

UWE TYCHSEN

Schiffbau für die Dänische Krone in Neustadt

Mit dem Schiffbau in Neustadt verbinden wir noch heute den Namen von Claus Reimers. Er wird 1649 als Schreiber (Betriebsleiter) auf dem großen Messingkronleuchter benannt in unserer Stadtkirche. 1653 verehrt er dem Rat der Stadt einen Silberbecher. Seine Grabplatte in der Hospitalkirche zeigt, dass er nur 51 Jahre alt geworden ist.

Johannes Hugo Koch hat beginnend in den Jahrbüchern 1965, 1967, im Heimatbuch Neustadt und in den Jahrbüchern 1968, 80, 81 und 84 sowie im neuen Neustadtbuch 1980 ausführlich die Ergebnisse seiner Nachforschungen dargestellt. Er erhielt 1983 den Hinweis auf einen Artikel des dänischen Forschers Dr. John T. Lauridsen, Kopenhagen mit dem Titel: *Skibsbyggeri for den Danske Krone i Neustadt i 1640'rne* (Schiffbau für die Dänische Krone in Neustadt in den 1640er Jahren.). Heute ist Dr. Lauridsen Chef der Forschungsabteilung der Königlichen Bibliothek und hat in der Zwischenzeit weitere Arbeiten veröffentlicht. Davon interessiert uns am meisten ein 1999 erschienenes Buch: *Krig, købmænd og kongemagt – og andre 1600-tals historier* (Krieg, Kaufleute und Königsmacht – und andere Geschichten aus dem 17.Jhdt.).

Ich übersetze daraus vier Abschnitte, die uns neue Erkenntnisse zur Neustädter Stadtgeschichte bringen. Erstens zur Frage des Beginns der Aktivitäten der Schiffswerft:

Albert Baltzer Berens, der 1602 in Kopenhagen geboren war, wirkte schon ab 1625 als Lieferant für die dänische Krone. Um 1630 zog er nach Hamburg, wo sein Schwiegervater Gabriel Marselis d.Ä. einen umfassenden internationalen Handelsbetrieb führte, und es waren gemeinschaftlich diese beiden Kaufleute, die wir in Neustadt als Eigentümer einer Schiffswerft treffen.

Wenn wir Berens glauben können, war es Corfitz Ulfeldt, der zuerst im Namen von König Christian IV. Gabriel Marselis d.Ä. und ihn veranlasst hatte, sich als Werftbesitzer im Machtbereich der dänischen Krone niederzulassen. Auf jeden Fall erlaubte Berens sich in einem Gesuch auf Schadensersatz im Jahre 1647 mehrfach, den König daran zu erinnern, dass die Schiffswerft in Neustadt durch Ulfeldt auf eigenen Wunsch des Königs gestartet worden war¹. Der erste Bericht über diese Schiffswerft ist von Oktober 1638, woraus hervorgeht, dass Berens und Marselis sich selbst dort ein Schiff bauen ließen², aber auch für Christian IV. ist der Schiffbau gegebenermaßen zu diesem Zeitpunkt in Gang gewesen. Aus der königlichen Abrechnung vom Kieler Umschlag Anfang 1639 erhielt Berens 3.000 Rdl. (Rigsdaler) für den für die Krone laufenden Schiffbau ausbezahlt. Das war für einen Neubau, für den der König selbst im Juni des gleichen Jahres zur

Besichtigung nach Neustadt kam³. Einige Monate vorher - im Februar - hatten Berens und Marselis auf Antrag bei Herzog Friedrich von Gottorf die Zoll- und Licentfreiheit für die Schiffe, die sie schon in Neustadt hatten bauen lassen und in Zukunft dort bauen werden, bewilligt erhalten⁴.

Vermutlich startete die Werft spätestens 1638, und die Wahl des Standorts Neustadt lag sicher an dem verhältnismäßig großen Holzreichtum im umgebenden Gebiet. Es muss daran erinnert werden, dass zu einem mittelgroßen Kriegsschiff 4.000 ausgewachsene gesunde Eichenstämme gehörten, weshalb der Bauablauf sehr empfindlich auf Holzangel reagiert. Aus gleichem Grund suchten sich bei dem herrschenden Mangel an Schiffsbauholz, alle ausreichend Bäume zu sichern, und dabei gleichzeitig andere davon auszuschließen⁵. Berens und Marselis machten dabei keine Ausnahme. Als sie 1642 ihren holländischen Schiffsbaumeister Claus Paulsen entließen, und dieser sich als selbständiger Schiffbauer in Neustadt niederlassen wollte, verhinderten sie das schnell durch einen Antrag bei Herzog Friedrich von Gottorf. Der Herzog gab ihnen am 5. November des genannten Jahres das ausschließliche Recht für die nächsten 10 Jahre, in Neustadt Schiffe zu bauen, und es wurde ausdrücklich dabei erwähnt, dass keine anderen neben ihnen dort Schiffbau betreiben durften⁶. Eine effektive Art und Weise, sich einen Konkurrenten vom Halse zu halten.

Der König muss einen positiven Eindruck nach der ersten Besichtigung der Werft gehabt haben, denn am 27. Oktober 1639 wird ein Vertrag zur Lieferung mehrerer Schiffe⁷ mit Berens und Marselis geschlossen. Deren Konstruktion und Ausrüstung wurde in den folgenden Jahren genau überwacht, wie es u. a. in des Königs eigenhändigen Briefen zu lesen ist.

Aus den Einnahme Licenten von Neustadt⁸ wissen wir, dass im Jahre 1638 fünfzehn Schiffsladungen mit fertigem Schiffsbauholz den Hafen verlassen haben, dazu gehörten u.a. allein 11.350 Planken und Krawehl-Planken.

