

Die frühe Carlsburg, die Seeinvasion von 1675 und Wangerooger Lotsen

Scheper, Burchard

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Scheper, B. (1992). Die frühe Carlsburg, die Seeinvasion von 1675 und Wangerooger Lotsen. *Deutsches Schiffsarchiv*, 15, 279-288. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54209-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DIE FRÜHE CARLSBURG, DIE SEEINVASION VON 1675 UND WANGEROOGER LOTSEN

VON BURCHARD SCHEPER

Die Herzogtümer Bremen und Verden befanden sich seit 1645 unter schwedischer Herrschaft.¹ Das wurde durch den Frieden von Osnabrück 1648 sanktioniert. Die Herzogtümer blieben zwar Glieder des Reichs, doch erhielten die schwedischen Könige und ihre Nachfolger von Kaiser und Reich das Territorium zwischen Weser und Elbe als ewiges und unteilbares Reichslehen. Der schwedische König mußte als deutscher Reichsfürst dem Kaiser den Huldigungseid leisten, doch blieben die Einflußmöglichkeiten des Kaisers gering, wenn diese auch, wie die Zukunft lehren sollte, nicht unterschätzt werden durften. Der schwedische König war ein Erbherrscher, der durch Eroberung in den Besitz des Territoriums gelangt war, ein Faktum, das durch vertragliche Regelungen bestätigt, legitimiert und garantiert wurde. Die Herzogtümer galten fortan als Provinzen innerhalb des schwedischen Herrschaftsbereichs. Ihre Inkorporation in das schwedische Reich fand nicht statt. Daher besaßen die Stände in den Herzogtümern weder Sitz noch Stimme im schwedischen Reichstag. Eine relative Selbständigkeit der Herzogtümer war damit vorgegeben. Dieser Sonderstatus war von den Schweden gewollt und kam sogar ihren Absichten entgegen.

Die Herzogtümer sollten u.a. Schweden als Militär- und Finanzbasis dienen. Eine moderne Verwaltung wurde eingeführt. Diese führte die Herzogtümer aus den mittelalterlichen Verhältnissen heraus und wirkte noch lange nach.² Zweifelsohne war für die Schweden eine moderne Verwaltung unmittelbare Voraussetzung dazu, ihre Vorhaben realisieren zu können. Diese richteten sich nun keineswegs allein auf die Bereiche Finanzen und Militärwesen, sondern die Schweden hatten bereits seit längerem weitreichende handelspolitische und wirtschaftliche Ambitionen.³ Es war offensichtlich, daß die Herzogtümer unter diesem Aspekt so etwas wie ein Körper ohne Kopf waren.

Bremen hatte 1646 durch ein kaiserliches Diplom die Reichsfreiheit erlangt.⁴ Die Rechtmäßigkeit dieses Vorgangs wurde schwedischerseits bestritten. Mit vielen juristischen Argumenten stellte der berühmte, aus Norden gebürtige Helmstedter Gelehrte Hermann Conring (1606–1681) bereits 1652 in einer sehr umfangreichen Schrift die Legitimation der bremischen Reichsstandschaft in Frage.⁵ Unmittelbarer Anlaß dazu war 1651 die bremische Weigerung gewesen, der Königin Christine zu huldigen. Bremen war damals eine wirtschaftliche und politische Potenz von beachtlichem Umfang.⁶ Es besaß allerdings bei weitem nicht den Rang Hamburgs, das 1662 bereits 75 000 Einwohner zählte (1600 waren es lediglich 36 000 gewesen) und das nordeuropäische Finanz-, Wirtschafts- und Informationszentrum schlechthin war.⁷ Hier wurden u.a. alle möglichen Geldgeschäfte abgewickelt. Die Selbständigkeit Hamburgs lag daher im wohlverstandenen schwedischen Interesse. Bremen hingegen befand sich in einer ganz anderen Situation. Der Besitz Bremens lag nicht nur im wirtschaftlichen und politischen Interesse Schwedens, sondern der erste schwedische Generalgouverneur der Herzogtümer, Graf Hans Christopher von Königsmarck, war auch persönlich motiviert, gegen Bremen vor-

zugehen. Ihm wurde nachgesagt, er habe verbreitet, Schweden müsse die Stadt haben, auch wenn es darüber die Herzogtümer verlieren sollte. Unter anderem versuchte er, die Handelswege Bremens abzuschneiden.⁸

Den juristischen Argumentationen und kriegerischen Absichten folgten 1654 die ersten militärischen Verwicklungen. Dieser erste Krieg Schwedens gegen Bremen wurde rasch eine europäische Angelegenheit. Nicht zuletzt dieser Umstand verhinderte die militärische Okkupation Bremens durch Schweden. Es gelang Schweden 1665/66 auch in einer zweiten großen Anstrengung nicht, Bremen in Besitz zu nehmen.

