

BRANDER CONTRA SCHIFFBRÜCKE

Die Sperrung der Schelde und der Fall Antwerpens 1584/85 –
Auch ein Stück Quellen- und Literaturgeschichte

VON HEINRICH STETTNER

In der Schifffahrt bedeutet auch heute noch »Feuer an Bord!« eine besonders gefürchtete Bedrohung, und in den vergangenen Zeitaltern hölzerner Segelschiffe kam solch Feuer oft einer Katastrophe gleich. Folglich hat es schon seit Jahrtausenden bei maritimen Feindseligkeiten, in zu Wasser ausgetragenen Kriegen, selbst in der Piraterie nicht an Versuchen gefehlt, gegnerische Schiffe in Brand zu setzen. Und mit Flammen ging man nicht nur gegen Schiffe, sondern auch gegen Hafenanlagen, Schleusen, Brücken und ufernahe Befestigungen vor. Zu den technischen Mitteln, mit deren Hilfe das Feuer an den Feind herangebracht wurde, gehörten Brandschiffe, kurz Brander genannt – auch das schon seit Jahrtausenden.

Brander: Definitionen

Zum besseren Verständnis des Begriffes »Brander« seien hier vier Autoren schiffahrts- und seemannssprachlicher Sammelwerke aus dem 17., 18. und dem frühen 20. Jahrhundert nahezu wörtlich zitiert, wobei in zwei Fällen auch kurz auf einschlägige ergänzende Angaben der Autoren eingegangen wird.

Wigardus à Winschooten, 1681¹: *Brander, bei den Lateinern navis incendiaria* heißen: ein Schiff, weidlich mit Schießpulver, Teer usw. gefüllt, so daß es sehr leicht Feuer fangen kann, um damit andere Schiffe in Brand stecken zu können (...) (Übersetzung aus dem Niederländischen).

Anonymus, 1705²: *Brulot* (franz.) ein Brenner / ist ein Schiff von alten Schiff=Holtz sehr leicht gebauet / mit allerhand feurigen Materialien, als Schwefel / Pech / Pulver und dergleichen / um die feindliche Schiffe anzuzünden / angefüllet. Wird sonsten un Navire Sorcier oder Zauber Schiff genannt.

Johann Hinrich Röding, 1794/98³: *Brander* (...) Ein altes mit feuerfangenden Materialien angefülltes Schiff welches angezündet und auf die feindlichen Schiffe getrieben wird, um solche in Brand zu stecken. Die Bauart eines Branders unterscheidet sich in keinen Stücken von der Bauart eines jeden andern Schiffs, nur blos der in demselben befindliche Feuerapparat, wie auch die Art und Weise wie der Brander angesteckt und auf die feindlichen Schiffe getrieben wird, verdient hier umständlich beschrieben zu werden. (...) Gewöhnlich werden Brander nur an solche Schiffe gelegt, die ihre Masten und Segel verlohren haben und ausser

Stand gesetzt sind zu manoeuvrieren; doch heutiges Tages gebraucht man diese, die Menschheit entehrenden Werkzeuge selten anders, als bey einem Schiffe das sich durchaus nicht ergeben will, ohne Hofnung zu haben, zu entkommen. Man sendet auch Brander in einen Hafen (...). – Am Schluß seines ausführlichen Textes greift Rödning bis auf die Zeit Alexanders des Großen zurück und nennt Fälle von Brandereinsätzen aus der Antike.

Friedrich Kluge, 1911⁴: *Brander, Brandschiff – früher mit Brennstoffen befrachtetes altes Schiff, um feindliche Fabrzeuge in Brand zu stecken (...)* Seit (...) 1697 öfters gebucht. – Mit zahlreichen zitierten schriftlichen Belegen von 1627 bis 1900.

In modernen Lexika wird beim Stichwort »Brander« mit Recht bisweilen auch auf die Sprengboote der neueren Seekriegsgeschichte verwiesen, die von einer rechtzeitig abspringenden Besatzung bis zum Zielschiff gesteuert oder gar unbemannt ferngelenkt wurden. Schließlich sind die Bestrebungen zu erwähnen, nicht über, sondern unter Wasser Sprengladungen an feindlichen Schiffen anzubringen: Wilhelm Bauers eiserner Brandtaucher »Seehund« sollte als eines der allerersten U-Boote diesem Zweck dienen, sank aber 1851 bei Fahr- und Tauchversuchen im Kieler Hafen (1887 gehoben); ein größeres U-Boot ähnlicher Art konnte Bauer für die russische Admiralität fertigen und 1858 übergeben.

1585: Brander auf der Schelde

Einer der berühmtesten Branderangriffe in der Geschichte, vorgetragen noch dazu unter Beteiligung von Brandern ganz eigener Ausstattung und Sprengkraft (»Minenschiffe«), fand in der Nacht vom 4. auf den 5. April 1585 auf der Schelde unterhalb Antwerpens statt. Um ihn, seine Einbindung in den niederländischen Freiheitskampf gegen die burgundisch-spanische Herrschaft, um die dazugehörige Topographie, seine Abläufe und Wiederholungen, den Mißerfolg und um die noch Jahre danach real spürbare Furcht vor Ähnlichem soll es in Folgendem gehen.

Der politisch-strategische Hintergrund

1585 währte der genannte Freiheitskampf nun schon mehr als anderthalb Jahrzehnte (er sollte 80 Jahre dauern und in einen veritablen Krieg münden). In seinem bisherigen wechselvollen Verlauf war es zu einer nicht nur konfessionell bedingten Spaltung der aufständischen niederländischen Provinzen gekommen: Die sieben nördlichen der »Utrechter Union« (1579) unter Führung Hollands und Zeelands hatten sich 1581 förmlich vom habsburgischen Spanien losgesagt, während sich die südlichen Provinzen der »Union von Atrecht« (Arras, gleichfalls 1579) teils freiwillig, teils militärisch gezwungen wieder der burgundisch-spanischen Herrschaft untergeordnet hatten. Flandern und Brabant allerdings, in der Mitte gelegen, waren regional unterschiedlich in den Händen der Aufständischen wie in denen spanischer Truppen.

Bedeutendster und multifunktionaler Kopf der Rebellen wider die Krone war bis zu seiner Ermordung im Jahr zuvor (1584) Willem van Nassau-Oranje (Wilhelm I. von Oranien, »der Schweiger«) gewesen. Auf der Gegenseite hatte seit 1578 als spanischer Generalstatthalter und Militärbefehlshaber Alessandro Farnese das Sagen – Enkel Kaiser Karls V., Prinz und ab 1586 regierender Herzog von Parma und Piacenza, einer der fähigsten Feldherren seiner Zeit und von anerkannt ritterlicher Gesinnung.⁵

Abb. 1 *Die eng bebaute Innenstadt der damaligen Handels- und Kunstmetropole Antwerpen um 1565 aus der Vogelschau; am oberen Bildrand die Schelde und das flämische Gegenufer. Zeitgenöss. Holzschnitt nach einer Zeichnung von Virgilius Bononiensis (später auch Boloniensis genannt, aus Bologna (?); Ausschnitt).*



ANTVERPIA

TRAMP'S WALK BRIDGE

GRAND ALLIANCE

STREET & NICOL

VIA BOON, OUD V. DE KANT, LONDEL

VIA
VIA
VIA

VIA
VIA

VIA
VIA



Abb. 2 Gesamtansicht Antwerpens mit Befestigungsring und flämischem Gegenufer um 1568 aus der Vogelschau. Am linken Bildrand nachträglich eingefügt und perspektivisch verzerrt das zur Zeit Herzog Albas 1567 als Zwingburg ausgebaute Südkastell. Zeitgenöss. Holzschnitt Pauwels van Overbeke.

Antwerpen

Zu den brabantischen Städten, die der aufständischen »Utrechter Union« verbunden waren, gehörte 1584 auch das am rechten Scheldeufer gelegene Antwerpen, damals bisweilen noch altertümlich Antorff genannt und im Besitz eines Brückenkopfes am linken, flämischen Scheldeufer. Im Rahmen einer militärischen Großoffensive, die unter anderem auch Ypern, Brüssel, Brügge, Gent und Mechelen wieder »spanisch« werden ließ, begann Farnese im Sommer des genannten Jahres von Tournai aus mit sorgfältigen Vorbereitungen zur Einnahme der Hafenstadt. Seine »spanische« Armee bestand insgesamt etwa – wenn man eine Schätzung aus dem Jahre 1582 zugrunde legt und dieser vertrauen will – aus 4600 Spaniern, 26 400 Deutschen, 20 300 (überwiegend wallonischen) Niederländern, 4700 Italienern und 1500 (wohl französischen) Burgundern⁶. Diese Streitmacht bot mehr oder minder eine Art vergrößerten Spiegelbildes anderer europäischer Söldnerheere dieser Zeit, und angesichts der »Feindlage« stand natürlich nur ein Teil der Truppen für die Belagerung Antwerpens zur Verfügung.

