

Folge 2: Die Geburt der Flotte: Um 1510



Admiral Peder Skram (ca. 1503 - 1581) stand lange Zeit an der Spitze der dänischen Flotte. Unter Christian II. nahm er an den Schwedenkriegen teil und war danach im Auslandsdienst. Unter Christian dem Dritten war er 1535 Kommandeur einer dänisch-schwedisch-preußischen Seestreitmacht, die von Lübeck aus die Ostsee von Schiffen säuberte. Dies brachte ihm den Spitznamen „*Dänemarks Draufgänger*“ ein. Unter anderem jagte er eine Truppe aus Lübeck durch Lillebælt hinauf, und als sie die Schanzen bei Middelfart nicht passieren konnten, mussten sie versuchen, durch Svendborgsund zu fliehen.

Peder Skram folgte ihnen und eroberte die meisten Schiffe, die schließlich auf Grund liefen und in Brand gesteckt wurden.

Die Feuer wurden gelöscht und er besorgte sich ein neues Admiralsschiff, das die Lybäckers zuvor aus Dänemark erbeutet hatten. Er hatte auch Schiffe rund um Svendborgsund geschickt, damit sie sich um diejenigen kümmern konnten, die durch die Meerenge fliehen mussten. Sie wurden auf der Ostreise gefangen genommen, mit Ausnahme einer, die zuerst den ganzen Weg entlang der deutschen Küste gefangen genommen wurde. Peder Skrams Sieg war total.

Als Dänemark fast 30 Jahre später gegen Schweden in den Krieg zog, war es wieder der alte Admiral, der das Kommando über die dänischen Seestreitkräfte erhielt.



Herluf Trolle (1516 - 1565) wurde vom König zum Admiral gewählt, weil er ein guter Verwalter war. Er hatte keinen Hintergrund als Seemann. Er war Adliger und wurde 1557 Ratsherr und 1559 Oberbefehlshaber der Marine. Einer seiner Kapitäne gab die folgende Beschreibung von Herluf Trolle:

"Wir haben einen guten und fähigen Admiral, der allen gut tut, und wenn wir etwas nicht verstehen, bringt er es uns bei."

Vom Beginn des Nordischen Siebenjährigen Krieges im Jahr 1563 bis zu seinem Tod war er größtenteils auf See. In zwei Schlachten bei Øland im Sommer 1564 besiegte er schwedische Seestreitkräfte. 1565 wurde er bei einem Gefecht zwischen seinem Schiff „Jägermester“ und der

Schwedisches Schiff "Troilus" vor der mecklenburgischen Küste. Er wurde nach Kopenhagen gebracht, wo er an seinen Wunden starb. Kurz zuvor hatte ihn der gelehrte Theologieprofessor Niels Hemmingsen besucht, der ihm riet, an Land zu bleiben, weil er schon so viel beigetragen habe. Darauf antwortete Herluf Trolle mit den Worten über seine Verteidigungsbemühungen und seine Privilegien, die Hemmingsen dann bei seiner Leichenpredigt in der Liebfrauenkirche verwenden konnte:

„Wenn ich mein Leben verliere, werde ich wohl wieder Leben bekommen. Wissen Sie, warum wir Gentlemen genannt wurden, wenn wir Goldketten trugen und Grundbesitz hatten und überlegen und höher angesehen sein wollten als andere? Deshalb haben wir diese Ehre für andere, dass wir, wenn unser König und Herr, Land und Königreich es nötig haben, die Feinde des Königreichs mit Macht und allem Reichtum unseres Vaterlandes abwehren, schützen und beschützen sollten, damit unsere Untertanen es mögen lebe und sei in Frieden und Ruhe“.



Søren Norby (ca. 1470-1530) war ein ungewöhnlicher Marinekommandant. Er gehörte dem Lava-Stamm an und stammte aus Fünen und hatte daher selbst weder Besitz noch gute Beziehungen. Aufgrund seiner Fähigkeiten wurde er Flottenkommandant und operierte seit 1507 mit einem dänischen Geschwader in der östlichen Ostsee.