Die wenigen Zugeständnisse Bremens im Habenhausener Friedensvertrag vom 18. Mai 1667 fielen realpolitisch nur wenig ins Gewicht. Der mißlungene Versuch Schwedens, Bremens habhaft zu werden, war das Signal für die Umorientierung Schwedens. Der Gedanke gewann Raum, durch eine Stadtgründung den handelspolitischen, militärischen und finanzpolitischen Zielen Schwedens zu entsprechen. Schweden benötigte auf deutschen Boden ein Zentrum, um diesen Zielen gerecht zu werden und in die Offensive zu gehen. Die Herzogtümer waren auch als vorgeschobene Außenposten – Schweden befand sich damals in ständiger Auseinandersetzung mit Dänemark – zur Errichtung eines schwedischen Ostseereiches von Finnland bis Norddeutschland von Belang. 1669 riet der schwedische Merkantilist Johann Risingh in einer Schrift über den Kaufhandel zur Anlage von Handelsstädten auch im Bereich des Herzogtums Bremen.⁹ Es lag auf der Hand, daß angesichts der damaligen kolonialen Ziele Schwedens und der Absicht, handelspolitisch in die Offensive zu gehen, die zu errichtende Stadt ein Seehandelsplatz sein mußte. Daher begannen schon bald nach dem Frieden von Habenhausen, spätestens jedoch 1669, konkrete Planungen zur Errichtung von Stadt und Festung Carlsburg auf dem Gebiet des heutigen Bremerhaven.¹⁰

Väter des Carlsburgprojektes waren der Reichsfeldmarschall Carl Gustav Wrangel (1613 bis 1676) und der Generalgouverneur der Herzogtümer, Feldmarschall Henrik Horn (1618 bis 1693). Planung und Bauleitung lagen bei Jean de Mell aus Dieppe.¹¹ Am 11. Juni 1672 erfolgte durch Henrik Horn der erste Spatenstich zur Gründung von Stadt und Festung, deren Aufbau allerdings nur zögernd voranging. Wir müssen es uns angesichts unserer Thematik versagen, an dieser Stelle näher auf die Anfänge der Carlsburg einzugehen. Kaum bekannt, jedoch außerordentlich bemerkenswert ist die Tatsache, daß offenbar auf Veranlassung des Reichsmarschalls Wrangel der bereits genannte Jean de Mell zwischen 1666 und 1669 Pläne entwarf, die darauf hinausliefen, Bremen buchstäblich das Wasser abzugraben und auszutrocknen.¹² Bei Achim sollte die Weser gestaut und deren Wasser durch einen Kanal zur Wümme geleitet werden. Über den Kanal und über die Wümme sollte dann an Bremen vorbei der Schiffsverkehr in die untere Weser geführt werden. Aus dem Plan wurde nichts; er teilte damit das Schicksal vieler Projekte aus der Schwedenzeit. Er machte jedoch die schwedische Absicht deutlich, die bremische Handelsstellung zu liquidieren. Die Bremer hingegen verfolgten die Gründung der Carlsburg nicht nur mit verständlichem Argwohn, sondern versuchten dieser zu begegnen.¹³ Die Frontstellung Bremens gegen Schweden erlebte einen ihrer Höhepunkte in den Aktionen der bremischen Bürger gegen Statius Speckhan, früherer bremischer Bürgermeister und seit den 60er Jahren des 17. Jahrhunderts schwedischer Rat. Sein Haus in der Langenstraße zu Bremen wurde im November 1666 geplündert.¹⁴ Die Stadt mußte sich bei Wrangel entschuldigen und sich zu einer Entschädigung von 800 Talern an Speckhan verstehen. Es ist jedoch in diesem Zusammenhang nicht ohne eine gewisse Pikanterie, daß das 1674 der Carlsburg von König Karl XI. verliehene, jedoch nie veröffentlichte Privileg von Statius Speckhan bearbeitet worden ist.¹⁵

Nicht nur die Gründung der Carlsburg, sondern auch Gründungen wie die von Glückstadt (1616) und der Christiansburg (1682) stießen auf erhebliche Vorbehalte innerhalb der seit dem hohen Mittelalter etablierten Städtelandschaft Norddeutschlands. Ebenso ablehnend wie

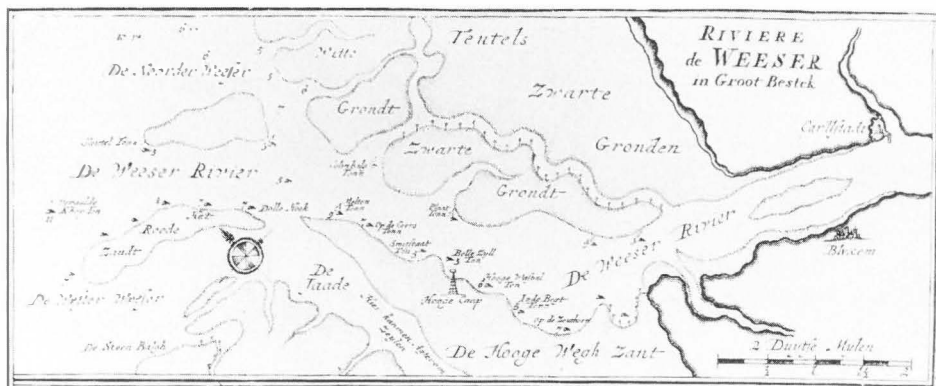


Abb. 1 Mathurin Guitet: Wad- en Buyten-Kaart ... 1710. Detailkarte der Wesermündung.

Bremen gegenüber der Carlsburg verhielt sich auch Hamburg gegenüber Glückstadt und Altona. Es wird von erheblichen Aufregungen berichtet, die es wegen der Gründung der Carlsburg und der Christiansburg gegeben habe.¹⁶ Auch an Drohungen fehlte es offenbar nicht.