Antwerpen – das war nun wahrlich nichts Geringes, und zum besseren Verständnis der Situation muß diese Stadt hier einer etwas genaueren Betrachtung unterzogen werden:

Erst knapp 90 Kilometer unterhalb des heutigen Welthafens in westnordwestlicher Richtung mündet die Schelde (frz. Escaut) in die freie Nordsee, wobei es 1584/85 außer der nach wie vor offenen Westerschelde (Honte) den nun abgeschlossenen Mündungsarm Oosterschelde gab. Der normale Tidenhub bei Antwerpen beträgt heute über 4 m, und der starke, tiefe Strom ist dort streckenweise weit über 400 m breit. Die alte Fluß-Siedlung mit dem etymologisch nicht recht geklärten Namen litt im frühen Mittelalter wie geographisch ähnlich gelagerte Orte unter einfallenden Normannen, wurde um 1008 Reichsgrafensitz⁷ und im frühen 14. Jahrhundert zu einer hansischen Niederlassung. Ihr städtischer großer Aufstieg begann aber erst gegen Ausgang des Mittelalters unter anderem im Zusammenhang

mit dem blühenden brabantisch-flämischen Tuchgewerbe und als »Erbe« von Brügge nach der unaufhaltsamen Verschlickung des dortigen Hafens wie danach der Vorhäfen Damme und Sluis. Mitte des 16. Jahrhunderts war Antwerpen zur bedeutendsten und reichsten Hafen-, Handels-, Messe- wie Börsenstadt der christlichen Welt aufgestiegen, hatte 1568 über 100 000 Einwohner und sehr viele Vertretungen auswärtiger Handelshäuser mit entsprechenden Fremdenkolonien in seinen starken Mauern.

Glanz und Wohlstand dauerten indes nicht mehr lange, denn die konfessionellen und politischen Wirren, in welche die alten burgundischen Territorien nach Karls V. Abdankung 1555 infolge der Zuordnung der Niederlande an Spanien gerieten, trafen die auf Wirtschaftsfreiheit und Frieden angewiesene Weltstadt des Renaissancezeitalters schwer; Geusen-Piraterie, von patriotischem Handeln oft nicht zu trennen, schadete der Scheldeschiffahrt selbst in der Ferne. Der calvinistische Bildersturm 1566 war in Antwerpen besonders radikal und verbreitete sich von dort aus über alle Provinzen. War die katholisch-spanische Seite bisher schon kaum tolerant gewesen, begann die national-protestantische Seite ihr insoweit nicht nachzustehen – kein gutes Klima für Handel und Wandel. 1576 plünderten spanische Truppen die Stadt und töteten viele Einwohner⁸: die »Spaanse furie«. 1583 folgte ihr die »Franse furie«: ein blutiger Straßenkampf gegen François' von Anjou ins Land gerufene französische Interventionstruppen.

Vor diesem Hintergrund wird der zunehmende Exodus vieler Aktiver aus der begüterten Schicht der Scheldestadt verständlich, aber auch die Abwanderung von weniger Begüterten, die vielleicht nur unter den sich verhärtenden konfessionellen Fronten zu leiden hatten. Bis in die Tage der Belagerung durch Farnese sei die Einwohnerzahl auf etwa 90 000 zurückgegangen⁹, heißt es. Dennoch hatte Antwerpen nach wie vor in mehrfacher Hinsicht eine Schlüsselstellung, zumal es stark befestigt war und durch seine Schanzen die Umlande, durch seine gerade stromabwärts weit vorgeschobenen Forts wie Liefkenshoek, Lillo oder Oordam den Scheldelauf und damit die Schifffahrt beherrschte. Diese noch immer machtvolle, abtrünnige Stadt sollte und wollte Farnese für seinen Dienstherrn und Onkel, den spanischen König, nehmen. Er nahm sie um einen hohen Preis.

Sein wichtigster Gegenspieler und führender Kopf des Widerstandes in Antwerpen war Filips van Marnix, Herr van Sint Aldegonde – eher ein Mann des Geistes als der Gewalt, und kein Militär. Der hatte in Genf noch Calvin gehört, danach eine berühmt gewordene, scharfe Satire wider den Katholizismus geschrieben¹⁰ und die Psalmen (später die ganze Bibel) übersetzt. Willem van Oranje schätzte ihn als vertrauten Ratgeber, dem auch diplomatische Missionen ins Ausland, unter anderem zum Wormser Reichstag 1578, übertragen wurden. Schon früh hat man Marnix als den Verfasser der »Wilhelmus«-Ballade bezeichnet, indes nie eindeutig identifiziert – jenes Liedes, das bis heute den Text der niederländischen Nationalhymne hergibt.¹¹ 1583 wurde Marnix Bürgermeister in Antwerpen. Damit hatte er einer Stadt vorzustehen und sie zu vertreten, die nur noch sehr mühevoll zu regieren war: Außenpolitisch gab es fast keinen Handlungsspielraum mehr, und innenpolitisch war das teils oligarchisch, teils demokratisch verfaßte Stadtre Regiment durch eine (an venezianische Strukturen gemahnende) Überfülle oft konkurrierender Entscheidungsgremien und Zuständigkeiten weitgehend lahmgelegt. Damit und unter den Umständen konfessioneller bürgerlicher Zerrissenheit ausgerechnet einem machtvollen, willensstarken militärischen Gegner vom Schlage Farneses widerstehen zu sollen, hätte auch einen anderen als den Literaten Marnix überfordert. Zwar ließ er sich nun seinerseits von Willem van Oranje bis zu dessen Ermordung (10. Juli 1584) militärisch beraten. Zwar setzte der Bürgermeister verteidigungstechnisch manches durch, zum Beispiel neue Schanzen und – gegen Widerstände teilweise zu spät – Vorland-Überflutungen mittels Deichdurchstichen. Zwar blieb er bis kurz vor dem Fall seiner Stadt mit Farnese in einer Briefverbindung¹², die als »gentleman-



Abb. 3 *Filips van Marnix (1540-98), Heer van Sint Aldegonde, niederländischer Freiheitskämpfer, Politiker, Literat und Theologe, während der Belagerung 1584/85 Bürgermeister in Antwerpen. Zeitgenöss. Silbergravur (1581) Johan Wierix' (Ausschnitt).*



Abb. 4 *Alessandro Farnese (1545-92), Herzog von Parma und Piacenza, ab 1578 und mithin während der Belagerung Antwerpens spanischer Generalstatthalter und militärischer Oberbefehlshaber in den Niederlanden. Gemälde Otto van Veens/Vaenius'.*

like« bezeichnet werden kann und mildern sollte, was zu mildern war. Aber abwenden konnte er die Kapitulation nicht.

Einschließung – Belagerung – Schiffbrücke

Etwa ab Juli 1584 hatte Farnese sein Hauptquartier im linksscheldisch-flämischen Beveren genommen, später auch im rechtsscheldisch-brabantischen Stabroek. Seine Soldaten schlossen Antwerpen trotz der durch die Überflutungen schwieriger gewordenen Geländebedingungen nahezu ein. Der Feldherr setzte auf Aushungerung, konnte allerdings den Schelde-Zuweg nur ungenügend beherrschen. Diesen Schwachpunkt seiner Taktik galt es zu beseitigen. Dann via untere Schelde konnten der belagerten Hafenstadt vor allem nachts noch immer Lebensmittel und Kriegsmaterial zugeführt werden; die städtischen Truppen konnten eigene Angriffe zu Schiff vortragen und sogar militärische Hilfe der verbündeten zeeländischen Flotte von den Schelde-Maas-Rheinmündungsinseln erwarten.

Farnese beseitigte den Schwachpunkt auf seine Weise. Er begann mit einem »Paukenschlag«, nämlich mit dem überraschenden und erfolgreichen Angriff auf das am linken Scheldeufer gelegene Fort Liefkenshoek (das er am Tag der Ermordung Willems van Oranje nahm). Er griff auch das nahezu vis-à-vis liegende Fort Lillo an, das jedoch nicht zu nehmen war und in den Händen der Antwerpener blieb. Die Inbesitznahme beider Forts hätte die

verbliebene Scheldeschiffahrt nach und von Antwerpen in etwa zum Erliegen bringen können – die Besetzung nur eines der Forts reichte dazu nicht aus. Also und gegen einigen Widerstand seiner Offiziere ging der Feldherr zu einer für seine Zeit pioniertechischen Großleistung über, nachdem seine Ingenieure das Nötige erkundet hatten: zur Sperrung des ganzen Stromes durch eine – so schien es zunächst – feste Brücke. Ausgewählt wurde eine etwas verengte Stelle der Schelde oberhalb der genannten Forts zwischen dem flämischen Dorf Calloo und dem brabantischen Dorf Oordam. Sicherheitshalber legte man erst einmal Schanzen an: linksscheldisch St. Marie, rechtsscheldisch Philips (nach des Königs Namen). Mit immer mehr Rammpfählen arbeiteten sich die Belagerer dann in Richtung Strommitte vor ...

Nicht nur von Antwerpen aus wurde dieses Unterfangen mit mehr Spott als Furcht beobachtet – wer sollte damals schon einen breiten, tiefen und starken Strom, der kraft Tidenhubs viermal täglich seine Richtung wechselt, überbrücken können? Während etliche also spotteten, Nachdenklichere die Gefahr zu ahnen begannen, eroberten Farneses Truppen im August 1584 Dendermonde; im September ergab sich das große Gent nebst anderen Orten im Umfeld Antwerpens – alles Plätze, über die oder von denen aus die allmählich Mangel leidende Stadt bis dahin trotz ihrer Einschließung einige Hilfen erhalten hatte. Die Ressourcen dieser Plätze standen nun der Belagerungsarmee zur Verfügung, und Farnese wußte vor allem die umfangreichen Genter Vorräte wie die vielen Arbeitskräfte für seine Vorhaben, vorzüglich für den Brückenbau, zu nutzen. Baumaterial konnte am besten auf dem Wasserwege herangebracht werden, für zusätzlich angeforderte Binnenschiffe und Boote war dieser Weg ohnehin der einzige, nur durfte er halt nicht auf der Schelde an Antwerpen vorbeiführen: Also wurden nun auch spanischerseits Dämme durchstochen und gar ein spezieller Kanal gegraben. So kam der Brückenbau immer mehr voran und erreichte von beiden Stromufern aus die eigentliche, indes noch immer breite Fahrrinne. An deren Rändern wurden nun als vorläufige Schluß-Konstruktionen Pfahlwerkplattformen angelegt, ausgebaut, bestückt und gesichert.