Die zweite offene Frage ist bislang, wie viel Schiffe in Neustadt gebaut wurden. Auch dazu zitiere ich aus dem dänischen Text:

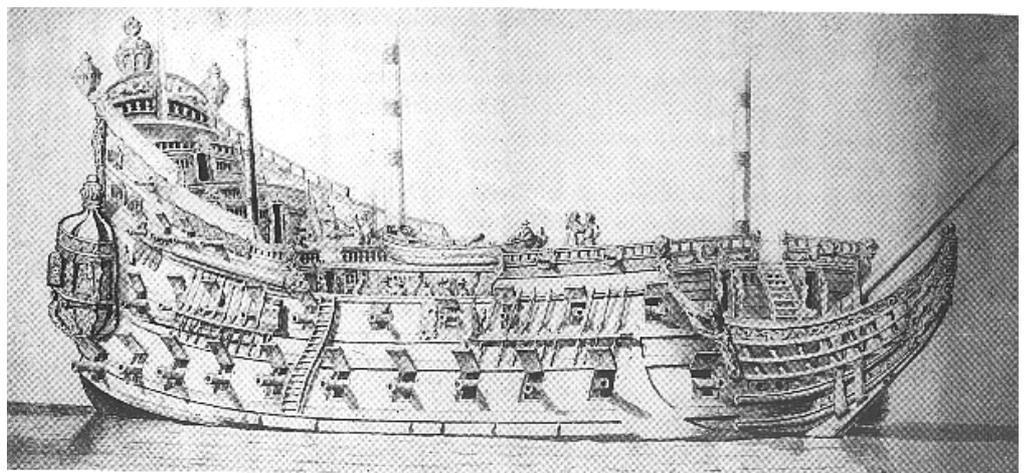
Im Folgenden sind eine Reihe von relevanten Informationen gesammelt über die Schiffe, welche an die dänische Krone geliefert wurden oder für sie bestimmt waren, und deren Kiellegung auf der Schiffswerft in Neustadt während der Periode des Eigentums von Berens und Marselis erfolgte. Es ist zu bemerken, dass die Angaben über das Datum der Ablieferung an die Krone abweichend sind von der vorliegenden Literatur, aber die Informationen hier beruhen auf Originalbelegen der Abrechnungen bzw. Quittierungen. Das gleiche gilt für die aufgegebenen Preise der einzelnen Schiffe, aber dafür gilt auch, dass es in einzelnen Fällen unsicher ist, wie viel an Ausrüstung im Einzelnen dabei war in Form von Segeln, Tauwerk, Kanonen etc.. In den meisten Fällen können wir davon ausgehen, dass die Preise nicht die Bestückung der Schiffe, in einigen Fällen auch nicht

Segel und Tauwerk umfassen, aber das letzte gilt besonders für die Schiffe, welche in den ersten Betriebsjahren von der Werft geliefert worden sind.

Auf der Werft in Neustadt bauten Berens und Marselis zumindest folgende Schiffe für die dänische Krone:

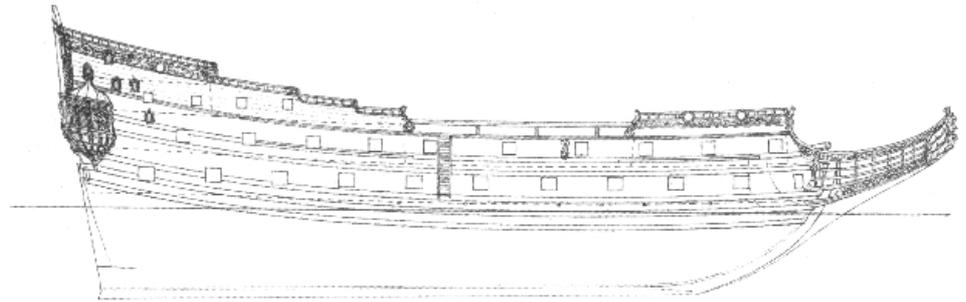
Name	Kanonen	Besatzung	Preis	Wert 1653	Abgeliefert
(unbekannt)	?	?	8.000 Rdl.	-	1639 ⁹
Sancta Maria	?	?	13.500 Rdl.	-	1639 ⁹
Sorte Bjørn	36	92	?	20.000 Rdl.	1640 ¹⁰
Trefoldigheden	60	300	?	53.000 Rdl.	1642 ¹¹
Graa Ulv	36	150	?	38.000 Rdl.	1642 ¹¹
Pelicanen(?)	42	150	?	38.000 Rdl.	1642 ¹²
Ørnen	?	?	?	-	(1644) ¹³
Unbenannt	?	?	?	-	(1644) ¹³
Victoria	56	280	52.350 Rdl.	53.000 Rdl.	1647 ¹⁴
Frederik	94	434	75.000 Rdl.	70.000 Rdl.	1649 ¹⁵

Mit Ausnahme der ersten beiden Schiffe, wovon die Bojarte (Yawl) „St.Maria“ ein Frachtschiff war, drehte es sich fast ausschließlich um mittelgroße und ganz große Kriegsschiffe. „Sorte Bjørn“ (Schwarzer Bär), „Trefoldigheden“ (Die Dreifaltigkeit) und „Graa Ulv“ (Grauer Wolf) werden ausdrücklich, als nach dem Vertrag von 1639 gebaut, genannt. Das letzte der Schiffe, „Frederik“ (Friderich) unterschied sich deutlich von den übrigen durch seine Größe; es war ein sogenanntes „Hauptschiff“, das als Kommandoschiff dienen und den Kern der Flotte ausmachen sollte. Für die beiden Schiffe, die 1644 im Bau waren, „Ørnen“ (Der Adler) und das noch nicht benannte, verweise ich zu der nachstehenden Ausführung.