Diese Aufregungen und Drohungen gingen keineswegs nur von den nordwestdeutschen Städten aus. Auch die damaligen Territorialmächte des norddeutschen Raumes, vertreten durch den Bischof von Münster, den Kurfürsten von Brandenburg und die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg sahen, jeweils differenziert nach ihrer Interessenlage, entweder kritisch oder gar feindselig auf den Seehandelsplatz Carlsburg, der, wie die Akten ausweisen, in den 70er und 80er Jahren des 17. Jahrhunderts ungewöhnlich großes öffentliches Interesse auf sich zog.¹⁷ Das lag einerseits daran, daß an der Nordseeküste, nimmt man zu Glückstadt, Carlsburg und Christiansburg noch Friedrichstadt an der Treene hinzu, ein den alten Städten vorgelagertes jüngerer Städtensystem sich zu entwickeln begann, das einerseits aus wirtschaftspolitischen Gründen auf Ablehnung stieß, andererseits auch in machtpolitischer Hinsicht ein bedeutender Faktor werden konnte. Das mußte die Territorialstaaten tangieren und konnte von ihnen nicht hingegenommen werden. Ganz unmißverständlich wird dieser Sachverhalt in einer landesherrlichen Instruktion vom 6. Oktober 1677 für die münsterischen Gesandten, die mit Braunschweig-Lüneburg zu verhandeln hatten, dargestellt. Es heißt dort: *Carlstatt were gefährlich. Schweden konte meister zur see werden.*¹⁸ Daher wurde gerade von den Territorialmächten und nicht von Dänemark nach der Kapitulation der Carlsburg die »Rasierung« dieses Ortes gefordert.

Die Carlstatt befand sich noch im Aufbau, ihre wirtschaftliche und handelspolitische Zukunft war noch ungewiß – nur wenige Interessenten hatten sich bisher hier niedergelassen –, als sie im Sommer 1675 in den Sog kriegerischer Verwicklungen geriet. Die Festung befand sich im September 1675 allerdings schon in durchaus verteidigungsfähigem Zustand. Öffentliche Gebäude gab es vornehmlich nur solche, die militärischen Zwecken dienten. Darunter befanden sich Kommandantenhaus, Schmiede, Pulverturm, Back- und Brauhaus, Weinkeller, ein Logement für zehn Offiziere, die Hauptwache, Wachthaus, eine lange Baracke für 1400 bis 1500 Soldaten etc.¹⁹ Außerdem existierte noch eine Ziegelbrennerei, und es gab ein Provianthaus innerhalb der Befestigungsanlage der Carlsburg.²⁰ Artilleristisch war die Festung gut ausgerüstet und vorbereitet: Auf den Wällen standen 72 Stücke, drei große Karttaunen befanden sich in Reserve, ein Mörser zu 70 Pfund war jedenfalls bis zum Mai 1675 vorhanden. Unter Mells Kommando stand dessen Brigade, die sich aus insgesamt sechs Kompanien zusammensetzte, darunter zwei Kompanien Reiter. Ihre Stärke betrug zusammen ca. 600

Mann. Schweden hatte sich vornehmlich aus finanziellen Gründen – es war auf französische Subsidien angewiesen – auf die Seite Frankreichs geschlagen. Es hatte sich verpflichtet, gegen die Parteigänger der Niederländer militärisch vorzugehen. Frankreich wurde der Reichskrieg erklärt. Unter französischem Druck mußte Schweden von Pommern aus einen Entlastungsangriff gegen Brandenburg unternehmen, der am 18. Juni 1675 zur schwedischen Niederlage bei Fehrbellin führte.²¹

Dieser Angriff war der Anlaß – der schwedische König zählte ja zu den deutschen Fürsten –, Schweden zum Reichsfeind zu erklären. Die sogenannte »Reichsexekution« gegen die Herzogtümerübernahmen Truppen aus Celle-Wolfenbüttel, aus dem Bistum Münster, aus Dänemark und Brandenburg. Ein hervorragendes Ziel der Verbündeten neben der Einnahme Stades war die Eroberung der Carlsburg. Hier begannen unter dem Befehl des Obristen Mell im Sommer 1675 umfangreiche Verteidigungsvorbereitungen. Dazu zählten auch Proviantkäufe.²² Käse wurde aus der Grafschaft Oldenburg angekauft. Auch mit Tabak und Pfeifen versorgte man sich. In Hadeln wurden im September 1675 über 150 Stück Schlachtvieh und 300 Last Korn erworben. Aus dem Lande Würsten wurde Getreide geliefert.²³ Munition aus Stade traf in der Festung ein.