Später wurde er die Magd von Christian dem Zweiten, und der König ernannte ihn von 1515 bis 1517 zum königlichen Höfling in Island. Als der Krieg in der Ostsee eskalierte, wurde Søren Norby 1517 zum Sheriff von Gotland ernannt, den er von seinem Vorgänger gut kannte Expeditionen und ab 1519 auch als Sheriff auf Øland. Er nahm an der folgenden Belagerung von Stockholm teil und wurde nach der Kapitulation der Stadt zum Ritter geschlagen. Er stand auch Christian dem Zweiten während des Massakers von Stockholm bei. Als der König dann eine Expedition in grönländische Gewässer schicken wollte und Søren Norby als Anführer haben wollte, kündigte Søren Norby an, dass er nach

Ostern 1521 „bereit sein und nach Grönland oder anderswo laufen wird, wo Euer Gnaden mich auf der Welt haben will“. Bevor es so weit kam, wurde Christian der Zweite sowohl aus Schweden als auch aus Dänemark vertrieben. Søren Norby blieb als einziger Sheriff treu und suchte eine Zeit lang den Ausgleich zwischen Frederik dem Ersten, dem schwedischen König Gustav Vasa und dem Handelszentrum oder Stadtstaat Lübeck. Christian II. floh mit Teilen der dänischen Flotte in die Niederlande. Hier erschien Søren Norby, bereit, der Majestät zu dienen, aber er brauchte ihn nicht. Stattdessen trat er bei seinem kaiserlichen Schwager Kaiser Karl V. ein, in dessen Dienste er 1530 bei der Belagerung von Florenz fiel.

Der Admiralstitel stammt aus den arabischen Ländern. Während der arabischen Expansionszeit, als die gesamte Nordküste Afrikas und Teile des heutigen Spaniens und Portugals arabischen Fürsten unterstanden, wurde ein Marinekommandant „amir-al-bahr“ genannt. Direkt übersetzt bedeutet es „Emir des Meeres“ oder „Herrscher des Meeres“. Dieser Titel kam im 12. Jahrhundert über Sizilien nach Europa, und 1249 wurde der Titel auch in Frankreich verwendet, wo ein Marinekommandant „Admiral“ genannt wurde. Vor dem Ende des 13. Jahrhunderts wurde der Titel auch von den Engländern verwendet, die damals die „Cinque Ports“ („Die fünf Häfen“) besaßen.

An der heutigen französischen Kanalküste gab es fünf Häfen. Die Engländer in den Cinque Ports mischten den Titel „Admiral“ mit dem lateinischen Wort „admirabilis“, was „bewundernswert“ bedeutet, und nannten ihre Marinekommandanten „Admirals“.

In Dänemark wurde zu Beginn des 16. Jahrhunderts der Titel "Admiral" für einen Befehlshaber einer Streitmacht während einer bestimmten Zeit oder eines bestimmten Feldzugs verwendet, und es handelte sich daher um einen ernannten Befehlshaber, nicht um einen Rang. Nach nur wenigen Jahren wurde daraus eine Studienbezeichnung.

Die Besatzung des Schiffes "Fortuna" von Christian dem Dritten bestand aus 3 Skippern (Navigatoren), 4 Steuermännern, 120 Bootsmännern (Seglern), 4 Pøkers (jungen Männern/Leichtmatrosen) und 3 Zimmerleuten. An der Kriegsführung waren 31 Schützen und 200 Kriegsleute beteiligt. Schließlich befanden sich an Bord des Schiffes 5 Köche und Kellermeister, 2 Schnurrbartschneider (die sich um Wundbehandlungen, Amputationen etc. kümmerten), 4 Pfeifer und Trommler und 1 Prediger, insgesamt 377 Mann. Die Hauptbewaffnung bestand aus ca. 50, wahrscheinlich weniger, Waffen.



König Hans (geb. 1455, 1481 - 1513)

Viele haben wohl in der Schule gelernt, „dass die Flotte aus der Zeit von König Hans stammt“. Das stimmt auch. Aber vorher gab es viele verschiedene Initiativen, um eine Art "Seemacht" in Bezug auf die königliche Macht zu etablieren. In den Jahren zuvor hatte der König seine eigenen Schiffe, die manchmal für den Krieg ausgerüstet waren. Er konnte Kaufleute, Reeder (Schiffseigner) oder Schiffer anstellen, die Aufgaben für ihn erledigten, und er konnte Kaperbriefe an Schiffer ausstellen. Mit einem solchen Brief wurden sie zu einer Art staatlich autorisierten Piraten in den Gewässern, in denen der König seine Macht demonstrieren wollte.

