aufgebracht<sup>37)</sup>.

III. Der Kurfürst hat auch das zuletzt aufgebrachte englische Schiff freigegeben. Der Herr Kommandör hat sein Recht nicht beigebracht, ungeachtet ihm verschiedene Termine dazu angesetzt wurden<sup>37)</sup>.

V. Daß Raule<sup>35)</sup> dem Schiffe in See<sup>34)</sup> den größten Teil der Ladung entnommen hat<sup>35)</sup>, verstößt wider alles Seerecht, auch daß Schiffer und Matrosen unter der Wache von [See-] Soldaten 27 Tage lang im

---

<sup>41)</sup> Vgl. hier oben S. 18.

VI. Nach langem Schwan-  
ken, Verhören und Verhan-  
deln wurde endlich im Som-  
mer 1677 das Schiff vom  
Kolberger Seegericht, je-  
doch ausschließlich der La-  
dung, als „contrabande  
für preiß“ erklärt, und  
dieses Urteil vom Kurfür-  
sten genehmigt unter dem  
22. Juli [n. St.], und  
zwar „aus Respekt gegen  
Ihre Königl. Maj. in Groß-  
britannien“, trotzdem es  
Kaule anders „vermein-  
te“<sup>35)</sup>.

Schiffe behalten wurden,  
während sie nicht verhört  
und kaum mit dem nötigen  
Lebensunterhalt versehen  
wurden<sup>35)</sup>.

Zu VI. Aus allen diesen  
Gründen baten die Be-  
klagten das Seegericht  
schließlich, ihnen das Schiff  
auf Kaution abfolgen zu  
lassen<sup>37)</sup>.

Um den 1. Juli (n. St.) packte Kapitän Clasen von  
Beveren in den Gewässern um Rügen<sup>42)</sup> und Stralsund<sup>43)</sup>  
die englische „Käse“ St. William von 9 Last<sup>42)</sup> und brachte  
sie am 7. zu Kolberg auf<sup>42)</sup> 44). Der Cigner dieses Schiffchens,  
der Schiffer<sup>42)</sup> oder Kaufmann W.<sup>44)</sup> Chamber(t)s hatte  
in Westervik in Småland<sup>45)</sup> 8 kleine Geschütze, Pulver,

<sup>42)</sup> Neuhaus an die Geheimen Räte, Kolberg 6./9. n. St. 1676,  
in Rep. 65, 2g: „ein Tag oder 6“ vor dem 7./7. [n. St.].

<sup>43)</sup> Der Kurfürst an den Freiherrn von Schwerin (in London),  
Feldlager bei der Peenemünder Schanze 13./7. [n. St.] 1676, in  
Rep. 65, 2i.

<sup>44)</sup> Eidesstattliches Zeugnis dreier Kolberger Schiffer 11./5. [n. St.]  
1678, in Rep. 65, 4d.