Die alliierten Truppen, die einander häufig mit Mißtrauen begegneten, rückten von verschiedenen Seiten im September 1675 gegen die Carlsburg vor. Die münsterischen Truppen standen unter dem Befehl des Generalmajors Gustav Wilhelm von Wedel, die celleschen Einheiten wurden von Generalleutnant Jeremias Chauvet geführt. Generalleutnant Gustav Adolf von Baudissin war der Befehlshaber der Dänen. Ehe deren Truppen jedoch zum Einsatz gelangen konnten, kam es zur Invasion der Carlsburg von See her. Im Juli 1675 wurden holländisch-brandenburgische Kriegsschiffe in Rotterdam ausgerüstet. Diese Flotte stand unter dem Kommando des brandenburgischen Obersten Simon de Boley.²⁴ Am 16. September erschienen diese brandenburgischen, von Holland gemieteten Schiffe vor der Carlsburg. Es handelte sich um sieben Kriegsschiffe und fünf kleine Schiffe.²⁵ Diese benutzten zunächst das rechte Fahrwasser und hielten sich somit an der oldenburgischen Seite. Zwei Tage darauf, am 18. September, wechselte die Flotte zum linken Fahrwasser der Weser auf die schwedische Seite und warf Anker. Nun wurde das brandenburgische, in Rotterdam angeworbene Regiment in Schuten und Schaluppen an Land gesetzt. Die Truppen, etwa 600–900 Mann stark, versammelten sich auf dem Hof des Oberkammerers Rosenacker, etwa vier Kilometer nördlich der Carlsburg.²⁶ Die Landung erfolgte bei ungünstigen Wetterverhältnissen. Am 19. September bei Tagesanbruch lichtete die Flotte, nachdem die Landungstruppen ihre Position eingenommen hatten, erneut die Anker und legte sich um die Carlsburg. Als bald begann eine heftige Kanonade. Die Kriegsflotte schoß auf die Wälle und die Batterien der Carlsburg. Man wollte die Artillerie in der Festung außer Gefecht setzen und Breschen in die Verteidigungsanlagen schießen, damit der Infanterieangriff erfolgen konnte. Es sollen nach relativ übereinstimmenden Berichten etwa 3000–3500 Schüsse auf die Festung abgegeben worden sein.²⁷ Die Rauchentwicklung, der Donner und der Blitz, die nach den Berichten mit der Beschießung einhergingen, machten einen großen Eindruck auf die Zeitgenossen, wie das entsprechende Echo in den Quellen belegt. Über die Wirkung der Beschießung ist aus den Quellen kein einheitliches Bild zu gewinnen. Man wird jedoch davon ausgehen dürfen, daß diese nicht erheblich gewesen sein wird. Dem Tagebuch des Erich Johann Meck ist zu entnehmen, daß *die Baraquendächer ziemlich durchlöchert, einige Pferde und kühe erschossen und einem franzosen das bein abgeschossen* wurde.²⁸ Ob dieser Bericht der Realität entspricht, wird nach dem heutigen Erkenntnisstand dahingestellt bleiben müssen; er entspricht jedoch in der Tendenz anderen uns bekannten Berichten.²⁹ Einer der wesentlichen Gründe für den zweifelsohne geringen Erfolg der Beschießung dürfte darin liegen, daß in der Carlsburg wegen der geringen Zahl dort vorhandener Gebäude ein großflächiger Brand nicht entstehen konnte. Die

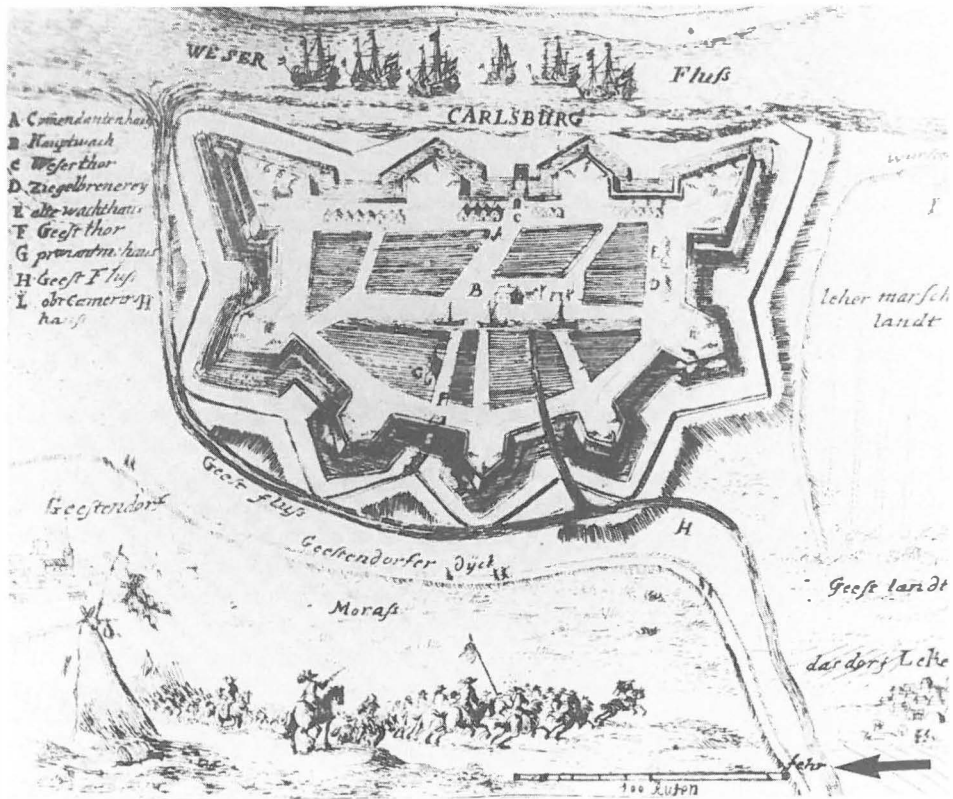


Abb. 2 Belagerung der Festung Carlsburg 1675. Anonymer Kupferstich.

Geschütze der Festung feuerten zurück. Das Hauptziel war die TROMMEL, das Schiff des Befehlshabers, nach den Quellen eine Fleute. Es handelte sich um ein großes Schiff, das gleich ein Blockhaus anzusehen war.³⁰

Über die Wirkung des Geschützfeuers der Carlsburg wird man keine verbindlichen Aussagen wagen wollen. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß zumindest bis in den Anfang des 20. Jahrhunderts hinein Schiffziele durch Küstenartillerie leichter zu bekämpfen waren als Landziele durch Schiffsgeschütze. Hölzerne Schiffe waren außerdem relativ leicht zu beschädigen oder gar in Brand zu schießen. Daher könnte der Bericht des bereits zitierten Meck, daß 60 Mann auf den Schiffen *blesstret undt erschossen* worden seien, durchaus der Wirklichkeit nahe kommen. Außer Zweifel steht jedenfalls, daß Schiffe beschädigt worden sind.³¹ Während der Kanonade rückten die gelandeten »Marineinfanteristen« unter dem Kommando des ebenfalls an Land gegangenen Simon de Bolsey bis zum Leher Deich gegen die Carlsburg vor. Am 20. September forderte der brandenburgische Oberst durch einen Tambour schriftlich zur Kapitulation auf. Er bekam jedoch aus der Festung keine andere Antwort als »Pulver und Blei«. Der brandenburgische Oberst zögerte zunächst mit dem Angriff. Er warf Brustwehren auf und verhartete hinter der Deichlinie. Augenscheinlich zogen sich bald die Invasoren, nachdem sie wenig oder nichts ausgerichtet hatten, auf ihre alte Position wieder zurück. Die Carlsburger wagten jedenfalls einen Ausfall. Vermutlich trug dazu bei, daß Überläufer berichtet hatten, die Invasionstruppen bestünden aus kampfunwilligen Franzosen.