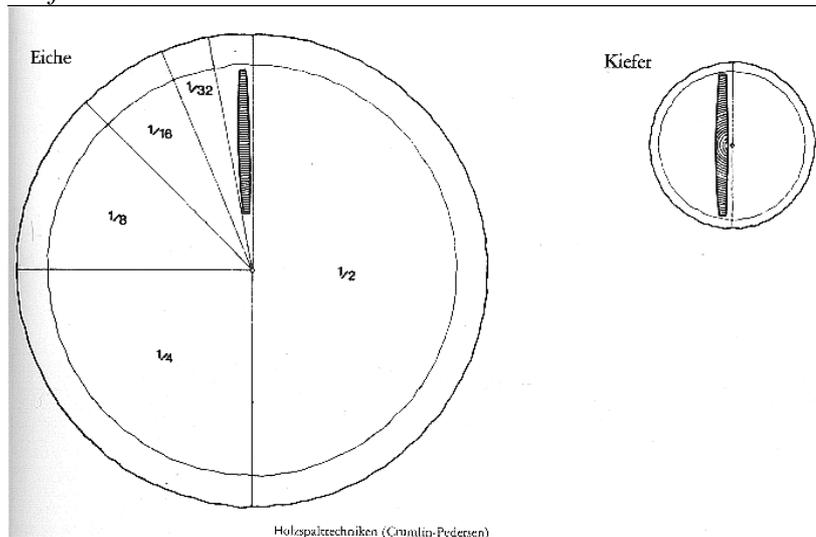


Trefoldigheden, so hat es ausgesehen das in Neustadt gebaute Flugschiff von Chr.IV.

Quellen: Rigsarkivet København u.a.



Die Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, u.a. können vielleicht mehrere Handelsschiffe für Rechnung der Krone gebaut worden sein oder eventuell kleinere Boote und Schuten. Was „Pelicanen“ (Der Pelikan) angeht, muss der Vorbehalt gemacht werden, dass nur in gleichzeitigen schwedischen Quellen als Bauort Neustadt angegeben wird, aber eine Dokumentierung dazu aus den Abrechnungsunterlagen von Berens und Marselis nicht möglich war. Das schließt im übrigen nicht aus, das „Pelicanen“ von Neustadt geliefert sein kann, weil die Unterlagen über die Abrechnung bei weitem nicht vollständig bewahrt sind, und es auch für die übrigen Schiffe nicht möglich war, alle bezahlten Raten aufzuspüren. Dazu kommt, dass „Pelicanen“ vom selben Typ und gleicher Konstruktion wie „Graa Ulv“ war, ein Schiff welches mit Sicherheit von der Werft von Berens und Marselis in Neustadt gebaut wurde, weshalb ich annehme, dass die gleichzeitige schwedische Quelle recht hat, und auch „Pelicanen“ von dieser Werft stammt.



Alles musste mit der Hand gemacht werden, auch die vielen Planken.

Gestützt wird das durch den deutschen Lokalhistoriker J.H.Koch, aber leider ohne dass ich seine Dokumentation überprüfen kann¹⁶. Koch meint darüber hinaus, dass die Kriegsschiffe „Charitas“, „Fides“, und „Justitia“ von Berens und Marselis im Jahre 1643 gebaut worden sind, und außerdem noch „Røde Ræv“ (Roter Fuchs) im Jahre 1647. Das ist ohne Frage eine beträchtliche Ergänzung zu der oben genannten Bauaktivität, deshalb ist es wert dazu extra Stellung zu nehmen. Kochs Quellengrundlage für die drei erstgenannten Kriegsschiffe sind die Zoll- und Lizenz(en)-Register in Neustadt für die Jahre 1638-53, aber aus diesen geht nicht hervor; dass von Schiffsneubauten die Rede ist; nur dass Holz für die Schiffe eingeführt worden war. Koch übersieht dabei die Möglichkeit, dass es nur um Reparaturen an älteren Kriegsschiffen und nicht um Neubauten gegangen sein kann, was vielleicht auch von der Formulierung in der Lizenzliste „Charitas wegen umgebaweten Holzes“ gestützt wird¹⁷. Entscheidend ist inzwischen aber, dass die königliche Kriegsflotte im Vorwege bereits Schiffe mit diesen Namen enthielt, was für Kochs Annahme - wenn sie stichhaltig sein soll - bedeutet, dass es um eine umfassende geschlossene Ausschlichtung von älteren Schiffen bei gleichzeitigem Bau von anderen mit dem gleichen Namen gegangen sein müsste. „Justitia“ wird z.B. im Jahre 1647 von dem wohlunterrichteten schwedischen Residenten (Botschafter) in Kopenhagen als „alt“ bezeichnet. Auf der vorliegenden Grundlage sehe ich die Ausschlichtung als nicht wahrscheinlich an. Was das Schiff „Røde Ræv“ angeht, war es nicht möglich, die Information von Koch zu überprüfen, weshalb es bis auf weiteres offen bleiben muss, ob dieses Schiff von Berens und Marselis im Jahre 1647 gebaut worden ist¹⁸.

In der Schlussabrechnung für einige der Schiffe wird genannt, dass die Zahlungen beim Kieler Umschlag und aus dem eigenen Haushalt des Königs erfolgten. Heute können die Zahlungen aus letztgenannter Quelle nur in Ausnahmefällen verfolgt werden, dazu kommt, dass zum Schiffbau 50 bis 60.000 Rdl. in Form von Salpeter gezahlt wurden, den Christian IV. von niederländischen Schiffen im Jahre 1639 hatte konfiszieren lassen. Diesen Salpeter kaufte Gabriel Marselis d.J. in Amsterdam im Namen der beteiligten niederländischen Kaufleute für 60 bis 70.000 Rdl. zurück. Davon sollten 10.000 Rdl. in bar und der Rest in Form der Lieferung von zwei in Neustadt zu bauenden Schiffen gezahlt werden¹⁹. Es ist offensichtlich, dass an diesen Stellen die verbleibenden Zahlungen zu suchen sind.