<sup>45)</sup> nicht „in Blekingen“, wie Neuhaus meldet, und nicht in

Eisen, Teer eingeladen, um diese Fracht auf eigene Rechnung nach Stralsund zu führen. Hier hatte man einmal einen „Transporteur“<sup>42)</sup> gefaßt, welcher die neutrale Flagge zum größten Kriegsschmuggel mißbrauchte. Nicht einmal mit Papieren<sup>43)</sup> versehen, gab sich dieser Engländer aus Hull denn auch „besser als alle andere zufrieden“<sup>42)</sup>. „Wider das Völkerrecht und Majestät Deklarationen“ sei es, von einem feindlichen Ort zum andern mit Kontrabande zu fahren, stellte der Kurfürst dem König von England vor; „bei Leibeszstrafe“ möge er solchen Schmuggel untersagen! In diesem Falle sei an keine Freilassung des Schiffes zu denken<sup>43)</sup>. Aber obwohl „diese 1. englische Priße“ — wie wohl auch „die schottische Priße“ — schon in diesem Sommer kriegsmäßig ausgerüstet und dem brandenburg. Geschwaderverbande einverleibt und etwa im Herbst kondemniert worden zu sein scheint, so hat der Hohenzoller doch in gewohntem „Respekt“ vor England unter dem 13. August (n. St.) 1677 das endgültige Urteil des Stargarder Seegerichts genehmigt, wodurch nicht das Schiff, sondern nur die Ladung als „Kontrabande für preis“ erklärt worden war<sup>46)</sup>. Zum Glück hatte der Engländer inzwischen bei seinem „Wirt und Gläubiger, dem Kurfürstlichen Schiffsvisitierer Bordenhagen“ in Kolberg so viel Schulden gemacht, daß er diesem die ihm für sein „Schiff mit allem Zubehör“ zugebilligten 354 Taler „abtreten“ mußte, und zwar erfolgte dieser notarielle Zessionsakt erst im Mai 1678<sup>44)</sup>, nachdem „das Schiff in kurfürstlichen Diensten auf dem Dammschen See verbrannte“<sup>44)</sup>. Dieses Fahrzeug ist offenbar „die im Dammschen See in den Grund geschossene Fregatte

---

„Schonen“, wie das kurfürstliche Schreiben behauptet, wonach Hirsch (Brandenburg und England 1674/9) I 12, sondern viel weiter nördlich gelegen.

<sup>46)</sup> S. Brunnemann an den Kurfürsten, Stargard 2./8. [n. St.] 1677, in Rep. 30, 342 b.

Pierlepon(t)“, welche der Marinedirektor schon im Jahre 1676 „zur Blockade Stettins“ verwandt und mit 400 Taler in seine Rechnung für das Kriegsjahr 1677 gesetzt hat. Was der Schiffsname „de Pi(e)rlepon(t)“ oder „Pirlepumb“ oder „Birlepomp“ bedeuten mag, habe ich trotz vielfältiger Sprachforschungen nicht klarstellen können, und ich finde es seltsam, daß der ursprüngliche Name der „1. englischen Prise“ nicht beibehalten worden ist, da doch der Vorname Wilhelm schon im 17. Jahrhundert in den Häusern Hohenzollern und Oranien mehrfach vertreten war.

Wohl die wertvollste aller einbehaltenen Prisen der Rauleschen Marine in diesem Schwedenkriege ist die Reconver (Schiffer Vock, 3 Matrosen) gewesen. In Le Havre de Grace hatte sie die neuesten und prächtigsten Pariser Moden, „alles in Gold, Silber, Bändern . . . alles [wie] für einen König“<sup>47)</sup>, Möbel, Hüte, auch Wein, Ciffig, „französische Erde“, über 1100 Reis Papier u. anderes für Stockholm gefrachtet<sup>48)</sup>, hatte Kongshavn und Helsingör angelaufen und war einem holländischen „Drlog“ begegnet, ohne Schwierigkeiten zu finden<sup>49)</sup>. Erst die Spürnasen an Bord „Kurprinz“ sollten das feindliche Gut unter neutraler Flagge auskundschaften. Als Cigner dieser Kostbarkeiten wurde zwar ein Londoner Kaufmann Petrus Joye angegeben; aus guten Gründen vermuteten aber die Brandenburger in dieser Persönlichkeit einen französischen Mittelsmann, welcher in London einen Laden besitzen mochte<sup>50)</sup>. Einen halben Tag verbrachte der Marinedirektor mit der angenehmen Beschäftigung, den umfangreichen, auf der Prise zerrissen vorgefundenen französisch-schwedischen

---

<sup>47)</sup> Raule an den Kurfürsten, Kolberg 20./7. [n. St.] 1676.

<sup>48)</sup> Neuhausß (an den Kurfürsten (5./10.), 24./11. n. St. [Berf.]).

<sup>49)</sup> Notarielles Verhör vom 20./7. [a. St. ?].