An dem Ausfall waren etwa 200–300 Festungssoldaten beteiligt. Er endete mit einer schweren Niederlage, die einem Fiasko gleichkam. Der Angriff stand unter dem Kommando der Kapitäne Dahlmann und Fröhlich. Der verwundete Dahlmann erlag seinen Verletzungen. Die Zahl der Carlsburger Toten soll nach Meck 20, die Zahl der Verwundeten 30 betragen haben.³² Drei Geschütze gingen verloren. Die Brandenburger machten überdies 15 Gefangene.³³ Es gibt eine Überlieferung, die berichtet, daß auf der brandenburgischen Seite ein Kapitän, ein Fähnrich und 30 Gemeine geblieben seien.³⁴ Zweifelsohne waren die brandenburgischen Verluste geringer als die der Carlstädter. Die verschanzten Invasionstruppen befanden sich in der strategisch besseren Position, weswegen ihr Befehlshaber auch keinen Angriff erwartete. Das Gefecht dauerte fast drei Stunden.

Doch das Blatt wendete sich rasch. Sehr zur Überraschung des Obristen Bolsey griffen am 22. September die Obristen Sidon und Axel Wachtmeister mit über 2000 von Stade herangeführten Reitern und Dragonern an. Der brandenburgische Oberst hatte zunächst die »Zeitung« vom Heranrücken der schwedischen Reiterei zum Entsatz der Carlsburg überhaupt nicht glauben wollen.³⁵ Die schwedischen Reiter waren am 21. September abends in Debstedt angelangt. Sie verharrten dort, um sich auf den Angriff vorzubereiten. Einer Überlieferung zufolge wurde ihre Ankunft jedoch von einem Debstedter Bauern verraten.³⁶ Jedenfalls erhielt Bolsey Gelegenheit, vor dem Angriff mit der Wiedereinschiffung zu beginnen. Er *quittierte* sofort sein Lager. Die Einschiffung wurde durch einen heftigen Sturm außerordentlich behindert. Die schwedische Kavallerie begann in den frühen Morgenstunden des 22. September kurz nach Sonnenaufgang mit dem Angriff. Die Brandenburger hatten zu diesem Zeitpunkt ihr Lager bereits verlassen. Der Sturm verhinderte, daß die Schiffe der Brandenburger rasch das offene Fahrwasser gewinnen konnten. Diesen Umstand wußten die Schweden zu nutzen. Sie trieben die Brandenburger in das Wasser. Vermutlich ist es zu Gefechten auf den Schiffen selbst gekommen. Es muß dahingestellt bleiben, ob bei diesem Gefecht – wie berichtet wird – 200 unter brandenburgischem Kommando stehende Soldaten getötet und 400 gefangen worden sind. In jedem Fall war die Zahl der Toten hoch. Es kann auch davon ausgegangen werden, daß zumindest 300 Gefangene gemacht worden sind. Unter den Gefangenen befanden sich ein Oberstleutnant, drei Kapitäne und auch der Sohn des Obersten de Bolsey. Der Oberst selbst konnte sich retten. Es soll auch zu Kapitulationen auf den Schiffen gekommen sein.³⁷

Die Schweden griffen nun auch erfolgreich die Dänen im Lande Wursten an und machten u.a. eine bemerkenswerte Zahl an weiteren Gefangenen, worauf an dieser Stelle jedoch nicht mehr eingegangen werden kann. Ähnliches gilt auch für die dänisch-niederländischen Seeaktivitäten in dieser Zeit.

Die Seeinvasion der Brandenburger war jedenfalls gescheitert. Das hatte u.a. zur Folge, daß Brandenburg bei den späteren Kapitulationen der Carlstadt und der Herzogtümer nicht mehr berücksichtigt wurde. Die brandenburgisch-niederländische Flotte zog sich nach diesen Ereignissen sofort von der Weser zurück und lief zunächst Glückstadt an der Elbe an.³⁸

In den Quellen wird, wie dargestellt, von Flottenmanövern der brandenburgischen Schiffe vor und während der Beschießung der Carlsburg berichtet. Es stellt sich die Frage, wie es überhaupt möglich war, die nicht ganz einfachen Manöver durchzuführen. Bekannt ist, daß der Meeresstrom, der durch die Alte und Neue Weser hindurch in das Wurster Watt hineinströmt, durch die Jahrhunderte hindurch stark erodierend gewirkt hat und dadurch viele Veränderungen in der Flußlandschaft der Weser vonstatten gegangen sind.³⁹ Das wirkte sich selbstverständlich auch auf das Fahrwasser aus. Es ist indes trotz bemerkenswerter Arbeiten auf diesem Gebiet auch heute noch nicht möglich, über die Flußlandschaft der Außenweser vom 10. bis zum 17. Jahrhundert völlig gesicherte Aussagen zu machen, weil es, wie nicht anders zu erwarten, an den notwendigen kartographischen Aufnahmen fehlt.⁴⁰ Die damaligen Seeleute besaßen selbstverständlich Erfahrungswerte, die uns heute nur noch beschränkt