Dann kamen die Arbeiten zum Erliegen – Frost war eingetreten, die Schelde führte das erwartete Treibeis, dem die Pfahlwerke jedoch im wesentlichen widerstanden. Selbst jetzt noch gelangten in der Fahrrinne, bisweilen im Treibeis der Tiden, einige zeeländische Versorgungsschiffe zur fast ganz abgeriegelten Stadt. Im zeitigen Frühjahr 1585 endete auch das. Nun erwies sich, daß Farnese eben keine feste Brücke geplant hatte, sondern eine von den Pfahlwerken begrenzte und gestützte Schiffbrücke, die tatsächlich bis März zustande kam. Der technische Vorgang ist weiter unten beschrieben, von anderer Hand. In Antwerpen spottete kaum einer mehr: für die Stadt wurde es ernst.

Giannibelli, Giambelli, Jenebelli ...

Merkwürdig unkonturiert und nicht einmal mit eindeutigem Namen versehen bleibt bei zeitgenössischen und späteren Historikern das Bild jenes Mannes, dessen offenbar ingenieüser Geist Antwerpen vielleicht vor den Spaniern und für die protestantisch-niederländische Sache gerettet hätte, wenn ihm denn die ausreichenden Mittel zur Hand gegeben worden wären (doch sind das ahistorische Konjunktive und wenig hilfreiche Spekulationen). Auch neuere Biographien wissen kaum mehr zu sagen, als daß Frederico Giannibelli (o.ä.) aus Mantua stammte, dem spanischen König Philipp II. vergeblich seine Dienste angeboten, dann verärgert englischen Sold genommen habe, jedenfalls aber in Antwerpen sesshaft wurde. Offenbar war er mehr als nur technisch interessiert, denn angesichts der drohenden Einschließung der Stadt hat er auch Vorschläge für eine öffentlich finanzierte Mangelbewirtschaftung von Proviantvorräten gemacht, bei den dominierenden Handelskreisen damit jedoch keine Zustimmung gefunden.

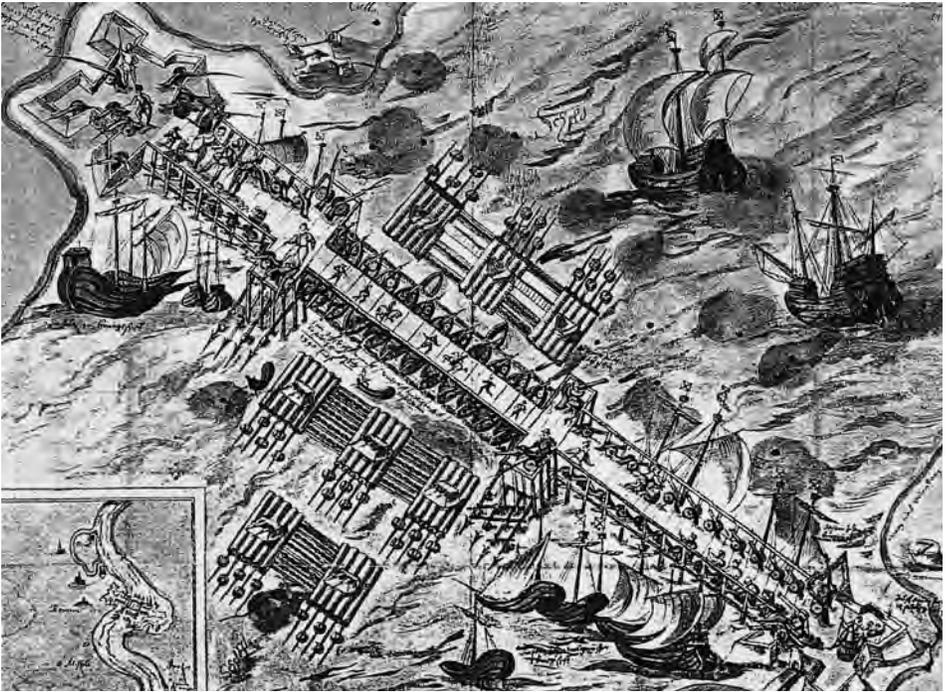


Abb. 5 Die spanische Schiffbrücke zur Sperrung der Schelde 1585 in noch unbeschädigtem Zustand aus der Vogelschau. Die meisten der ebenfalls gezeigten Schiffe führen mit dem Andreas-Astkreuz die burgundische Flagge, unter der die Spanier in den Niederlanden zumeist fochten. In der linken unteren Ecke eine kleine Skizze zur geographischen Lage der Sperrbrücke. Nicht sign., wohl zeitgenöss. lavierte Federzeichnung.

Unter Verkennung der tatsächlichen damaligen Kampfsituation ist diese Zeichnung in unseren Tagen als Abbildung einer »Sperrung der Geusen auf der Schelde« mißdeutet worden.¹³

Erfolgreicher war er mit seinem Vorschlag, Farneses Sperrbrücke mittels bei Ebbe stromabwärts treibender Brander und besonderer Sprengschiffe zu zerstören und dergleichen Wasserfahrzeuge auch zu konstruieren. Bewilligt wurden ihm dafür freilich nur zwei Binnenschiffe und einige kleinere Exemplare vom Typ der auch als Leichter genutzten Pleiten.¹⁴ Wie die Zündflotte ausgerüstet war und zu welchem Kurs sie Strömung und Wind zwangen, ist wieder unten und von anderer Hand detaillierter ausgeführt – letztlich blieb das Unternehmen erfolglos. Die beiden Sprengschiffe explodierten zwar, aber das eine flog in die Luft, wo es gar nicht sollte, während das andere immerhin wirklich die Schiffbrücke zerriß. Jedoch konnte eine bereitliegende zeeländische Scheldeflotte unter Justinus van Nassau¹⁵, dessen Männer zuvor Fort Liefkenshoek vorübergehend zurückerobert und der Flotte damit mehr Bewegungsfreiheit auf dem Strom verschafft hatten, ebensowenig militärischen Nutzen aus der Bresche in der Brücke ziehen, wie ihr Antwerpener Pendant auf der anderen Seite dieser Bresche: zu gravierend waren die Kommunikations- wie Informationsdefizite. Ähnliche, wieder von Giannibelli maßgeblich gestaltete Versuche zur Brechung der Blockade auf der Schelde wiederholten sich mit ähnlichen Mißerfolgen. In Antwerpen mußte man sich dringend anderes einfallen lassen und tat es auch, indes wieder vergebens.

Endkampf am Kouwenstein'schen Deich – Antwerpen fällt

Was man sich in der Scheldestadt einfallen ließ, soll hier noch kürzer behandelt werden, da es jetzt nicht mehr um die Schiffbrücke und die dagegen gerichteten Branderangriffe geht. Allerdings waren die nun stattfindenden, nahezu amphibischen Kämpfe die umfangreichsten, härtesten und blutigsten während der ganzen Belagerung.

In Antwerpen und korrespondierend in Zeeland beschloß man endlich, doch noch die nordwestlich und tief gelegenen, rechtsscheldischen Ländereien (heute größtenteils Hafengebiete) mittels Durchstiches sowohl der Ooster- als auch der Westerscheldedeiche zu fluten. Damit sollte die Einschließung auf der brabantischen Seite erschwert, vor allem aber sollte es zeeländischen flachen Versorgungsschiffen ermöglicht werden, ohne Schelderoute auf den überschwemmten Grünflächen bis vor die Stadt zu gelangen. Unter den Binnen-deichen, die letzterem Ziel im Wege standen, war der nach Burg Kouwenstein benannte der stärkste. Um ihn entbrannten die letzten, schwersten Gefechte. Antwerpener und Zeeländer wollten ihn auf mindestens Schiffbreite durchbrochen sehen; Farneses Truppen hatten dies zu verhindern. Auf beiden Seiten gab es dabei offenbar Zeugnisse außergewöhnlicher, bisweilen verzweifelter Tapferkeit, Einsätze von Schiffen, die im niedrigen Überflutungswasser jederzeit trockenfallen konnten, und Dramatisches mehr. Auf Seiten der Antwerpener gab es wohl auch Zeichen des Versagens und den Versuch, ein für seinen Zweck viel zu voluminöses Kampfschiff »Fin de la Guerre« (»Kriegsende«!)¹⁶ heranzuziehen, das prompt auflief und so vom Gegner genommen wurde.