Erst um die Regierungszeit von König Hans herum erhält man dänische Quellen, die Aufschluss über den Bau der Flotte geben können. Bis dahin wurden Historiker hauptsächlich auf schwedische, deutsche und niederländische Quellen verwiesen, und da diese oft die Gegner waren, geben die Quellen vielleicht ein verzerrtes Bild. König Hans war König von Dänemark und Norwegen und seit 1497 für kurze Zeit auch König von Schweden. Der König hatte die Entwicklungen in anderen Ländern verfolgt, darunter England und die Niederlande, wo in den 1480er Jahren königliche Marinen gegründet wurden. Eine starke dänische Marine könnte Frieden in der Ostsee schaffen und das Handelsmonopol der Hanse beseitigen. Dänemark könnte diesen Handel übernehmen und Schweden zurück in die Union bringen.

Die Geburt der Flotte wird auf den 10. August 1510 datiert. Hier erteilt König Hans in Kopenhagen am St. Laurentii-Tag (10. August) 1510 dem Sheriff von Laholm, Ratsherr Henrik Krummedige, Befehle „als Oberkapitän und Stabschef für alle Meere Kapitäne“. Die Kapitäne von Schiffen der Flotte werden zunächst als Kapitäne bezeichnet, was in einigen Fällen die Bezeichnung als Kommandant der Bordtruppe von Soldaten umfasst. Die Häuptlinge waren nicht unbedingt ausgebildete Seefahrer.

Die vier wichtigsten Kommandeure rund um die Geburtsstunde der Flotte waren Henrik Krummedige, Jens Holgersen Ulfstand, Søren Norby und Tile Giseler, der auch mit Søren Norbys Schwester verheiratet war. Sie wurden erst einige Jahre später zu Admiralen ernannt. Tile Giseler wird 1523 als Admiral erwähnt.

Bei der Gründung der dänischen Marine spielten eine Reihe von Faktoren eine Rolle. Der König interessierte sich für den sehr umfangreichen Handel im Ostseeraum. Die Transporte erfolgten per Schiff, aber es waren vor allem deutsche Kaufleute aus den Stadtstaaten oder der Hanse in Norddeutschland, insbesondere Lübeck, Rostock, Wismar und Danzig, die vom Handel profitierten.



Der Seeweg in die und aus der Ostsee führte über den Öresund, und der dänische König kontrollierte die Ein- und Ausfahrt. Mit einer Festung auf jeder Seite und gut ausgerüsteten Schiffen in der Nähe konnte der König Steuern auf die vorbeifahrenden Schiffe erheben. Damit wurde der ordentliche Zoll eingeführt, aber die Steuer ging nicht an den Staat, sondern an den König persönlich. Von diesen Geldern bezahlte er dann eine Flotte, die den Frieden in der Ostsee wahren konnte, damit der Seehandel ohne Einmischung von konkurrierenden Mächten oder Piraten gedeihen konnte.

Der König erwarb so eine Flotte. Das Wort "oorlog" bedeutet Krieg auf Niederländisch. In den Anfangsjahren gab es nicht genügend Schiffe in der Flotte, so dass bis zur Zeit von Christian dem Vierten Schiffe "für den Krieg eingeschrieben" waren. 1543 wurde beispielsweise eine Flotte von 40 Schiffen ausgerüstet, von denen die Hälfte Kriegsschiffe waren.

Der Feind war zunächst Lübeck und dann Schweden. Und da Russland auch ein antagonistisches Verhältnis zu Schweden hatte, schuf es die Grundlage für ein Bündnis zwischen Russland und Dänemark, das viele hundert Jahre dauerte, obwohl es zwischen den beiden Ländern in einigen Perioden auch nahe am Krieg war. König Hans wurde, wie erwähnt, 1497 zum König von Schweden gekrönt, verlor aber 1500 völlig unerwartet eine Schlacht in Ditmarsken gegen die ortsansässigen Bauern. Danach gab es sowohl in Norwegen als auch in Schweden Unruhen, die einen anderen König wollten. Der Aufstand in Norwegen wurde von Henrik Krummedige niedergeschlagen. Anstatt mit einer Armee in Schweden einzumarschieren, nutzte König Hans die Flotte, um schwedische Häfen zu blockieren. Die Lybäckers mussten daher den Handel in Schweden aufgeben, und die Schweden sahen sich 1509 gezwungen, mit Dänemark Frieden zu schließen. In der Zeit von 1510 bis 1512 eskalierten die Feindseligkeiten mit Lübeck, als ihre Schiffe die Küsten am Öresund, auf Lolland und in Dänemark plünderten Blekinge.