zugänglich sind. Um in die Weser einzufahren, waren Kenntnisse der vielen Untiefen nötig, die häufig genug den Schiffen zum Verhängnis wurden. Das Fahrwasser war durch etliche Windungen gekennzeichnet. Man suchte daher die Fahrrinne durch Tonnen zu markieren. Schon 1066 soll bei Mellum in der Außenweser eine Fahrwassertonne ausgelegt worden sein.⁴¹ Auf der Außenweser gab es 1541 bereits 14 Tonnen und neun Baken. Eine Weserkarte aus dem Jahr 1635 kennt elf Fahrwassertonnen. Auf Merians Weserkarte von 1635 sind 51 Tonnen und 44 Baken von Bremen bis zur See verzeichnet. Besondere Beachtung verdient die im April 1664 erstmals ausgelegte bremische Schlüsseltonne, mit der das Betonungssystem vor der Wesermündung vorläufig abgeschlossen wurde.

Es war jedoch offenkundig, daß vor, während und nach den ersten Fahrwassermarkierungen auf der Weser ohne Lotsen nicht auszukommen war. Der Zeitpunkt des ersten Auftretens von Lotsen in der südlichen Nordsee liegt verständlicherweise im Dunkeln. Wir wissen jedoch, daß zur Zeit der Wikinger das Lotsenwesen längst eine feste Größe sowohl in der damaligen Küsten- als auch Fernfahrt war.⁴² Nachrichten über das Lotsenwesen vor der deutschen Küste gibt es zuerst von den Helgoländer Lotsen seit dem 15. Jahrhundert. – Mit diesen wenigen Hinweisen mag es hier sein Bewenden haben, zumal seit kurzem eine umfangliche Geschichte der Lotsenbrüderschaften an der Außenweser und an der Jade vorliegt.⁴³

Tatsächlich mußte, wie eine im Staatsarchiv Oldenburg verwahrte Akte ausweist, die brandenburgisch-holländische Flotte bei ihren Aktionen und Manövern gegen die Carlsburg auf Lotsen zurückgreifen.⁴⁴ Klagen um vorenthaltene Geldforderungen verdanken wir die schriftliche Fixierung dieser Nachricht. In diesem Fall war den Wangerooger Lotsen, um diese handelt es sich, ihr Lohn für geleistete Dienste nur teilweise ausgezahlt worden.

Die brandenburgisch-holländische Kriegsflotte war von holländischen »Piloten« bis zur Insel Wangerooge gelotst worden. Nach dem Bericht von Johann Eyleß aus Wangerooge geschah dieses ohne große Mühe und Arbeit.

Um die Wangerooger Lotsen zu gewinnen, war ihnen vorenthalten worden, daß sie sieben holländische Kriegsschiffe einlotsen mußten. Vielmehr war anlässlich des abgeschlossenen Kontraktes die Rede davon gewesen, daß es sich bei den Schiffen um Kauffahrteischiffe mit Waren handle. Diese wären lediglich einzulotsen. Die *4 arme piloten, wie sie auff die schiffe gekommen*, erlebten dann folgendes: Sie wurden von Oberst Bolsey und seinen Offizieren *angehalten*, bei ihnen zu bleiben. Fortan mußten die Lotsen fast täglich vor der Carlsburg die sieben Kriegsschiffe die *Weser auff und nieder* dirigieren. Die Lotsen hätten auch, so berichtet Eyleß, die Kriegsschiffe nach Glückstadt und sodann zweimal wieder in die offene See bringen müssen. Johann Eyleß, vielleicht so etwas wie ein Lotsenältester, jedenfalls in offiziellen Funktionen tätig, versäumt nicht, zu bemerken, daß die Lotsen *die große tiefgehende Schiffe, in solchen Kleinen reviren in leib und lebensgefaher unter den Stückkugeln* (Beschießung durch die Geschütze der Carlsburg) *ohntadelhaft wolbedienet haben*.

Man blieb den Lotsen ihren Lohn größtenteils schuldig. Deren Forderung für ihre Lotsendienste auf der Weser belief sich auf 134 Reichstaler. Darunter befand sich eine Tonne Bier zu vier Reichstalern. Da die Dienste der Lotsen über ihre bisherigen Dienstleistungen in der Weser hinaus von den Kriegsschiffen in Anspruch genommen wurden und die Lotsen die Schiffe ein zweites Mal in See bringen mußten, belief sich die Gesamtforderung der Lotsen auf 387 Reichstaler. Es ist aus den bisher bekannten Akten nicht ersichtlich, ob diese Summe je völlig entrichtet worden ist. Gezahlt wurde bis 1676 auf jeden Fall nur eine geringe Teilsumme. Johann Eyleß beklagt sich in einem Brief vom 28. August 1676 bei den seinerzeit in Bremen tagenden holländischen und brandenburgischen Gesandten, die augenscheinlich auch mit dieser Sache befaßt waren, sehr über diesen Umstand und bemerkt, daß wegen der fehlenden Zahlungen die Familien der Lotsen, die von ihm als arme und notleidende Leute apostrophiert werden, von ihm unterhalten werden müßten.

Eyleß weist ferner darauf hin, daß die »Piloten« nicht nur viel Mühe und Arbeit auf sich genommen hätten, nach seiner Ansicht bestünde auch die Gefahr, daß die Lotsen aufgrund ihrer negativen Erfahrungen sich künftigen Ansinnen, Lotsendienste zu übernehmen, verweigern könnten. Aus den Akten wird deutlich, daß nicht die brandenburgischen Offiziere zahlungsunwillig waren, sondern die schlechte Zahlungsmoral bei der brandenburgischen Regierung zu suchen war. Von Interesse ist schließlich noch, daß die Wangerooger Lotsen, wie die Akten eindeutig ausweisen, damals als ausgesprochene Kenner der Reviere auf der Weser und Elbe galten und entsprechenden Ruf genossen.