Farnese blieb der Sieger. Im August 1585 kapitulierte die eingeschlossene Scheldestadt. Ein ungewöhnliches Stück nicht nur niederländischer, sondern auch europäisch bedeutsamer Kriegs- wie Schiffahrtsgeschichte war zu Ende gegangen. Von nun an bis heute teilte Antwerpen weitgehend das Schicksal der südlichen Niederlande einschließlich der dort streng verwirklichten Gegenreformation. Es blieb spanisch, wurde österreichisch (auch von Kaiser Joseph II. besucht), französisch (erst die Franzosen hoben 1795 die seit Anfang des 17. Jahrhunderts niederländischerseits rigoros gehandhabte Scheldesperrung auf), noch einmal (nun königlich-)niederländisch, 1830 belgisch – seither zweimal von deutschen Truppen besetzt (1914, dabei teilzerstört, und 1940). Bewegende Geschichte einer europäischen, inzwischen wieder Welthafenstadt...

Die Antwerpener Tragödie 1584/85 in der Wiedergabe Friedrich Schillers

Zweimal ist vorstehend darauf verwiesen worden, daß der Bau von Farneses Schelde-Schiffbrücke und der erste der gegen sie gerichteten Brander-Angriffe in einigen Punkten auch noch weiter unten beschrieben würden, und zwar von anderer Hand. Es ist die Hand Friedrich Schillers. Das leitet über zu einem Stück Literaturgeschichte und bedarf der Erläuterung, in den Augen mancher professioneller Historiker vielleicht gar der Rechtfertigung.

Schiller war Zeit seines Lebens stark an Geschichte interessiert, bisweilen gar von ihr und besonders von den in ihrem Verlauf stattfindenden Freiheitskämpfen fasziniert.¹⁷ Nicht sehr viele unter denen, für die Schiller heute mehr als nur noch ein Name ist, dürften wissen, daß 1788 der erste Teil einer »Geschichte des Abfalls der vereinigten Niederlande von der spanischen Regierung« aus seiner Feder erschien. Diese (unvollendet gebliebene) Arbeit trug wesentlich dazu bei, daß der als Dichter schon weithin bekannte Schiller eine außerordentliche Professur für Geschichte an der Universität Jena erhielt. Seine Antrittsvorlesung 1789 »Was heißt und zu welchem Ende studiert man Universalgeschichte?« fand begeisterte Aufnahme; seine regelmäßigen Vorlesungen erstreckten sich indes nur auf

wenige Semester. Noch weniger bekannt dürfte sein, daß Schiller als einen von zwei Nachträgern zu seiner Geschichte des niederländischen Aufstandes sieben Jahre später die »Belagerung von Antwerpen durch den Prinzen von Parma in den Jahren 1584 und 1585« in Form eines Aufsatzes veröffentlichte.¹⁸

Aus diesem Aufsatz soll nachstehend zitiert werden, was freilich die Frage nach den von Schiller benutzten Quellen aufwirft.

Quellen und Quellenkritisches

In der Vorrede zur ersten Ausgabe seiner »Geschichte des Abfalls der vereinigten Niederlande ...« ist Schiller kurz auf seine Probleme bei der Quellen-, zumal der Primärquellenforschung eingegangen, wobei er auch seine mangelnde Kenntnis der niederländischen Sprache beklagt hat. Für seinen späteren Aufsatz über die Belagerung Antwerpens hat er als hauptsächlich Sekundärquellen außer einem damals bereits vorliegenden Sammelwerk über die allgemeine Geschichte der vereinigten Niederlande¹⁹ folgende Autoren ausdrücklich genannt²⁰: Emanuel van Meteren; Pieter Bor; Jaques Auguste de Thou, lat. Thuanus; Everard van Reyd, lat. Reidanus; Famiano Strada und Huig de Groot, lat. Hugo Grotius. Deren hier in der Tat einschlägige historische Werke oft kompilatorischen Charakters erschienen erstmals teilweise noch Ende des 16. Jahrhunderts (Van Meteren, Bor) bis in die 50er Jahre des 17. Jahrhunderts (De Groot). Die zumeist mehrbändigen, auch in andere Sprachen übersetzten Chroniken zeichnen sich überwiegend durch sorgfältige Bearbeitung wie Genauigkeit aus und gehen vielfach ins einzelne. Als sie zu Papier gebracht wurden, lagen die beschriebenen Ereignisse längst nicht so weit zurück, wie zu Schillers oder gar zu unseren Zeiten; die Fakten waren häufig noch gut im Gedächtnis. Aber diese Ereignisse waren von solchem Gewicht für Gesellschaft und werdenden Staat, daß Unparteilichkeit ihnen gegenüber allenfalls begrenzt möglich war:

Van Meteren etwa stammte aus Antwerpen und schrieb in London; seine Sicht dürfte kaum eine pro-spanische gewesen sein. Das galt auch für die Sicht Bors, der später offizieller Historiograph von Holland wurde. De Thou war zwar katholisch, aber liberaler Mitarbeiter des ursprünglich protestantischen Königs Heinrich IV. von Frankreich. Van Reyd war Berater des protestantischen friesischen Statthalter Willem Lodewijk van Nassau. Ganz anders Strada: der war ein gewandter Jesuit, pro-spanisch und schrieb im Auftrag des Hauses Farnese. Den höchsten Grad an Objektivität wird man wohl dem spätesten der genannten Historiker, De Groot und seinen »Annales et historiae de rebus Belgicis ...«, zusprechen können; sein genanntes Werk erschien zuerst 1657 und wurde auch als Meisterstück humanistischer Geschichtsschreibung apostrophiert. Schiller hat Widersprüche in den Darstellungen sehr wohl bemerkt und ihnen zu begegnen getrachtet – wie weit er sich der subjektiven Gründe bei den einzelnen Autoren bewußt war, muß wohl offenbleiben.

Natürlich ist der Forschungs- und Wissensstand seit der Zeit der erwähnten Historiker und Schillers inzwischen ergänzt und in manchem verändert worden; Sichtweisen haben partiell gewechselt. Aber das ist weit weniger der Fall, als vielleicht zu erwarten gewesen wäre. Die Genannten haben damals gut recherchiert (besser jedenfalls, als es heute bisweilen mit wissenschaftlichem Anspruch geschieht). Man darf Schiller auch als Geschichtskenner zitieren ...

»Historische Belletristik«

Was Schiller in seiner der Begeisterung fähigen, selbstverständlich heute oft antiquiert wirkenden Sprache bietet, kann literaturgeschichtlich zur »historischen Belletristik« gerechnet

werden: Das Berichtete enthält – anders als etwa der historische Roman – nichts Erfundenes, ist farbig, stilistisch anspruchsvoller als ein nüchterner geschichtswissenschaftlicher Forschungsreport. Laut Vorrede zur ersten Ausgabe 1788 seiner »Geschichte des Abfalls der vereinigten Niederlande ...« wollte Schiller davon überzeugen, *daß eine Geschichte historisch treu geschrieben sein kann, ohne darum eine Geduldprobe für den Leser zu sein, und daß die Geschichte von einer verwandten Kunst²¹ etwas borgen kann, ohne deswegen notwendig zum Roman zu werden.* Im 20. Jahrhundert gelang dies mit glanzvollem Stil und besonders eindrucksvoll so großen Autoren wie Stefan Zweig und André Maurois.

Die Vollendung der Schelde-Schiffbrücke bei Schiller

Doch nun soll Schiller selbst zu Wort kommen, und es geht zunächst um die technische Vollendung des Baues der Schelde-Schiffbrücke im Frühjahr 1585:

(...) verstrich der Winter, und kaum bemerkte man, daß das Eis sich verlor, so wurde von den Belagerern der Bau der Schiffbrücke nun mit allem Ernst vorgenommen. Zwischen beiden Staketen²² blieb noch ein Raum von mehr als sechshundert Schritten auszufüllen, welches auf folgende Art bewerkstelligt wurde. Man nahm zweiunddreißig Playten (platte Fahrzeuge), jede sechsunsechszig Fuß lang und zwanzig breit, und diese fügte man am

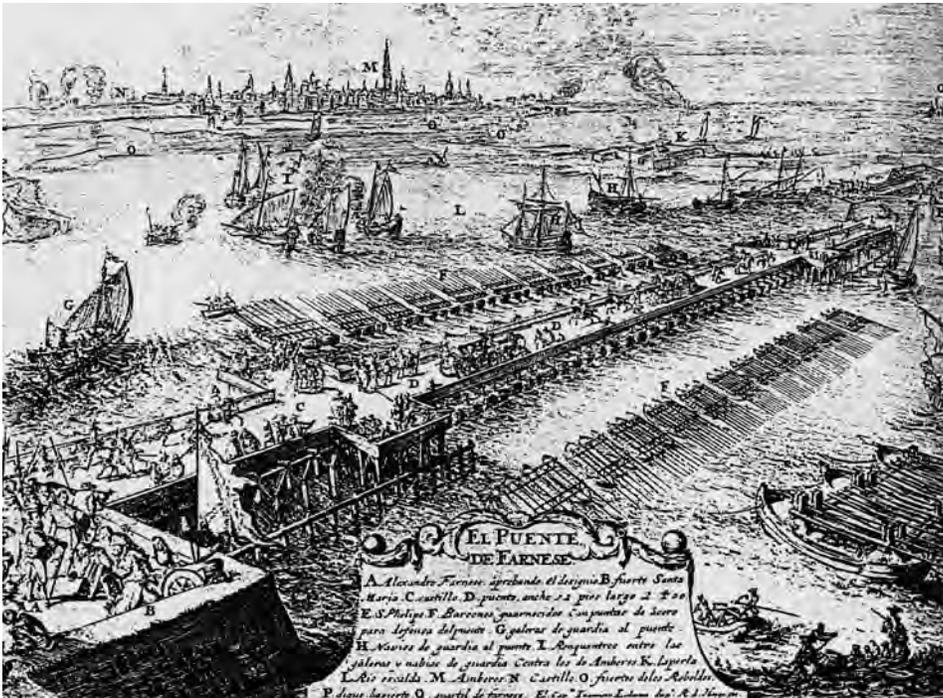


Abb. 6 Die spanische Schiffbrücke zur Sperrung der Schelde 1585 in noch unbeschädigtem Zustand aus halber Vogelschau. Im Vordergrund links wieder eine burgundische Flagge, diesmal der Brücken-Besatzung; im Hintergrund das belagerte Antwerpen. Der Texter der spanischen Bilderläuterung hat irrtümlicherweise die Namen der beiden Scheldedforts St. Marie (rechter Bildrand) und Philips (linker Bildrand) vertauscht. Radierung Romeijn de Hooghes, entstanden also etwa ein Jahrhundert nach dem Bau der Sperrbrücke.