Zweimal ist Bornholm in den Krieg verwickelt. 1512 wurde die Lübecker Flotte besiegt und Lübeck aus dem Krieg gedrängt. Die dänische Flotte hatte ihren ersten Sieg errungen. Beim Friedensschluss von 1512 wurde die Macht der Hanse eingeschränkt und die Stadt musste eine hohe Entschädigung zahlen. Das konnte König Hans bei dieser Gelegenheit erklären

"Die Strömungen in Unseren Ländern sind frei, und Wir haben nicht die Absicht, sie zum Nachteil des Königreichs und zum Nutzen Lübecks für eine Seefahrernation zu schließen."



Christian der Zweite (geb. 1481, 1513 – 1523)

Nach dem Tod von König Hans 1513 wird Christian II. König. Er erobert Stockholm nach mehreren Belagerungen und führt das gegen den Adel gerichtete „Stockholmer Massaker“ durch. Der König muss 1523 in die Niederlande fliehen und nimmt den größten Teil der Flotte mit. 1531 versucht er mit einer Seestreitmacht von 25 Kriegsschiffen und 7.000 Mann zurückzukehren. Die folgenden Jahre sind geprägt von Rebellion und „Gräfenfehde“. Um 1536 taucht die dänische Flotte als Macht in der Ostsee wieder auf. Lübeck ist keine Bedrohung mehr, aber Schweden wird es sein.

Besatzung und Ausrüstung

Schiffsbesatzungen hatten in der Wikingerzeit zwei Funktionen. Sie bildeten die Besatzung ihres Schiffes mit Segeln und Rudern, waren aber auch Soldaten, wenn sie an Land gingen oder wenn man auf See mit einer anderen Schiffsbesatzung kämpfen musste. In der Zeit bis zur Regierungszeit von König Hans vollzog sich eine spannende Entwicklung, die zu einer Aufteilung führte, so dass sich die einen um das Segeln und die anderen um die Kampfaufgaben kümmerten.

Die Schiffskapitäne und ihre Matrosen kümmerten sich um das Segeln, während die Adligen Truppen stellten und sich um die Schlacht kümmerten. Ein britischer Historiker hat die entsprechende Entwicklung in England beschrieben:

„Es gab Gentlemen und Matrosen in der Marine Heinrichs des Achten. Das Problem war, dass die Herren keine Matrosen waren und die Matrosen keine Herren waren“.

Im Englischen enthält es ein kleines Wortspiel um das Wort Gentleman in Bezug auf die Adligen:

„Es gab Adlige und Seeleute in der Flotte Heinrichs des Achten. Das Problem war, dass die Adligen keine Matrosen und die Matrosen keine Gentlemen waren“.

Unter anderem heuerte der König einige Schiffer aus deutschen und holländischen Häfen an, die jahrelang in dänischen Gewässern gesegelt waren. Zwei der Skipper in der Flotte von König Hans waren ca. 20 Jahre vor Kolumbus! Es waren Hans Pothorst und Didrik Pining.

Dies waren erfahrene und äußerst zähe Leute, die es gewohnt waren, in Gewässern mit Feinden und Piraten zu operieren.



Pothorst ist zusammen mit seinem Wappen auf einem Fresko in Sankt Maria Kirke in Helsingør abgebildet.

Die Schiffe und die Werften

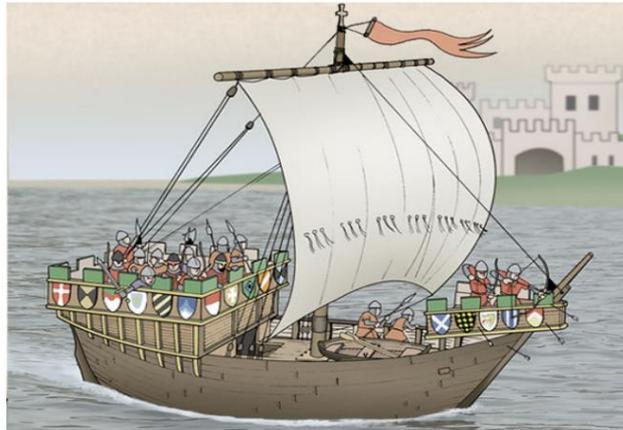
Die Schiffe sind bekannt aus Stadtwappen und Siegeln, Fresken und Zeichnungen an Kirchenwänden und Schnitzereien in Kirchenbänken. Aus der Korrespondenz zwischen König und Werft oder aus Briefen z. B. zwischen dem dänischen und dem schottischen König sind Maße und Ausführung der Arbeiten bekannt. Andererseits bereitet die Kenntnis der Details der Schiffe, wie Takelage, Rumpfform, Segelführung, Inspiration von mediterranen Segelschiffen etc., große Schwierigkeiten. Normalerweise wurden die nordischen Schiffe also in Klinkerbauweise gebaut, ging eine Planke über die darunter liegende hinaus, von der Kielplanke bis zur Reling. Schiffe aus dem Mittelmeerraum wurden meistens in Kriechkeller gebaut, wo die Tische Kante an Kante lagen.