Die Seeinvasion zur Besetzung der Carlsburg war fehlgeschlagen. Das freilich schob das Schicksal der Festung nur hinaus. Die Landblockade der vereinigten Alliierten tat bald ihre Wirkung: Wasser und Proviant wurden knapp; Krankheiten dezimierten die Besatzung, so daß die Iststärke der Besatzung nur noch 290 Mann betrug. Munition war freilich noch genügend vorhanden. Daher wurden nach Einberufung eines Offiziersrates durch Mell am 7. Januar 1676 mit den Belagerern ein nicht unumstrittener Akkord geschlossen, der die Übergabe der Festung zum 22. Januar 1676 vorsah, was dann auch geschah.⁴⁵

Mit dieser Kapitulation, die nicht mehr Gegenstand unserer Erörterungen sein kann, war die Geschichte der Carlsburg noch keineswegs beendet.⁴⁶ Der Gedanke eines Seehandelsplatzes blieb in verschiedenen Variationen erhalten. Abschließend sei noch bemerkt, daß der Große Kurfürst den Fortgang der politischen und militärischen Ereignisse um die Carlsburg und die Herzogtümer mit Wachsamkeit und großem Mißtrauen verfolgte. Als die schwedischen Truppen aus Carlstadt und Stade vereinbarungsgemäß über Lübeck-Travemünde verschifft werden sollten und die Absicht bestand, das mit lübeckischen Schiffen durchzuführen, wandte sich der Kurfürst mißbilligend und protestierend an den lübeckischen Rat.⁴⁷ Die Verwicklungen, die in dieser Angelegenheit entstanden, können hier nicht mehr erörtert werden, sondern verdienen eine eigene Darstellung.

Anmerkungen:

- 1 Dazu und dem folgenden Beate-Christine Fiedler: Die Verwaltung der Herzogtümer Bremen und Verden in der Schwedenzeit 1652–1712. (= Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Stade, Bd. 7). Stade 1987, S. 35ff.
- 2 Richard Drögereit: An der Geestemündung zur Schwedenzeit. In: Niederdeutsches Heimatblatt, Nr. 160 (April 1963).
- 3 Burchard Scheper: Die Anfänge der Carlsburg bis 1674. In: Europäische Städte im Zeitalter des Barock. (= Städteforschung, Veröffentlichungen des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster, Reihe A, Bd. 28). Köln, Wien 1988, S. 370ff.
- 4 Herbert Schwarzwälder: Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 1. Bremen 1975, S. 344–347.
- 5 Dazu Burchard Scheper (wie Anm. 3), S. 367f. mit weiteren Literaturangaben.
- 6 Dazu Herbert Schwarzwälder (wie Anm. 4), S. 360ff. Man kann bei Bremen um die Mitte der 50er Jahre des 17. Jahrhunderts von einer Einwohnerzahl von knapp 20000 ausgehen.
- 7 Vgl. dazu Hans-Dieter Loose: Das Zeitalter der Bürgerunruhen und der großen europäischen Kriege. In: Hamburg – Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Hrsgg. von Hans-Dieter Loose. Hamburg 1982, S. 265–270.
- 8 Vgl. dazu Herbert Schwarzwälder (wie Anm. 4), S. 360–371; Wilhelm von Bippen: Geschichte der Stadt Bremen, Bd. 3. Bremen 1904, S. 78ff.
- 9 Burchard Scheper (wie Anm. 3), S. 371; Henning Eichberg: Schwedenfestung und Idealstadt – Carlsburg an der Unterweser. In: Die historische Relativität der Sachen. Auf dem Weg zu einer kritischen Technikgeschichte. Münster 1984, S. 54.
- 10 Dazu Henning Eichberg: Militär und Technik. Schwedenfestungen des 17. Jahrhunderts in den Herzogtümern Bremen und Verden. (= Bochumer Historische Studien 7). Düsseldorf 1976, S. 74ff.; Burchard Scheper (wie Anm. 3), S. 371ff.