Vorder- und Hinterteile mit starken Kabeltauen und eisernen Ketten aneinander, doch so, daß sie noch gegen zwanzig Fuß voneinander abstanden und dem Strom einen freien Durchzug verstatteten. Jede Playte hing noch außerdem an zwei Ankertauen, sowohl aufwärts als unterwärts des Stroms, welche aber, je nachdem das Wasser mit der Flut stieg, oder mit der Ebbe sank, nachgelassen und angezogen werden konnten. Über die Schiffe hinweg wurden große Mastbäume gelegt, welche von einem zum andern reichten und, mit Planken überdeckt, eine ordentliche Straße bildeten, auch wie die Staketen mit einem Geländer eingefast waren. Diese Schiffbrücke, davon beide Staketen nur eine Fortsetzung ausmachten, hatte, mit diesen zusammengenommen, eine Länge von zweitausendvierhundert Schritten. Dabei war diese furchtbare Maschine so künstlich organisiert und so reichlich mit Werkzeugen des Todes ausgerüstet, daß sie gleich einem lebendigen Wesen sich selbst verteidigen, auf das Kommandowort Flammen speien und auf alles, was ihr nahe kam, Verderben ausschütten konnte. Außer den beiden Forts St. Maria und St. Philipp, welche die Brücke an beiden Ufern begrenzten, und außer den zwei hölzernen Basteien auf der Brücke selbst, welche mit Soldaten angefüllt und in allen vier Ecken mit Kanonen besetzt waren, enthielt jedes der zweiunddreißig Schiffe noch dreißig Bewaffnete nebst vier Matrosen zu seiner Bedeckung und zeigte dem Feind, er mochte nun von Seeland herauf oder von Antwerpen herunter schiffen, die Mündung einer Kanone. Man zählte in allem siebenundneunzig Kanonen, die sowohl über der Brücke als unter derselben verteilt waren, und mehr als fünfzehnhundert Mann, die teils die Basteien, teils die Schiffe besetzten und, wenn es not tat, ein furchtbares Musketenfeuer auf den Feind unterhalten konnten.

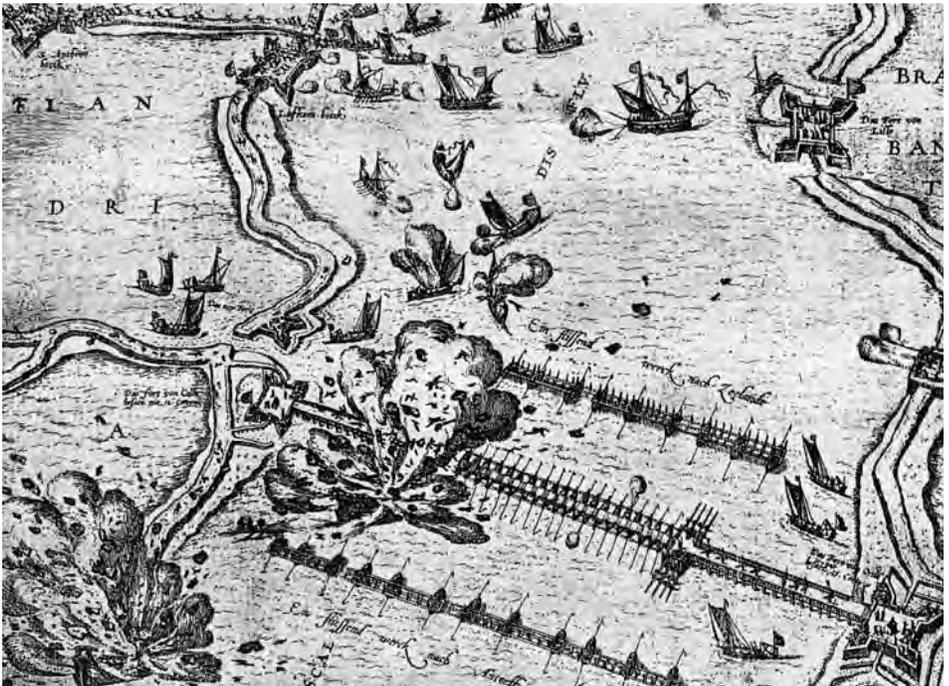


Abb. 7 Der Antwerpener Angriff mit Giannibellis Brandern auf die die Schelde sperrende spanische Schiffbrücke 1585 in der Vogelschau. Zu der Darstellung gehört eine hier nicht wiedergegebene gereimte deutsche Erklärung, welche auch die rasche Beseitigung des Brückenschadens hervorhebt. Radierung (?) Frans Hogenbergs, also etwa aus der Zeit des Geschehens.

Aber dadurch allein glaubte der Herzog²³ sein Werk noch nicht gegen alle Zufälle sicher gestellt zu haben. Es war zu erwarten, daß der Feind nichts unversucht lassen würde, den mittlern und schwächsten Teil der Brücke durch die Gewalt seiner Maschinen zu sprengen; diesem vorzubeugen, warf er längs der Schiffbrücke und in einiger Entfernung von derselben noch eine besondere Schutzwehr auf, welche die Gewalt brechen sollte, die auf die Brücke selbst möchte ausgeübt werden. Dieses Werk bestand aus dreiunddreißig Barken von beträchtlicher Größe, welche in einer Reihe quer über den Strom hingelagert und je drei und drei mit Mastbäumen aneinander befestigt waren, so daß sie elf verschiedene Gruppen bildeten. Jede derselben streckte, gleich einem Glied Pikenierer, in horizontaler Richtung vierzehn lange hölzerne Stangen aus, die dem herannahenden Feind eine eiserne Spitze entgegenkehrten. Diese Barken waren bloß mit Ballast angefüllt und hingen jede an einem doppelten, aber schlaffen Ankertau, um dem anschwellenden Strome nachgeben zu können, daher sie auch in beständiger Bewegung waren und davon die Namen Schwimmer bekamen. Die ganze Schiffbrücke und noch ein Teil der Staketen wurden von diesen Schwimmern gedeckt, welche sowohl oberhalb als unterhalb der Brücke angebracht waren. Zu allen diesen Verteidigungsanstalten kam noch eine Anzahl von vierzig Kriegsschiffen, welche an beiden Ufern hielten und dem ganzen Werk zur Bedeckung dienten.

Dieses bewunderungswürdige Werk war im März des Jahres 1585, als dem siebenten Monat der Belagerung, fertig, und der Tag, an dem es vollendet wurde, war ein Jubelfest für die Truppen. Durch ein wildes Freudenschießen wurde der große Vorfall der belagerten Stadt verkündigt (...)

Giannibellis Brander und der Beginn ihres ersten Angriffs bei Schiller

Noch einmal sei Schiller wörtlich zitiert, diesmal für die technische Beschaffenheit von Giannibellis Brandern und deren erstes Anschwimmen gegen die Schelde-Schiffbrücke Anfang April 1585:

Mit diesen zwei Schiffen, davon er²⁴ das eine das Glück, das andere die Hoffnung nannte, verfuhr er auf folgende Art. Er ließ auf dem Boden derselben einen hohlen Kasten von Quadratsteinen mauern, der fünf Schuh breit, vierhalb hoch und vierzig lang war. Diesen Kasten füllte er mit sechzig Zentnern des feinsten Schießpulvers von seiner eigenen Erfindung und bedeckte denselben mit großen Grab- und Mühlsteinen, so schwer das Fahrzeug sie tragen konnte. Darüber führte er noch ein Dach von ähnlichen Steinen auf, welches spitz zulief und sechs Schuh hoch über den Schiffsrand emporragte. Das Dach selbst wurde mit eisernen Ketten und Haken, mit metallenen und marmornen Kugeln, mit Nägeln, Messern und anderen verderblichen Werkzeugen vollgestopft; auch der übrige Raum des Schiffs, den der Kasten nicht einnahm, wurde mit Steinen ausgefüllt und das Ganze mit Brettern überzogen. In dem Kasten selbst waren mehreren kleine Öffnungen für die Lunten gelassen, welche die Mine anzünden sollten. Zum Überfluß war noch ein Uhrwerk darin angebracht, welches nach Ablauf der bestimmten Zeit Funken schlagen und, wenn auch die Lunten verunglückten, das Schiff in Brand stecken konnte. Um dem Feinde die Meinung beizubringen, als ob es mit diesen Maschinen bloß darauf abgesehen sei, die Brücke anzuzünden, wurde auf dem Gipfel derselben ein Feuerwerk von Schwefel und Pech unterhalten, welches eine ganze Stunde lang fortbrennen konnten. Ja, um die Aufmerksamkeit desselben noch mehr von dem eigentlichen Sitze der Gefahr abzulenken, rüstete er noch zweiunddreißig Schuyten (kleine platte Fahrzeuge) aus, auf denen bloß Feuerwerke brannten, und welche keine andere Bestimmung hatten, als dem Feinde ein Gaukelwerk vorzumachen. Diese Brander sollten in vier verschiedenen Transporten, von einer halben Stunde zur andern, nach der Brücke hinunter laufen und die Feinde zwei ganze Stunden lang unaufhörlich in