Eine notdürftige Angabe des Wertes der in Neustadt gebauten Kriegsschiffe, ganz gewiss vollständig ausgerüstet als Kriegsschiffe, aber nach ihrem Gebrauch über einige Jahre, gibt eine Bewertung, die vermutlich aus Anlass des mit den Generalstaaten (Niederlande) im Februar 1653 abgeschlossenen Allianzvertrages vorgenommen wurde. Die Werte daraus sind in die vorstehende Tabelle aufgenommen worden, und sie beliefen sich in

der Summe auf insgesamt 272.000 Rdl. entsprechend einem Drittel des Wertes der gesamten dänischen Kriegsflotte um diesen Zeitpunkt herum²⁰.

Im Buch von Dr.Lauridsen beschäftigt uns drittens, was sich um den 17.Juni 1644 in Neustadt/ Wismar ereignet hat:

. . . Anders gesehen konnte die dänische Krone sich nicht damit zufrieden geben, die Werft in Neustadt lediglich zu beschützen mit Worten und Briefen. So früh schon, wie im Jahre 1640, waren die Machthaber Schwedens - die potenziellen Feinde Nr. 1 der Krone - aufmerksam geworden auf die Existenz der Schiffswerft und verfolgten beständig deren Aktivitäten²¹, bis sich im Torstenson-Krieg 1643 - 45 eine Gelegenheit bot, dieser doch für Schweden so schädlichen Schiffbauerei zu Leibe zu rücken. Im Frühjahr 1644 eroberten schwedische Truppen Neustadt, während Berens und Marselis dort zwei Schiffe im Bau hatten, das eine auf Kiel gelegt und das andere fast fertig. Von schwedischer Seite wurden schnell Vorbereitungen getroffen, beide Schiffe zusammen mit vielen tausend gelagerten Planken als Kriegsbeute nach Schweden (Wismar) zu überführen.

*Die Werftarbeiter wurden gefangen genommen. Christian IV. versuchte die Plünderung der Werft zu verhindern, indem er 3 Kriegsschiffe vor Wismar in der Hoffnung kreuzen ließ, die fast fertig gebauten Schiffe zurückerobern oder mindestens zerstören zu können, aber ohne Glück. Sowohl das Schiffbauholz, die Takelage, das Tauwerk als auch die fast fertiggebauten Schiffe erreichten am **17. Juni 1644** wohlbehalten Wismar. Das Schiff wurde unter dem Namen „Ørnen“ („Der Adler“) in die schwedische Flotte übernommen. Bevor die schwedischen Truppen im Juli gezwungen wurden, Neustadt zu verlassen, rissen sie die Werft ab und verbrannten den Rest, wodurch es den Schweden erfolgreich für eine Zeitlang glückte, Berens und Marselis vom Bau von Kriegsschiffen für die dänische Krone abzuhalten, aber das war nicht lange. Die Werft wurde nach dem Kriege von Grund auf neu aufgebaut, und es wurde wieder der Kiel gelegt für Schiffe, bestimmt für die königliche Flotte. Das Resultat war selbstredend u. a. ein erneuertes schwedisches Interesse dafür, was hier vor sich ging²². Es war von vitaler Bedeutung während des schwedisch - dänischen Machtkampfes, über das Rüstungspotenzial des Gegners informiert zu sein.*

Das vierte für uns interessante Thema behandelt den Zeitpunkt des Eigentumsübergangs der Werft auf den bis dahin für Berens und Marselis als Schreiber (Betriebsleiter) tätigen Claus Reimers:

Der Bau von Kriegsschiffen erforderte sehr große Investitionen, nicht zuletzt, wenn es um die Größenordnung eines Schiffes wie „Frederik“ ging, und dann noch ein Schiff nach dem anderen gebaut werden sollte, die laufenden Zahlungen mussten damit dann auch einigermaßen Tritt halten. Andernfalls häufte sich schnell ein enormes Guthaben auf. Eine solche Situation war für Berens und Marselis um 1650 eingetreten. Mit den steigenden Zahlungsschwierigkeiten der Krone nach dem Torstenson-Krieg

war der Schiffbau ein risikables Geschäft geworden, und das war wahrscheinlich der Grund und weniger die Konkurrenz des Schiffbaus in Norwegen, die Berens und Marselis dazu brachten, sich der Werft in Neustadt zu entledigen.

Der Verkauf geschah vor 1652, als erneut ein Kriegsschiff aus Neustadt an die Krone geliefert wurde, aber ohne Berens und Marselis als Lieferanten. Ob dann der neue Werfteigentümer zu diesem Zeitpunkt schon Claus Reimers war, der in den 60er Jahren Schiffe von dort lieferte, ist dabei ungewiss²³. Gleichzeitig war es der Krone gelungen, einen während des Torstenson-Krieges neu in den Lieferantenkreis Hinzugekommenen, den Kaufmann Heinrich Würger aus Lübeck, zum Bau eines Kriegsschiffes mit 50 Kanonen zu bringen. Das Schiff wurde in Lübeck gebaut, währenddessen der Neubau von Schiffen auf der königlichen Werft auf dem Holm in Kopenhagen immer noch gestoppt war²⁴.