Die norddeutschen Handelsstädte machten einen ziemlich großen Teil des Handels in der Ostsee aus, und von hier aus wurde das häufigste Handelsschiff, die Koggen, entwickelt. - Bei anderen Schiffstypen sind zu nennen:

- Holk, ein relativ großes Schiff, das oft für den Krieg ausgerüstet war,
- Kravel oder Karavelle, eine Art aus dem Mittelmeerraum,
- Karak, ein rundliches Handelsschiff mit Großmast und Besanmast,
- Krejert, ein kleineres Handelsschiff, das die Koggen und ersetzt
- Snicke (oder eine Schnecke).

Sie wissen, dass große Schiffe als "Mastschiffe" bezeichnet werden, dh sie sind so groß, dass sich im Mast über dem Großsegel ein Mast / eine Plattform befindet. Später, auf den historischen Illustrationen, sieht man große Schiffe mit Stutenkörben, auf denen sich Menschen mit Bögen, Gewehren oder kleinen Kanonen befinden, die auf Menschen an Deck feindlicher Schiffe schießen können.

Karacken mussten einen größeren Tiefgang haben als ähnliche Rümpfe, und sie hatten aufgrund des Tiefgangs Schwierigkeiten, dänische Gewässer zu passieren.



Handelsschiffe wurden für Kriegszwecke umgebaut und vorn und hinten wurden Burgen gebaut. Es war eine Art "Festung" für die Besatzungen, und als Schusswaffen eingeführt wurden ("guns" - also Gewehre und Kanonen), mussten die Schiffe speziell gebaut werden, um diese Waffen zu tragen. Einige von ihnen wurden "Steinmänner" genannt, weil sie Steinkugeln schossen, andere wurden "Schlangen" genannt. Es waren langläufige Gewehre oder Kanonen. Oft gab es leichte Artillerie in den vorderen und hinteren Burgen und oben in den Zinnen, während die schwereren Geschütze aus Stabilitätsgründen so niedrig wie möglich platziert werden mussten und sie durch Kanonenporten schießen mussten.

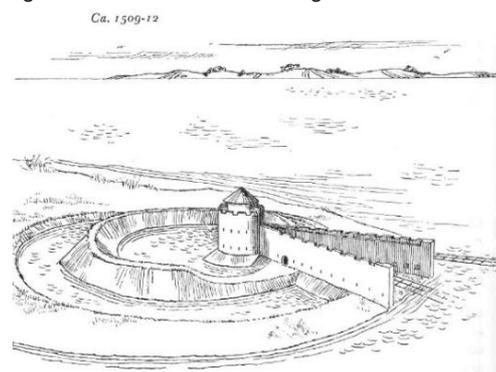
König Hans begann um 1509 mit dem Bau von zwei sehr großen Schiffen. Die „Angel“ war 1510 und die „Maria“ 1514 fertig. Sie wurden wahrscheinlich in Sonderburg und Bremerholm bzw. in Kopenhagen gebaut. Andere europäische Regenten ließen sich ein „Prestigeschiff“ bauen, das der Außenwelt zeigen konnte, welche Macht der jeweilige Regent besaß. Die beiden dänischen Prachtschiffe verschafften der dänischen Flotte weit entfernt von Dänemark Respekt. Das waren jeweils um die 300 - 400 Ladungen, also ca. 600 - 800 Tonnen, vielleicht etwas größer, da es einen Unterschied zwischen den "Ladungen" gab. 1510 war Henrik Krummedige Kapitän auf der „Angelen“.