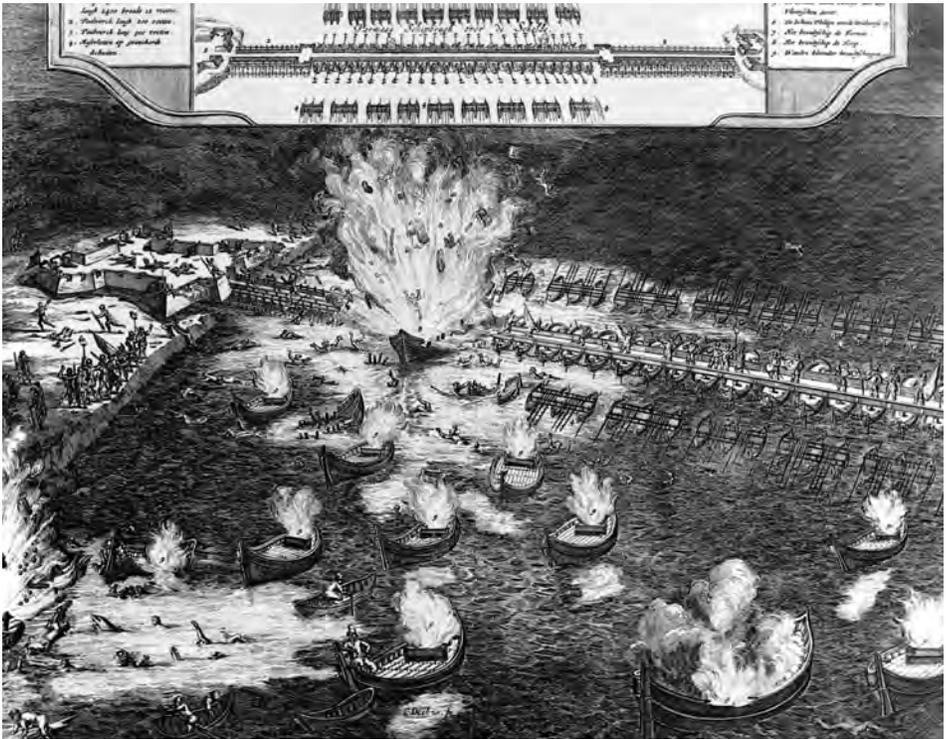


Abb. 8 Der Antwerpener Angriff mit Giannibellis Brandern auf die die Schelde sperrende spanische Schiffbrücke 1585 in halber Vogelschau: eine erste Phase während der Explosionen der beiden großen »Minenschiffe«; am oberen Rand eine Art erläuternder Konstruktionszeichnung der Sperrbrücke. Radierung Coenraet Deckers, entstanden also etwa ein Jahrhundert nach den Ereignissen.

Atem erhalten, so daß sie endlich, vom Schießen erschöpft und durch vergebliches Warten ermüdet, in ihrer Aufmerksamkeit nachließen, wenn die rechten Vulkane kämen. Voran ließ er zum Überfluß noch einige Schiffe laufen, in welchen Pulver verborgen war, um das fließende Werk vor der Brücke zu sprengen und den Hauptschiffen Bahn zu machen. Zugleich hoffte er durch dieses Vorpostengefecht den Feinden zu tun zu geben, sie heran zu locken und der ganzen tödenden Wirkung des Vulkans auszusetzen.

Die Nacht zwischen dem 4. und 5. April war zur Ausführung dieses großen Unternehmens bestimmt. Ein dunkles Gerücht davon hatte sich auch schon in dem spanischen Lager verbreitet, besonders da man von Antwerpen aus mehrere Taucher entdeckt hatte, welche die Ankertaue an den Schiffen hatten zerhauen wollen. Man war sich daher auf einen ernstlichen Angriff gefaßt; nur irrte man sich in der eigentlichen Beschaffenheit desselben, und rechnete mehr darauf, mit Menschen als mit Elementen zu kämpfen. Der Herzog²⁵ ließ zu diesem Ende die Wachen längs dem ganzen Ufer verdoppeln und zog den besten Teil seiner Truppen in die Nähe der Brücke, wo er selbst gegenwärtig war; um so näher der Gefahr, je sorgfältiger er derselben zu entfliehen suchte. Kaum war es dunkel geworden, so sah man von der Stadt her drei brennende Fahrzeuge daherschwimmen, dann noch drei andere, und gleich darauf ebensoviele. Man ruft durch das spanische Lager ins Gewehr, und die ganze Länge der Brücke füllt sich mit Bewaffneten an. Indessen vermehrten sich die Feuerschiffe



Abb. 9 Der Antwerpener Angriff mit Giannibellis Brandern auf die die Schelde sperrende spanische Schiffbrücke 1585 in halber Vogelschau: eine zweite Phase während der Explosionen der beiden großen »Minenschiffe« veranschaulicht deren vernichtende Wirkungen. Radierung Coenraet Deckers, entstanden also etwa ein Jahrhundert nach den Ereignissen.

und zogen, teils paarweise, teils zu dreien, in einer gewissen Ordnung den Strom herab, weil sie am Anfang noch durch Schiffer gelenkt wurden. Der Admiral der antwerpischen Flotte, Jakob Jakobson, hatte es, man wußte nicht, ob aus Nachlässigkeit oder Vorsatz, darin versehen, daß er die vier Schiffhaufen allzu geschwind hintereinander ablaufen und ihnen auch die zwei großen Minenschiffe viel zu schnell folgen ließ, wodurch die ganze Ordnung gestört wurde.

Unterdessen rückte der Zug immer näher, und die Dunkelheit der Nacht erhöhte noch den außerordentlichen Anblick. So weit das Auge dem Strom folgen konnte, war alles Feuer, und die Brander warfen so starke Flammen aus, als ob sie selbst in Feuer aufgingen. Weithin leuchtete die Wasserfläche; die Dämme und Basteien längs dem Ufer, die Fahnen, Waffen und Rüstung der Soldaten, welche sowohl hier als auf der Brücke in Parade standen, glänzten im Widerschein. Mit einem gemischten Gefühl von Grauen und Vergnügen betrachtete der Soldat das seltsame Schauspiel, das eher einer Fete als einem feindlichen Apparate glich, aber gerade wegen dieses sonderbaren Kontrastes der äußern Erscheinung mit der innern Bestimmung die Gemüter mit einem wunderbaren Schauer erfüllte. Als diese brennende Flotte der Brücke bis auf zweitausend Schritte nahe gekommen, zündeten ihre Führer die Lunten an, trieben die zwei Minenschiff in die eigentliche Mitte des Stroms und überließen die übrigen dem Spiele der Wellen, indem sie selbst sich auf schon bereit gehaltenen Kähnen hurtig davon machten.