Die Position von Berens und Marselis als Hauptlieferanten der dänischen Krone für Kriegsschiffe begrenzt sich auf den Zeitraum der 1640er Jahre, sie ist aber ein schlagendes Beispiel dafür, wie im späteren Teil der Regierungszeit von Christian IV. ein neuer Kurs in der dänisch-norwegischen Rüstungsproduktion eingeschlagen wurde. Wo die Krone früher selbst für den wesentlichen Teil des Kriegsschiffbaus gestanden und nur einen kleineren Teil dazugekauft hatte, wendete sich das Bild zum Ende der 1630er Jahre, und er wurde fast gänzlich privaten Kaufleuten überlassen. Das kann man nicht isoliert betrachten, sondern es ist im Zusammenhang zu sehen mit der gleichzeitig von Marselis in Glückstadt begonnenen Kanonen-Gießerei, des von ihm dort gebauten und finanzierten Zeughauses (Waffenarsenal), während gleichzeitig Gabriel Marselis d. J. mit seinem Engagement im Norwegischen Bergbau begann²⁵.

Auf allen Gebieten von der Gewinnung der nötigen Rohstoffe für Kanonen, dem Bau von Waffenarsenalen, der Finanzierung von Waffenlagern und dem Bau von Kriegsschiffen wurden Großkaufleute in größerem Umfang einbezogen als Eigentümer und Alleinverantwortliche. Das gilt nicht allein für Albert Baltzer Berens und die Familie Marselis, wenn sie auch die am meisten auf diesem Gebiet Hervortretenden waren; auch eine Reihe anderer Kaufleute engagierten sich in entsprechenden Aktivitäten, u.a. dem Bergbau in Norwegen, der Pulverfabrikation etc.. Die Krone hatte früher selbst oder, soweit dafür nicht Einkäufe im Ausland getätigt wurden, teilweise für den vitalsten Teil seiner Rüstungsproduktion gestanden,. Nun sollte ein wesentlicher Teil davon privaten vermögenden Bürgern gegen passende Privilegien und mit Vorkaufsrecht zugunsten der Krone für alle hergestellten Produkte überlassen werden. Die Absicht war, eine erhöhte Rüstungsproduktion im Machtbereich der Dänisch-Norwegischen Krone eingang zu setzen, dabei am liebsten auch noch unter Verwendung von einheimischen Rohstoffen.

Diese Entwicklungstendenz hatte sowohl einen staatsfinanziellen als auch einen außenpolitischen Hintergrund. Die merkantilistischen Experimente der 1620er Jahre mit der Krone als Initiator und Hauptinteressent waren ein Fiasko gewesen., und im darauffolgenden Jahrzehnt ließ der verringerte Stand der Staatsfinanzen eine solche staatliche Aktivität nicht mehr länger zu. Auf der anderen Seite erforderte der sich fortsetzende Machtkampf mit Schweden einen ständigen militärischen Aufbau. Wie von Hermann Kellenbenz hervorgehoben, war es die Zusammenarbeit mit Großkaufleuten wie Louis de Geer, Familie Trip und anderen, die es Gustav Adolf und Axel Oxenstierna ermöglichten, in der ersten Hälfte des 17. Jhdts. aus der Defensive in die Offensive zu gelangen²⁶. Christian IV.'s steigende Anwendung von derartigen Handelsverbindungen und die damit einhergehende Abhängigkeit u.a. auch von den ausländischen Kaufleuten, und die Versuche, diese für Engagements in der dänischen Rüstungsproduktion zu gewinnen, müssen gesehen werden im Zusammenhang mit dem Versuch, der schwedischen Herausforderung sowohl militärisch als auch finanziell gewachsen zu bleiben²⁷. In dieser Zeit konnten sich Albert Baltzer Berens und die Familie Marselis in einer ganz zentralen Stellung mit zu den wichtigsten Lieferanten, Bankiers und Produzenten der dänischen Krone entwickeln. Dafür mit ein Beweis sind die Schiffswerftaktivitäten in Neustadt.

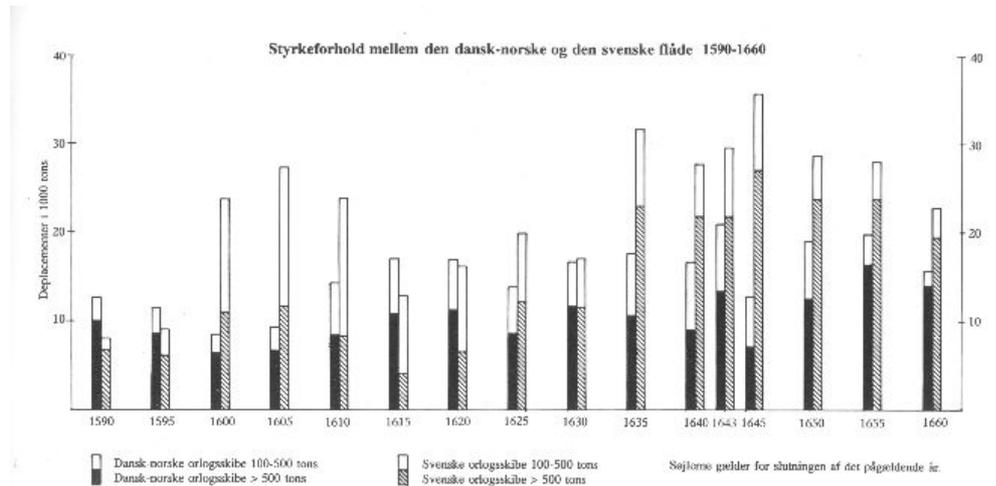
Claus Reimers hat dann noch bis zu seinem Tode im Jahre 1671 weitere Schiffe für die dänische Krone gebaut. Koch stand dazu insbesondere das 1934 erschienene dänische Buch von Preben Holck: „Cord Adeler“ zur Verfügung. Zwei Forscher in Kopenhagen haben inzwischen intensiv daran weitergearbeitet und dazu veröffentlicht.