<sup>50)</sup> Der Kurfürst an Freiherrn von Schwerin (in London), Krefow 13./10. n. St. 1676.

Briefwechsel zusammenzusetzen<sup>51)</sup>, woraus sich ergab, daß ein französischer Kaufmann die Waren geradenwegs nach Stockholm verfrachtet hatte und daß die Recouer von dort schwedische Waren abholen sollte<sup>52)</sup>. Dazu bekannte sich denn auch der Schiffer Vock<sup>49)</sup>, welcher weder Fracht- noch Avisbriefe besaß<sup>53)</sup> und mit englischer Bündigkeit und Barschheit nur sein Schiff und seine Fracht verlangte. Er hatte aber einen Reisegefährten gehabt, welcher mit allen Papieren versehen war. Zum Leidwesen Raules, dem er eine gleich gute Priße darzustellen schien, hatte ihn aber Elasen van Beveren freigelassen<sup>52)</sup>. Auf dem dänischen Zollamte war der Wert der Ladung auf 18 000 Taler angegeben worden, und zwar viel zu gering, wie Raule sofort richtig mutmaßte<sup>42)47)48)</sup>, — da ein späteres Schreiben des Königs von England den Prißenwert auf 6000 Pfund [= 27 675 Reichstaler?] beziffert hat!<sup>54)</sup> Freilich konnte Raule „wohl voraussehen, daß der König von England Klagen erheben wird und vielleicht in starken Ausdrücken, aber das ist seine Gewohnheit. Das kommt von seinen Ministern, welche große Summen erhalten von Kaufleuten, welche wohl wissen, daß ohnedem ihr ganzer Handel von rechts wegen verloren ist, und wenn der König sich wird beklagen wollen, so haben wir auch Klagen zu erheben, gerechter als diejenigen, welche Seine besagte Majestät erheben wird . . .<sup>53)</sup> Ich hoffe, Ew. Kurfst. Durchl. werde durch den Herrn Gesandten Baron von Schwerin in London darüber haben Klage führen lassen, daß die Engländer alles zum großen Nachteil Eurer Kurfst. Durchl. unternehmen; sonst werden diese Kaufleute beim König große Klage führen, und dadurch muß man

<sup>51)</sup> B. Raule an den Kurfürsten, Kolberg 2./8. [n. St.] 1676.

<sup>52)</sup> Derselbe an denselben, datiert Colberge [statt Dreptow] 26./7. [n. St.] 1676.

<sup>53)</sup> Derselbe an denselben, Suin, le 14./24. July 1676.

<sup>54)</sup> D. von Guericke an den Kurfürsten (Hamburg) 18./8. a. St.

ihnen zuvorkommen<sup>53</sup>). Denn ohne Zweifel werden die Engländer nach ihrer Gewohnheit sehr laut schreien<sup>55</sup>) und großen Lärm schlagen, obwohl sie solche Fälle schon von Holland und Brüssel her gewohnt sind<sup>52</sup>). Denn Ew. Kurfft. Durchl. tun nichts anderes als was der König von Frankreich und die Herren Staaten während dieses Krieges getrieben haben<sup>55</sup>). Man muß dem Schiffer das Schiff und seine Fracht zurückgeben, und wenn jemand reklamieren will, muß er sich an die Herren Kommissare in Kolberg wenden, und die Ladung (muß man) verkaufen — wie es die Herren Generalstaaten und wie man es zu Dostende während dieses Krieges gehalten hat<sup>53</sup>). Ich meine, die Herren Engländer machen solche Sachen nicht auf eigene Rechnung, sondern für die Franzosen . . . Ich kann Ew. Kurfft. Durchl. versprechen, in diesem Kriege noch 50 Prisen dieser Art zu machen, so daß Ew. Kurfft. Durchl. ziemlich auf Ihre Kosten kämen<sup>52</sup>).“ Sofort auf den ersten Bericht von der Wegnahme der ‚2. englischen Prise‘ hat der Kurfürst die von seinem Marinedirektor erbetenen Befehle erteilt und ihm „aus Respekt und Consideration gegen Ihre Majestät von Engelland“ angeordnet, ‚den Vorgang ausführlich zu beschreiben, Beweisstücke, daß de bonno prise, beizulegen, von Neuhauß übersezt, damit Wir besonders dem König von Engelland mit klaren Gründen und unwiedertreiblichen rationibus Unsere Befügnüß(e) fürstellen können und der engelländischen Nation keine besugete Ursache zur Klage geben<sup>56</sup>). So eilig war aber diese Prisenangelegenheit auf keinen Fall zu erledigen; vielmehr hat sie weit mehr