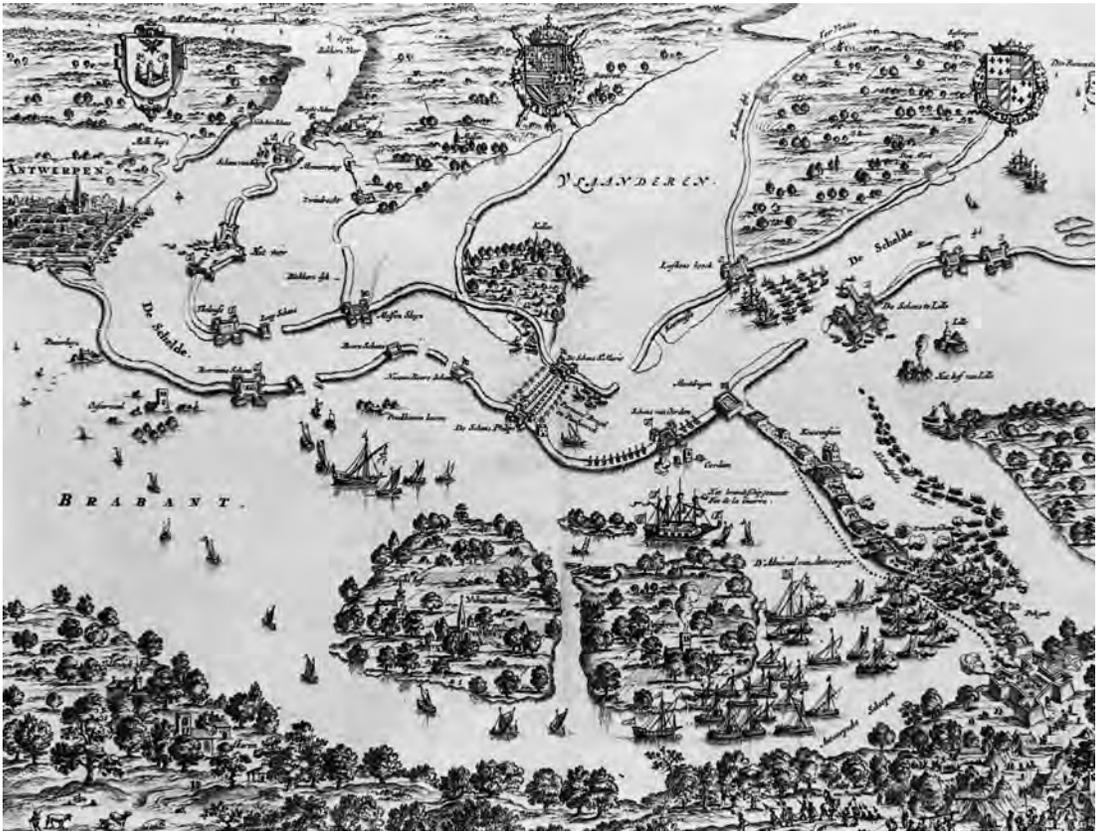


Abb. 10 Eine Art »Gefechtslagekarte« zum Scheldelauf unterhalb Antwerpens mit seinen Forts während der spanischen Belagerung 1585. Die »Karte« ist u.a. insofern irreal, als sie (in Vogelschau) zeitlich unterschiedliche Phasen des Kampfes um die Stadt in nur einem Bild zusammenfaßt. Am linken Bildrand oben liegt Antwerpen. Sehr viele Ländereien stromabwärts sind von Seiten beider Kampfparteien aus ganz unterschiedlichen Erwägungen überflutet worden. Die Bildmitte zeigt zwischen den Scheldedeichen Farneses heile Sperrbrücke. Im Bildviertel rechts unten ist der harte, auch zu Schiff ausgetragene Kampf um den Kouwenstein'schen Deich dargestellt, einschließlich der aufgelaufenen großen FIN DE LA GUERRE. Radierung Ian Luykens, entstanden also etwa ein Jahrhundert nach den Ereignissen.

Jetzt verwirrte sich der Zug, und die führerlosen Schiffe langten einzeln und zerstreut bei den schwimmenden Werken an, wo sie entweder hängen blieben, oder seitwärts an das Ufer prallten. Die vordern Pulverschiffe, welche bestimmt gewesen waren, das schwimmende Werk zu entzünden, warf die Gewalt eines Sturmwindes, der sich in diesem Augenblick erhob, an das flandrische Ufer; selbst der eine von den beiden Brandern, welcher das Glück hieß, geriet unterwegs auf den Grund, ehe er noch die Brücke erreichte, und tötete, indem er zersprang, etliche spanische Soldaten, die in einer nahegelegenen Schanze arbeiteten.

(Daß der andere große Brander, die »Hoop« = Hoffnung, bei seiner Explosion tatsächlich die Schiffbrücke zerriß, ist oben bereits ebenso ausgeführt wie die Tatsachen, daß und warum dies nebst späteren ähnlichen Versuchen zur Brechung der Schelde-Blockade erfolglos blieb.)

1588: Brander vor Calais

Knapp dreieinhalb Jahre später werden wieder einmal Brander eingesetzt, nun im Ärmelkanal, erneut gegen die spanische Militärmacht, und abermals kommt Giannibelli, zumindest sein Name, ins Spiel. Ob er tatsächlich nach dem Fall Antwerpens nach England gegangen und an der Konstruktion dortiger Brander beteiligt war, soll besser offenbleiben. Wo immer jetzt aber Brander gegen einen Feind geschickt wurden, lösten sie nach den von der Schelde bekannt gewordenen Wirkungen der Giannibellischen Furcht und Schrecken aus. Das war offenbar auch der Fall, als die Engländer im August 1588 mit solchen Schiffen gegen die auf Calais' Reede liegende, zur Invasion Englands bestimmte Armada²⁶ vorgingen. Diese Brander bewirkten dort die erhoffte Verwirrung, ja Panik, und trugen damit wesentlich zum bitteren Ende der Superflotte bei, die unter dem hochfahrenden Namen »la Felicissima« ausgefahren war.

Auch hier läßt sich in besonderer Weise eine Verbindung zur (nun für uns zeitnahen) Literaturgeschichte herstellen, diesmal zum historischen Roman. Nicholas Monsarrat nämlich, gewesener britischer Marineoffizier, Verfasser der vielgelesenen und verfilmten »Cruel Sea« sowie später von (deutscher Übersetzungstitel:) »Der ewige Seemann – Die Irrfahrten/Prüfungen des Matthew Lawe«²⁷, läßt besagten Matthew den Fluch seemännischen Nichtsterben-Könnens erfahren. Lawe ist dazu verdammt, weil er beim Angriff auf die spanische Armada 1588 vor Calais aus Angst seinen Brander zu zeitig zündet. Das Schiff wird zum lodernnden Fanal in der Nacht; der Feind ist gewarnt und kann nicht mehr so schwer getroffen werden, wie taktisch geplant ...



Abb. 11 *Der zunächst mit Brandern vorgetragene Angriff der englischen Flotte auf die vor Calais ankernde spanische Armada 1588 in halber Vogelschau; am Bildrand rechts oben die mit Signalfeuern ausgestattete Küste von Kent, links die spanischen Schiffe. Nicht sign., wohl spätere Radierung (Ausschnitt).*

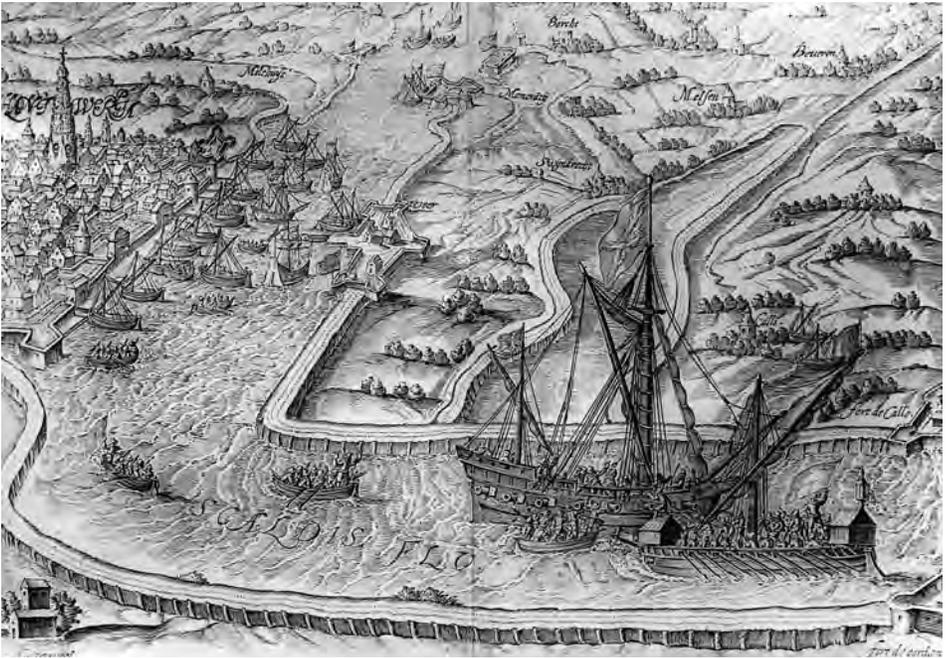


Abb. 12 Die »Schwarze Galeere« von Dordrecht 1600 auf der Schelde unterhalb Antwerpens beim – auch mit Rammsporn unternommenen – Überraschungsangriff auf die burgundisch besetzte Heude des spanischen Admirals in halber Vogelschau. Wie bei Abb. 2 wurde auch hier das städtische Südkastell nachträglich und perspektivisch verzerrt ins Bild eingefügt. Überdies ist die Darstellung der Ruderer auf der Galeere verkehrt (wie in alter maritimer Grafik nicht selten): sie müßten die Gesichter dem Heck, die Rücken dem Bug zuwenden ... Nicht sign. Kupferstich von ca. 1610.

1600: Nachhall auf der Schelde

Von Antwerpen und der 1584/85 erfolgreich gesperrten Schelde war vorstehend oft die Rede. Das mag es erlauben, aus der damaligen Region des Geschehens abschließend an einen etwas späteren seemännischen Handstreich zu erinnern, der zwar ohne Brander stattfand, aber die dort veränderte strategisch-taktische Situation zu verdeutlichen vermag.

Die Stadt war seit 15 Jahren in spanischen Händen, ebenso ihre Forts am Strom; eine scheldesperrende Schiffbrücke gab es nicht mehr. Die gegnerischen Staten van Holland (als parlamentarischer Deputiertenkongress) aber hatten inzwischen beschlossen, probeweise und zur Bekämpfung spanischer Schiffe auf den Flußmündungsarmen eine mittelmeerische Galeere in Dordrecht nachzubauen, später die »Schwarze« geheißten. Jacob Michielsz. Wip wurde ihr Kommandant und zugleich der einer kleinen Stromflotte. Im November 1600 fuhr er damit scheldeaufwärts, vorbei an den oben schon genannten, nun verstärkten Forts von Calloo und Oordam, überrumpelte an die acht Antwerpener Schiffe, darunter die Heude des Admirals, die er auch mit Rammsporn angriff. Wips Stromflotte entkam (mit einiger Sicherheit bei ablaufendem Wasser). Er hatte bewiesen, wie verwundbar die spanisch besetzte Scheldestadt war. Aber befreunden konnten sich die Niederländer mit den für sie fremdartigen Galeeren trotzdem nicht ...