Im gleichen Zeitraum nimmt König Hans eine neue Marinewerft in Betrieb. Er gründete eine Werft auf der kleinen Insel Æbelø im Nakskov-Fjord, die er 1508 erwarb.

Der Name der Insel wird in Slotø geändert und das Schloss Engelsborg wird in der Nähe der Werft gebaut. 1511 besucht der König den Hof. Der Hof war ideal gelegen.

Es lag in der Nähe der geschützten Bäche, war aber in schwierig befahrbaren Gewässern gut geschützt, aber mit einem tiefen Kanal bis zum Hof.

Schließlich gab es in Kalundborg eine königliche Werft. Der König beschafft auch Schiffe aus England, genauso wie er Schiffe von seinem Neffen, König James dem Vierten von Schottland, anfordert.



Christian der Dritte und Frederik der Zweite

Unter **Christian dem Dritten** (geb. 1503, 1534 - 1559) wurde eine dänische Flotte wieder aufgebaut, die in ganz Europa Bewunderung hervorrief.

Der König war so stolz auf sein Flaggschiff „Fortuna“, dass er den Flottenchef Admiral Christoffer Thrunsen beauftragte, eine zwei Ellen lange, originalgetreue Kopie des Schiffes anfertigen zu lassen.

Damit war wohl der Grundstein für die schöne Modellsammlung der Marine gelegt.



Der folgende König, **Frederik der Zweite** (geb. 1534, 1559 - 1588), legte großen Wert auf die Sicherheit der Schifffahrt und ließ Leuchttürme in Skagen, Anholt, Kullen und Falsterbo errichten. Damit der Handel ungehindert von der „Westsee“ (Nordsee) bis zur Ostsee gehen konnte.

1561 veröffentlichte er auch das „Seerecht Friedrichs des Zweiten“, in dem er die Rechtslage auf See, welche Seegebiete ihm gehörten und das Recht auf Seehandel und Fischerei erläuterte. Er sorgte dafür, dass dänische Kriegsschiffe in den vom König beanspruchten Gewässern patrouillierten.

Während seiner 37-jährigen Regierungszeit baute der schwedische König **Gustav Vasa** (1523 - 1560) eine Marine auf, die allmählich zu einer Bedrohung für die dänische Marine wurde. Sein Nachfolger, Erik der Vierzehnte, wollte unbedingt seine Macht zeigen, und als Frederik der Zweite die Union wiederherstellen und den schwedischen Thron besteigen wollte, brach 1563 der Nordische Siebenjährige Krieg aus.

Peder Skram war im ersten Jahr Fuhrparkleiter, schied aber aus Altersgründen aus. Danach übernahm Herluf Trolle, der 1565 an seinen Wunden starb. Otto Rud übernahm die Flotte nach Herluf Trolles Tod, aber sein Schiff wurde während der Kämpfe am 7. Juli 1565 isoliert, als nur 100 von 1.100 Mann kampffähig waren, Rud musste Flagge zeigen. Otto Rud starb drei Monate später in schwedischer Gefangenschaft an der Pest. So hatte Dänemark im Sommer 1565 in nur zwei Wochen zwei Flottenkommandanten verloren.



Gustav Vasa

Als der Krieg endete, hatte Russland Narva erobert und sich damit Zugang zur Ostsee verschafft, von der aus die polnische Marine die Russen daran hindern würde, Handel zu treiben. Der russische Zar heuerte deshalb mit Carsten Rode einen dänischen Veteranen des Siebenjährigen Krieges an. Am 30. März 1570 bekam die russische Flotte damit ihren ersten Admiral, wie der Zar im Brief des Freibeuters schrieb: „*Carsten Roden Muschovichen bestalten Admirals in die See Bestallung*“ (Carsten Rode, lizenzierter Admiral aus dem Moskauer Reich).

Nach dem Krieg festigte Frederik der Zweite seine Macht in der Ostsee und in den Meerengen. Dann folgte eine vierzigjährige Periode, in der der Handel in der Gegend florierte. Die neu gewonnene Sicherheit der Verhältnisse in der Ostsee veranlasste Friedrich II. zur Erhöhung des Meerengenzolls. Dies gab ihm genügend Geld, um das alte Schloss Krogen abzureißen und an derselben Stelle ein neues, prestigeträchtiges und furchterregendes Schloss Kronborg zu bauen, von dem er Steuern von den vorbeifahrenden Schiffen eintreiben konnte.