<sup>53</sup>) Raule an den Kurfürsten, Kolberg 10./8. [n. St.] 1676.

<sup>56</sup>) Der Kurfürst an Raule, im Feldlager vor Anklam 26., 28. Juli, 6. August; an Schwerin (in London) ebenda 27. Juli, „bei Daber“ 18. September; an das Seegericht, Krefow 10. Oktober; an Swan und an Guericke, „vor Anklam“ 18. August [sämtlich von mir nach n. St. zitiert].

Schreiberei und Umstände veranlaßt als irgend eine andere<sup>57)</sup>. Das Vöfchen der Seegüter währte so lange, daß der Marinekommissar, welcher sich übrigens als kleintlichen, unpraktischen Bürokraten gebarte, noch Mitte August „200 Taler Trinkgeld für die Matrosen, die die Packen ins Haus des Baumeisters brachten,“ bezahlen mußte und erst im November „45<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Schiffsfund in 5 Frachtwagen nach Berlin in die Hofstube“ schaffen konnte, wofür er 124 Taler Fracht zahlte, während er noch an 40 Zentner in Kolberg und im ganzen 382 Taler Fracht bezahlen mußte, so daß die Versteigerung erst zum 17. Dezember angefragt werden konnte<sup>58)</sup>. Wie der englische Schiffer behauptete, hätte ihn „der Herr Kommandör“ seine Fracht in Höhe von 200 Pfund erst nur angeboten, ohne sie zu zahlen, dann nur die Hälfte angeboten, dann 800 Taler. Er verlangte aber außer diesem Minimum noch 50 Taler „Viegetage“, 30 „Haverey“, ferner die beiden Ballen im Werte von 10000 Taler, welche Raule wider alle Seerechte auf See herausgenommen habe<sup>59)</sup>. Das Kolberger Seegericht befließigte sich — in geradem Gegensatz zu der allgemeinen kurfürstlichen Mahnung bei seiner Einsetzung — aller erdenklichen Umständlichkeiten bei seinen Verhandlungen. Anderswo, murrte Loß, komme ein seegerichtliches Erkenntnis in 22 (!) Tagen zustande; vom 11. Juli bis 16. Oktober [a. St.] habe ihm Raule seine Seepässe vorenthalten; im November sei es zu spät, nach Stockholm

---

<sup>57)</sup> Meine Auszüge aus den die Recouer und den Prokuristen „von Schele“ betreffenden Marineakten (in Rep. 65, 2 c, g, h, i, 3 b zerstückelt) umfassen über 2 Duzend Folioblätter!

<sup>58)</sup> Neuhaus an Kf., Kolberg 30./9., 5./10., [Berlin] 24./11. n. St.