- 11 Zu Jean de Mell siehe Henning Eichberg: Festung, Zentralmacht und Sozialgeometrie: Kriegsgenieurwesen des 17. Jahrhunderts in den Herzogtümern Bremen und Verden. Köln 1989, S. 147–149, und Burchard Scheper: Er entwarf die Baupläne der Carlsburg. In: Niederdeutsches Heimatblatt, Nr. 507 (März 1992).
- 12 StA Stade Rep. 5a, Fach 420, Nr. 16; Henning Eichberg (wie Anm. 11), S. 147; Burchard Scheper (wie Anm. 11).
- 13 Vgl. dazu Wilhelm von Bippen (wie Anm. 8), S. 179 Anm. 3; auch Hermann Schröder: Geschichte der Stadt Lehe. Wesermünde 1927, S. 479.
- 14 Dazu Herbert Schwarzwälder (wie Anm. 4), S. 387–389; auch Burchard Scheper: Über Gründungsversuche der Carlsburg im Rahmen stadtgeschichtlicher Entwicklungen auf dem Gebiet der heutigen Stadt Bremerhaven. In: Civitatum Communitas. Studien zum europäischen Städtewesen. Festschrift Heinz Stooß zum 65. Geburtstag. (= Städteforschung, Veröffentlichungen des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster, Reihe A, Bd. 28). Köln, Wien 1984, S. 810.
- 15 Burchard Scheper (wie Anm. 14), S. 806–812.
- 16 Gustavi Raschii Equitis (Meditatio Politica) de Novis urbibus condendis. Bremae 1682, S. 59–61.
- 17 Vgl. dazu z.B. HptStA Hannover Cal. 16 Nr. 1371, Nr. 1386, Cal. Br. 16 B, Nr. 30; auch Celle Br. 13b, Nr. 22, Celle Br. 13, Nr. 69; ferner StA Wolfenbüttel 1 Alt 19, Nr. 682ff., 2 Alt 19493.
- 18 Wilhelm Kohl: Akten und Urkunden zur Außenpolitik Christoph Bernhards von Galen (1650–1678), Teil 3. (= Quellen und Forschungen zum Absolutismus in Westfalen, Bd. 1). Münster 1986, S. 480.
- 19 Vgl. hierzu und dem folgenden Henning Eichberg (wie Anm. 10), S. 80; auch Hermann Schröder (wie Anm. 13), S. 476f.
- 20 Dazu Lina Delfs: Zur Geschichte der Ziegeleien im Raum Bederkesa-Lehe. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 62, 1983, S. 106–109.
- 21 Jürgen Bohmbach: Die schwedische Herrschaft in Stade und den Herzogtümern Bremen und Verden. In: Die Schweden in Stade in Krieg und Frieden. (= Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Stade, Bd. 12). Stade 1984, S. 108.
- 22 Henning Eichberg (wie Anm. 10), S. 81.
- 23 Erich von Lehe: Geschichte des Landes Wursten. Bremerhaven 1973, S. 337.
- 24 Vgl. hierzu Herbert Schwarzwälder: Die Carlsburg in Berichten von Zeitgenossen 1672 bis 1676. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 61, 1982, S. 165 und Anm. 103. – Schwarzwälder hat sich eingehend mit den Berichten der Zeitgenossen über die Carlsburg beschäftigt. Die Quellenstellen aus den Berichten der Zeitgenossen werden künftig nicht gesondert aufgeführt, sondern es wird grundsätzlich auf die zitierte Arbeit von Schwarzwälder verwiesen.
- 25 StA Stade Rep. 30 Tit. 31, Nr. 26. Über die Zahl der Schiffe gibt es in den Quellen einander widersprechende Angaben. Man wird jedoch, abgesehen von den fünf kleinen Schiffen, von sieben Kriegsschiffen auszugehen haben, einer Zahl, die auch von Johan Eyleß aus Wangerooge bestätigt wird, der unmittelbarer Zeitzeuge war. Vgl. dazu Anm. 44.
- 26 Wahrscheinlich ist der Hof des Oberkammerers Rosenacker mit dem späteren Brinkemahof identisch. Vgl. dazu Herbert Schwarzwälder (wie Anm. 24), S. 219 Anm. 97. – An dieser Stelle sei noch bemerkt, daß sämtliche Datierungen nach dem alten Stil erfolgen. Es müssen jeweils zehn Tage hinzugefügt werden, um die Daten des neuen Stils zu erhalten.
- 27 So z.B. auch die Leher Krönike im Stadtarchiv Bremerhaven.
- 28 Herbert Schwarzwälder (wie Anm. 24), S. 165.
- 29 Vgl. dazu die anderen bei Herbert Schwarzwälder (wie Anm. 24) aufgeführten Berichte.
- 30 StA Stade Rep. 30 Tit. 31, Nr. 26.
- 31 Herbert Schwarzwälder (wie Anm. 24), S. 182.
- 32 Ebd., S. 165.
- 33 HptStA Hannover Celle Br. 13b, Nr. 22.
- 34 StA Stade Rep. 30 Tit. 31, Nr. 26.
- 35 HptStA Hannover Celle Br. 13b, Nr. 22.
- 36 Herbert Schwarzwälder (wie Anm. 24), S. 209.
- 37 In den Quellen gibt es hinsichtlich der Kapitulation auf den Schiffen nicht immer übereinstimmende Angaben. Der Bericht über die Gefangennahme des Sohnes des Obristen Bolsey dürfte jedoch quellenmäßig gesichert sein. Vgl. dazu StA Stade Rep. 30 Tit. 31, Nr. 26.
- 38 StA Oldenburg Best. 20–44 Nr. 2, 3.
- 39 Dazu Hans Lüneburg: Neuere Erkenntnisse über die Natur der Wesermündungswatten. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 45, 1964, S. 87ff.

- 40 Vgl. Arend Lang: Das Wurster und Neuwerker Watt auf alten Karten. In: Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 45, 1964, S. 94ff.
- 41 Vgl. hierzu und dem folgenden Günther Spelde: Geschichte der Lotsenbrüderschaften an der Außenweser und an der Jade. Bremen 1985, S. 20ff., und Uwe Schnall: Zeichen der Schifffahrt auf älteren Karten des Unterweserraumes. In: 5. Kartographiehistorisches Colloquium Oldenburg 1990. Hrsgg. von Wolfgang Scharfe und Hans Harms. Berlin 1991, S. 15–30.
- 42 Dazu Uwe Schnall: Navigation der Wikinger. Nautische Probleme der Wikingerzeit im Spiegel der schriftlichen Quellen. (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 6). Oldenburg, Hamburg 1975, S. 44–48.
- 43 Günther Spelde (wie Anm. 41), S. 11ff.
- 44 StA Oldenburg Best. 20–44 Nr 2, 3.
- 45 StA Stade Rep. 5a 420, Nr. 11.
- 46 Hierzu Burchard Scheper (wie Anm. 14), S. 814ff.
- 47 HptStA Hannover Celle Br. 13, Nr. 51.