Niels M.Probst: *Christian 4.s flåde* (Die Flotte von Christian IV.), die Geschichte der dänischen Flotte 1588-1660, erschienen 1996 und

Jørgen H. Barfod: *Niels Juels flåde* (Die Flotte von Niels Juel), die Geschichte der dänischen Flotte 1660-1720, erschienen 1997.

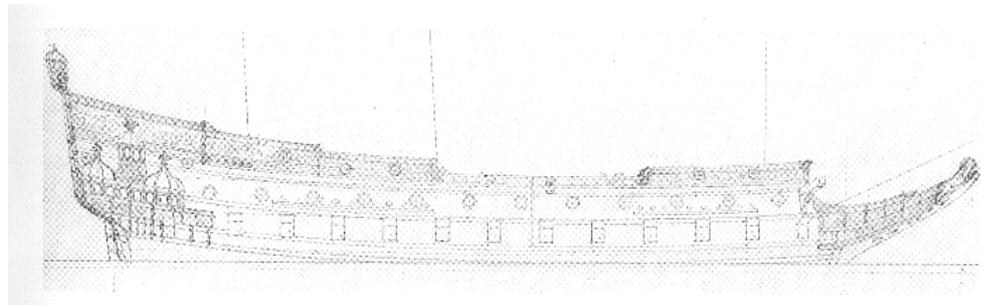
Darüberhinaus schreibt das *Orlogsmuseum København* (Marinemuseum in Kopenhagens Stadtteil Christianshavn) in einem Registranten alle Informationen über die Schiffe fort. Das ermöglicht jetzt eine aktualisierte Aufstellung der bekannt gebliebenen Schiffe, die in Neustadt für die dänische Krone gebaut wurden. Probst zitiert schon Planungsabsichten von 1628, „dass neun schwere Schiffe in Neustadt gebaut werden sollen, nachdem in der Hafeneinfahrt aber eine Schute versenkt worden war, hielt man dort auf zu zimmern“²⁸. Die Truppen der Katholischen Liga unter Tilly hatten zu dieser Zeit Holstein besetzt. Lohf²⁹ berichtet aus den Quellen der Documenta Bohemica Bellum Tricennale, dass am 10. 10. 1628 ein Angriff von sieben dänischen Schiffen auf Neustadt abgewehrt und dabei eine Barke mit bronzenem Geschütz versenkt wurde.

Quellen: Rigsarkivet København u.a.



Stärkeverhältnisse Dänemark / Schweden auf der Ostsee 1590 – 1660

Probst hat in seinem Buch in einer Nachschrift³⁰ in einer Grafik die Stärkeverhältnisse der beiden damals in der Ostsee rivalisierenden Mächte dargestellt. Es wird daraus überdeutlich, dass spätestens ab 1635 für Christian IV. dringender Bedarf für die Nachrüstung seiner Kriegsflotte bestand.



Prins Christian, das größte in Neustadt gebaute Schiff. Flaggschiff von Niels Juel.

Was an den vier Berns und Marselis zugeschriebenen Schiffen „Charitas“, „Fides“ und „Justitia“ und dem Otto von Nüßen zugeschriebenen Schiff „Patriarch Jacob“ im Jahre 1643 in Neustadt ausgeführt worden ist, wissen wir nur aus den im Kirchenarchiv verwahrten Listen über die Einnahme Licenten⁴¹ und können darüber hinaus Schlüsse ziehen aus dokumentierten vergleichbaren Vorgängen auf der Kopenhagener Werft „Bremerholm“. Große Instandsetzungen der Schiffe wurden Haupt-Reparationen genannt. Sie waren in der Regel nach einer Dienstzeit von 10 bis 15 Jahren fällig. Dann wurden die Planken abgenommen bis an die Wasserlinie und anschließend schlechtes Holz der Spanten und des Stevens,

angefaulte Balken und Kniestücke etc. ausgewechselt. In der Regel wurden die Strukturen auch verstärkt durch am Boden quer eingesetzte kräftige Kanthölzer, auf dänisch *Katspor* genannt. Das Schiff wurde danach wieder ausgebaut „wie neu“ und hielt dann wieder 10-15 Jahre. In der Regel wurde es dann kassiert. Es gibt aber Beispiele, in denen Schiffe mehrere solche Verjüngungen durchliefen, wodurch sie ein sehr hohes Alter erreichten wie z.B. „Hannibal“ von 1647, welches erst abgängig war im Jahre 1716³¹. Für das Schiff „Røde Ræv“ war in den Quellen nicht mehr zu finden, ob es auch in Neustadt gebaut oder instandgesetzt wurde.

Im 17. Jahrhundert nachweisbar in Neustadt zuerst für König Christian IV. unter Berns und Marselis und anschließend für König Friedrich III. von Claus Reimers sechzehn gebaute bzw. in den drei Fällen „Charitas“, „Fides“ und „Justitia“ runderneuerte Schiffe sind:

Name	Kanonen ³²	Besatzung	Abmessung ³³	Abgeliefert	Abgang
(unbekannt)	?	?	?	1639 ^{34 36}	-
Sancta Maria	?	?	boiert	1639 ^{35 36}	1657
Sorte Bjørn	18/200	100	600 tons	1640 ^{37 36}	1674
Trefoldigheden	44-66/832	265-321	1.300 tons	1642 ^{38 36}	1676
Graa Ulv	30-36/540	104-150	600 tons	1642 ³⁶	1659 ³⁹
Pelicanen	34-36/512	110-150	600 tons	1642 ^{40 36}	1658
Charitas ⁴¹	-	30	brander	1643 ³⁶	1657
Fides ⁴¹	28/308	120	400 tons	1615/1643 ³⁶	1644
Justitia ⁴¹	24-26/480	124-280	800 tons	1609/1643 ³⁶	1658
Ørnen	20/236	120	600 tons	1644 ^{42 36}	1644
Unbenannt	?	?	?	1644 ^{40 36}	1644
Victoria	44-56/768	220-301	1.200 tons	1647 ^{43 36}	1674
Friderich	86-100/1.256	434-527	1.700 tons	1649 ^{44 36}	1671
Phønix	26-32/492	98-150	600 tons	1652	1659
8 kl. Schuten			skuder	1653 ⁴⁵	?
København	34	142	400 tons	1656 ⁴⁵	1662
Oldenborg	34-48	145	1.000 tons	1663 ⁴⁵	1677
Tre Kroner	68	554	1.200 tons	1666 ⁴⁵	1712
PrinsChristian ⁴⁶	76-96	580	1.800 tons	1667 ⁴⁵	1717
Haabet	38	?	145 tons	1669 ⁴⁵	1678

¹ Hier und nachfolgend ist das ungedruckte Quellenmaterial, auf das hingewiesen wird, im Rigsarkiv Kopenhagen zu finden. Berens Gesuch liegt unter Rentekammer (nachfolgend Rtk. genannt) Abrechnungen IX, X, IIL, dat. 14.dec.1647.

² Kancelliets brevbøger 1637-1639, 1944, S.531.

³ Kong Christian den Fjerdtes Kalenderoptegnelser fra Aarene 1617, 1629 und 1639. Herausgeben von C.F. Bricka, Danske samlinger I. Rk. V, 1869-70, S.80;

Rtk., Reviderede civile regnskaber, kgl. Omlagsregnskab 1639 udgift no. 121. Das Schiff sollte insgesamt 8.000 Rigsdaler kosten.

⁴ J.H.Koch: Von der Neustädter Schiffswerft aus dem 17.Jhdt., Jahrbuch 1984, S.118

⁵ Jfr. Karl-Friderich: *Der Schiffbau der hansischen Spätzeit*, Weimar 1960, 106f.

⁶ Koch 1984, S.119f.

⁷ Rtk., *Rev.civ.regnsk.*, kgl. omslagsregnskab 1641 udgift no.125.

⁸ Archiv der Ev.-Luth. Pfarrkirche zu Neustadt: Nr.49 *Licenten Einnahme in der Neustadt; 1.Febr. bis 9.May 1638; 14.May bis 31. Decembris 1638*

⁹ Rtk.*Rev.Civ.Regnsk.*, kgl.Omslagsregnskab 1639 udgift no.121. *Sancta Maria: selbe Stelle 1640 udgift no.109*; J.H.P.Barfod: *Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-1699*, 1963 S.9. – *Im folgenden ist die Zahl der Kanonen aufgegeben nach Barfod 1963, S.7f., 15 und die Größe der Besatzung nach Daas optegnelsesbog (Da Kanc B 186 186, fol69) und H.D.Lind: Om Kong Kristian den Fjerdes Orlogsflaade, Tidsskrift for Søvæsen, Ny Række, 25, 1890, passim.*

¹⁰ kgl. omslagsregnskab 1641 udgift no.125.

¹¹ kgl. omslagsregnskab 1643 udgift no.174.

¹² Chr.Bruun: *Curt Sivertsen Adelaer, 1871, S.420, 426, Lind 1890, S.44*

¹³ C.C.Gjörwell: *Nya svenska bibl.*, 2, Stockholm 1763, S.429, 431; Kancelliets brevbøger 1644-1645, 1968, S.46, siehe auch *ibid.*S.58, 87, 105; A.Zettersten: *Svenska flottans historia åren 1635-1680, Norrtelje 1903, S.362, 587; Rtk.Afregninger IX, 8, III(Berens' erstatningsansøgning); Handlingar rörande Sveriges historia 3.serie, XII, 1909, S.262.*

¹⁴ Rtk.Afregninger IX, 8, VII.; *Zu bemerken ist, dass dieser Preis nicht die Kanonen beinhaltet. Das Ablieferungsdatum für „Victoria“ wird mit 1650 falsch angegeben bei H.G.Gaarde: Efterretninger om den danske og norske Søemagt, 1, 1832, S.146f.; Bruun 1871, S.277.; Barfod 1963, S.10, 15, 31. „Victoria“ wurde abgeliefert in Kopenhagen am 23.September 1647 infolge eines Vertrages vom 16.Juni 1646.*

¹⁵ Rtk.Afregninger IX, 8, XXVI.

¹⁶ J.H.Koch: *Hafenverkehr, Schiffbau und Packhäuser im Kreis Oldenburg, Holstein, JB f. Heimatkunde, 1965, S.114, J.H.Koch: Dänischer Kriegsschiffbau in Neustadt im 17:Jhdt., JB f. Heimatkunde 1968, S.39 und JB 1984, S.124.*

¹⁷ Koch: JB 1984 S.124.