<sup>59)</sup> Die Kommissarien des Seegerichts, D. v. Monnichow (!), Seb. Brunnemann, Fried. Viebeherr („Admiralité de S. A. E.“) an Kf., Kolberg 12., 28. Oktober, (2. November), 6., 30. Dezember [a. St.] 1676; die Hinterpommersche Regierung (E. v. Krockow (so!), Brunnemann, Hölzner) an denselben, 2. November [a. St.]; — alles in Rep. 65, 2 h.

oder London zu segeln.<sup>59)</sup> Die Verhandlungen zogen sich auch aus sprachlichen Schwierigkeiten in die Länge. Offenbar konnte man im 17. Jahrhundert außerhalb Großbritanniens noch fast gar kein Englisch, und die damaligen englischen Kaufleute und Schiffer noch weit weniger Französisch und Deutsch als heute, so daß sich die brandenburgische Marineverwaltung genötigt sah, sich eines kurfürstlichen Kanzleidieners, der gewiß längere Zeit in England zugebracht hatte, als Dolmetschers zu bedienen<sup>60)</sup>. Nachdem der Kurfürst (im Oktober) wiederholt erklärt hatte, wenn „der Engelsmann“ sich andauernd weigere, die volle Fracht anzunehmen, betrachte er sich „an den (!) Kosten in keine Wege gebunden“, auch „zu nichts sonst gehalten,“<sup>61)</sup> erbot er sich doch im Dezember „noch 50 Taler darüber“ zu zahlen, „damit er nur fortkomme“, übersandte aber darauf doch nur 800 Taler, und zwar zum großen Teil Dreier, welche die Seegerichtskommissare wechseln sollten<sup>61)</sup>.

Welches Ende diese Prisenstreitigkeit genommen hatte, ergibt sich aus den Marineakten nicht mit voller Klarheit. Jedenfalls hat darüber noch im Februar 1677 in Kolberg eine Seegerichtsverhandlung stattgefunden<sup>62)</sup>, und im Juli glaubten noch die Berliner Geheimen Räte ihrem Herrn Anzeichen von ‚Ärger über das Einbehalten der „Ktze“ bei der englischen Regierung zu verspüren‘ melden zu müssen<sup>63)</sup>, und jedenfalls hat sich der Marinedirektor später als „Debet“ für das Rechnungsjahr [März] 1676 bis [Februar] 1677 nur 800 Taler „an einen englischen Schiffer in Kolberg Fracht usw.“ in Rechnung gesetzt. Ob die

---

<sup>59)</sup> Urkunde des Notars Steindorff, v. D. u. Z.

<sup>61)</sup> Der Kurf. an die zum Seegericht verordneten Kommissarien (das Kolbergische Seegericht), Hauptquartier zu Krefow 10., 30. Okt. [n. St.] 1676; Kölln 1./11., 11./21. Dezember 1676 (in Rep. 65, 2 h).

<sup>62)</sup> Seegerichtsprotokoll vom 10./2. [n. St.] 1677 in Rep. 65, 3 b.

<sup>63)</sup> „C. v. Brandt, Th v d Knefsebeck, v Köppen“ an den Kurfürsten, Kölln a. S. 26./6. [a. St.] 1677, ebenda.

Recouver bis zu ihrer Freigabe wie die Pierlepon und vielleicht auch St. John of Kirkcaldy im brandenb. ‚Orlogsdienst‘ Verwendung gefunden habe, liegt noch weniger klar zutage. Während der Marinedirektor seinen Bericht von der Wegnahme der Recouver mit den Worten geschlossen hat: „Ich bitte also Ew. Kurfürstl. Durchl., diese Preise löschen und wie die andern verkaufen zu dürfen, um mich des Geldes zu bedienen; denn es ist keine Aussicht, einen Heller Subsidien zu bekommen, und ohne dieses Glück würde ich gar kein Geld oder Kredit in Königsberg haben“ — hat er wenige Tage darauf gemeldet, er hätte „in Kolberg noch 4—5 Tage zu tun, um die 3 Fahrzeuge zuzurüsten und die 7 anderen zu erwarten“<sup>64)</sup> — und hierunter müssen doch Preise gewesen sein.

Jedenfalls hat der englische Kriegsschmuggel und Schleichhandel vom Roten Adler einen Denkkettel erhalten, welcher auf längere Zeit nachgewirkt haben muß.

---

<sup>64)</sup> Raule an den Kurfürsten, Suin 24., [vor] Colberge 26. Juli [n. St.] 1676.