¹⁸ *Betr.dänische Kriegsschiffe mit den genannten Namen: Chr.4's breve IV, S.175, 33f.; VI, S.48; VII, S.46-48; Chr,Bruun (udg.): Kort overslag over Rigens Indtægt og Udgift 1642, Danske samlinger I, VI, 1870-71, S.345; Bruun 1871, S.418-420, Lind 1890, S.419, 422, 429f., 440, Barfod 1963, S.7f. - Om "Røde Ræv": Koch 1965, S.144, 1968, S.43 u.1984, S.123. Kildespørgsmål er ikke afklaret. Barfod 1963: S.8, 122 erwähnt, dass "Røde Ræv" gleich nach dem Krieg angeschafft worden sein kann, aber nicht woher. Deshalb braucht das Schiff nicht aus Neustadt sein, weil hin und wieder auch fertige Schiffe von der Krone aufgekauft worden sind, z.B. von Kaufleuten.*

¹⁹ Sune Dalgård: *Salpeterolden af 1638-39 und der dahinterliegende private Spekulationshandel, Historisk tidsskrift 11. Rtk.IV. 1953-56, S.322f., 330f.*

²⁰ P.Holck: *Flaadelisterne omkring Krigsaaene 1644-55, Tidsskrift for Søvæsen 114, 1945, S.551.*

²¹ F.W.L. Badse: *Det russisk-østbaltiske markeds betydning for den dansk-norske stat 1629-43, Utrykt speciale, Københavns Universitet 1968, S.87 og note 259; Handlingar rörande Sveriges historia, 3. serie, X, 1905, S.424.*

²² Gjörwell 1763, s.429, 431: Kancelliets brevbøger 1644-1645, 1968, S.46, siehe auch *ibid.* S.58, 87, 105; Zettersten 1903, S.362, 587; Rtk. Afregninger IX, 8, III (Berens' erstatningsansøgning); Handlingar rörande Sveriges historia 3.serie, XII, 1909, S.262.

²³ Barfod 1963, S.10, 20, 22ff., 29, 31.

²⁴ Bruun 1871, S.223f., Lind 1896, S.76, P.Holck: *Elfenbensmodellen af "Norske Løve", Tidsskrift for Søvæsen 102, 1931, S.81-86 (gibt 32 Kanonenöffnungen an und als Bauort Norwegen), Johan Jørgensen: Familie Würger i Lübeck og København, Historiske Meddelelser om København 1969, S.15.*

²⁵ John T. Lauridsen: *Marselis-konsortiet*, 1987.

²⁶ H. Kellenbenz: *Spanien, die nördlichen Niederlande und der skandinavischbaltische Raum in der Weltwirtschaft und der Politik um 1600*, Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 41, Wiesbaden 1954, S.329.

Und auch Lauridsen 1987, S.54f.

²⁷ Es gibt keinen Zweifel daran, dass Corfitz Ulfeldts und Hannibal Sehesteds Machtperiode in den 40er Jahren des 17. Jhdts. diese Entwicklung beschleunigt haben.

²⁸ Niels M.Probst: *Christian 4.s flåde*, 1996, S.178

²⁹ Carl-Günther Lohf: *JB f. Heimatkunde 2000*, S. 36,: *Der dreißigjährige Krieg im östlichen Holstein*.

³⁰ Probst, *Christian 4.s flåde 1996*: S.327

³¹ Probst, *Christian 4.s flåde 1996*: S.34

³² Es sind sowohl die Stückzahl der Kanonen als auch die Feuerkraft als Summe der Kaliber aller Kanonen des Schiffes in kg angegeben.

³³ Bei der Abmessung ist soweit bekannt die Verdrängung in tons nach der Formel: Länge x Breite x Tiefgang x 1,025 x 0,5 eingetragen. Die Maße sind in Meter (ein dän. Fuß = 0,31385 m) angegeben.

³⁴ Rtk.Rev.Civ.Regnsk., kgl.Omslagsregnskab 1639 udgift no.121.

³⁵ Rtk.1640 udgift no.109; Barfod: *Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-1699*, 1963 S.9. – Im folgenden ist die Zahl der Kanonen, die Größe der Besatzung und des Schiffes aufgegeben nach Probst 1996 bzw. Barfod 1997

³⁶ Ausgeführt von der Werft von Berns u. Marselis

³⁷ kgl. omslagsregnskab 1641 udgift no.125.

³⁸ kgl. omslagsregnskab 1643 udgift no.174.

³⁹ Von Schweden erobert in Ebeltoft.

⁴⁰ Chr.Bruun: *Curt Sivertsen Adelaer*, 1871, S.420, 426, Lind 1890, S.44

⁴¹ Archiv der Ev.-Luth. Pfarrkirche zu Neustadt: Nr.49 Licenten Einnahme in der Neustadt 1643; 29.08.1643 Otto von Nüßen vor sein Schiff der Patriarch Jacob genandt wegen verbawten Holtzes geben 6 Rthlr 32 β; 27.10.1643 Albrecht Baltzer Behrens vor sein Schiff Charitas wegen eingebawten Holtzes geben 6 Rthlr 32 β; Albrecht Baltzer Behrens vor sein Schiff Fides geben 6 Rthlr 32 β; 11.11.1643 Albrecht Baltzer Behrens vor sein Schiff Justitia genandt geben 6 Rthlr 32 β

⁴² C.C.Gjörwell: *Nya svenska bibl.*, 2, Stockholm 1763, S.429, 431; Kancelliets brevbøger 1644-1645, 1968, S.46, siehe auch *ibid.* S.58, 87, 105; A.Zettersten: *Svenska flottans historia åren 1635-1680*, Norrtelje 1903, S.362, 587; Rtk.Afregninger IX, 8, IIL(Berens' erstatningsansøgning); Handlingar rörande Sveriges historia 3.serie, XII, 1909, S.262.

⁴³ Rtk. Afregninger IX, 8, VII.; „Victoria“ wurde abgeliefert in Kopenhagen am 23.September 1647 infolge eines Vertrages vom 16.Juni 1646.

⁴⁴ Rtk.Afregninger IX, 8, XXVI.

⁴⁵ Ausgeführt von Claus Reimers

⁴⁶ Umbenannt 1673 in Christianus Quintus und 1684 in Elephanten