Auf daß auch hier die Literaturgeschichte nicht zu kurz komme: 1860/61 ließ Wilhelm Raabe seine »Schwarze Galeere« erstmals erscheinen, worin ganz offensichtlich Motive der Wip'schen Unternehmung von 1600 aufgegriffen sind. Die romantisierende Erzählung gehörte einmal in Deutschland zur schulischen Pflichtlektüre. Es kann sein, daß der Verfasser seinerzeit somit erstmalig etwas von Antwerpen und dem niederländischen Freiheitskampf erfahren hat. Im linksscheldischen Antwerpen von heute, unweit des Alexander Farneseplein, zwischen Schiller- und Goethestraat, gibt es nun eine Wilhelm Raabestraat.

Anmerkungen:

- 1 W. à Winschooten: Seeman ... Een grondige uitlegging ... Leiden 1681, S. 37.
- 2 Der Geöffnete See-Hafen ..., 1. Teil. Hamburg 1705, S. 162.
- 3 J. H. Röding: Allgemeines Wörterbuch der Marine. Hamburg 1794/98. 1. Band. S. 368ff.
- 4 F. Kluge: Seemannssprache – Wortgeschichtliches Handbuch ... Halle/S. 1911, S. 139f.
- 5 Für diese Gesinnung gibt es Zeugnisse, die auch den Zeitabschnitt der hier behandelten Belagerung Antwerpens betreffen.
- 6 An dieser Stelle ein kleiner Exkurs in die multikulturelle Genealogie zweier oben genannter Hauptakteure:
Willem van Oranje war ein deutscher/hessischer Graf von Nassau mit erbten Besitztümern in den Niederlanden und – titelgebend – in Südfrankreich; er hatte nacheinander vier Ehefrauen aus drei verschiedenen Nationalitäten. Farneses Mutter, gewesene burgundisch-spanische Generalstatthalterin/»Landvoogdes« Margarethe von Parma in Brüssel, war als uneheliche, sozusagen »im Vorbereiten« gezeugte Tochter Karls V. (aus Gent) und der Janneke van der Gheynst (aus Oudenaarde) eine Niederländerin; sein Vater war Italiener. Die damaligen Söldnertruppen und ihr häufiger Standortwechsel sorgten dafür, daß solch europäisches Mixtum nicht auf den hohen Adel beschränkt blieb.
- 7 Richard Wagner ließ seinen »Lohengrin« zur Zeit König Heinrichs I. († 936) bei und in Antwerpen spielen; des Schwanenritters Nachen gleitet durch die Wasser der Schelde.
- 8 Die Gründe (Meuterei, »legitime« Plünderung) sind unter Historikern umstritten.
- 9 Zum Vergleich: Hamburg dürfte um 1600 an die 40 000 Einwohner gehabt haben, davon etwa 1/4 niederländische, aber auch andere, z. B. sephardisch-jüdische Emigranten aus dem spanischen/portugiesischen Herrschaftsbereich.
- 10 »Den Bijen-corf der H. Roomsche Kercke«, mehrfach ins Deutsche übertragen.
- 11 Überlieferungen wollen besagen, daß Marnix sowohl seinen in Anm. 10 genannten »Bienenkorb« als auch das »Wilhelmus von Nassawe«-Lied während seiner Emigration 1568/69 in Deutschland zu Papier brachte, und zwar auf der ostfriesischen Lütetsburg als Gast des dortigen Häuptlings und Emders Drostes Unico Manninga. Aus der Zeit seines Lütetsburger (»Lutzbourgh«) Aufenthaltes sind Briefe von Marnix' Hand erhalten geblieben.
- 12 Mit aufgelistet bei A. Gerlo: De briefwisseling van Philips van Marnix ... – Een inventaris. Brüssel 1982, S. 102ff.
- 13 K. R. H. Frick: Vergessene Flotten ... Graz 1990, S. 72 links.
- 14 Näheres über Pleiten siehe bei J. van Beylen: Schepen van de Nederlanden ... Amsterdam 1970, S. 170f.
- 15 Justinus van Nassau war ein unehelicher Sohn Willems van Oranje. Besonders bekannt wurde er später als Kommandant und Verteidiger von Breda, zumal durch Velazquez' berühmtes Gemälde, das ihn 1625 bei der Übergabe des Stadtschlüssels an den spanischen (genuesischen) Befehlshaber Ambrogio Spinola zeigt (»Las Lanzas«, Prado).
- 16 In Sekundärquellen ist von einem »treibenden Blockhaus« die Rede.
- 17 Mit anderen zusammen begann Schiller in den späten 1780er Jahren eine »Geschichte der merkwürdigsten Verschwörungen und Rebellionen aus mittleren und neueren Zeiten« zusammenzustellen.
- 18 Dieser längere Aufsatz erschien erstmalig 1795 in den »Horen«, einer von Schiller nur wenige Jahre lang herausgegebenen Literatur-Zeitschrift.
- 19 Das heutige, vielbändige Standardwerk »Algemene geschiedenis der Nederlanden« mit umfangreichen Quellenangaben und ausführlicher Bibliographie kann als eine Art Fortsetzung des damaligen Standardwerkes und seiner Nachfolger betrachtet werden (bei dessen Lektüre sich auch die Heranziehung der »Acta historiae Neerlandicae ...« empfiehlt). Naturgemäß weit weniger umfänglich ist das Pendant in deutscher Sprache, nämlich H. Lademacher: Die Niederlande – Politische Kultur zwischen Individualität und Anpassung. (= Propyläen Geschichte Europas, Erg.-Bd.). Berlin 1993, ebenfalls mit vielen bibliographischen Hinweisen.
- 20 Ausgaben von mehreren der historischen Werke oben nachstehend genannter Autoren befinden sich in der heutigen Thüringenschen Universitäts- und Landesbibliothek zu Jena, ohne daß mit diesem Vermerk mehr als nur eine Vermutung für die einstige Benutzung auch durch Schiller verbunden werden soll.

- 21 Gemeint ist die Dichtung.
 22 Die jeweiligen Pfahlwerke zwischen den Ufern bis zur Fahrrinne.
 23 Gemeint ist Farnese.
 24 Gemeint ist Giannibelli.
 25 Gemeint ist wiederum Farnese.
 26 Zum spanischen Invasionsversuch der Armada und den englischen Gegenmaßnahmen siehe zusammenfassend Verf.: Der Armadazug von 1588 – Zur Erinnerung an einen Seekrieg um England ... In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 10, 1987, S. 153ff.
 27 Frankfurt/M., Berlin, Wien 1982. (Engl. Originaltitel von 1978: The Master Mariner, Book 1).

Abbildungen-Quellen und -Nachweise (soweit ermittelt):

- Abb. 1: Museum Plantin-Moretus, Antwerpen. Einziges bekanntes Exemplar, ca. 120 cm hoch und 265 cm breit, auf 20 Blättern. Nach T. Wittman: Das Goldene Zeitalter der Niederlande. Leipzig 1975 (Budapest 1965).
 Abb. 2: Stedelijk Prentenkabinet, Antwerpen. In Anlehnung an eine gravierte Ansicht Antwerpens aus der Vogelschau von Hieronymus Cock, 1557. Durch Überklebung des ersten linken Bilddrittels auf damals jüngsten Stand (spanisches Südkastell) gebrachte Zweitfassung. Nach Voet/Soly: De kaart van Virgilius Bonomiensis ... In: De stad Antwerpen .../Topografische studie ... Brüssel 1978.
 Abb. 3: Paleis Het Loo, Oranje Nassau Museum, Apeldoorn. Oberer Teil eines Probedrucks. Nach Catalogus: De portretten van Marnix ... Deventer 1988.
 Abb. 4: Koninklijke Musea voor Schoone Kunsten, Brüssel.
 Abb. 5: Österreichische Nationalbibliothek, Wien.
 Abb. 6: Marit. Archiv d. Verf.
 Abb. 7: Eines der Hogenberg'schen »Geschichtsblätter« (?). Marit. Archiv d. Verf.
 Abb. 8-9: Aus J. le Clerc: Histoire des Provinces Unies ... Amsterdam 1723-28 (ndl. Amsterdam 1730). Marit. Grafikslg. Stettner im DSM.
 Abb. 10: Aus P. Bor Christiaensz.: Oorsprongk, Begin, en Vervolgh der Nederlandsche Oorlogen ... Amsterdam 1679-84. Joh. a Lasco-Bibliothek der Gr. Kirche, Emden.
 Bereits früher und zeitlich viel näher an den Geschehnissen war eine ähnliche, mehr geostete, in der Kölner Werkstatt Frans Hogenbergs gefertigte »Gefechtslagenkarte« erschienen, und zwar zu Michael Aitzinger: De leone Belgico ... Köln 1585/86. Ian Luyken könnte später auf sie zurückgegriffen haben. Zusammen mit einer gleichartigen Handzeichnung ist sie wiedergegeben bei Van der Stock u. a. im Katalog: Antwerpen – verhaal van een metropool ... Gent 1993, Obj. 138 u. 139, S. 282f. Derselbe Katalog erweist überdies, mit den abgebildeten Objekten 134 D-F, S. 279, daß sogar zeitgenössische Kupfermünzen und silberne Medaillen mit »Gefechtslagenkarten« der Antwerpener Belagerung des Jahres 1585 hergestellt worden sind.
 Abb. 11: Nach J. C. Mollema: Geschiedenis van Nederland ter zee (II). Amsterdam 1940.
 Abb. 12: Aus Orlers/Van Haesten: Beschrijvinghe ende af-beeldinge van alle de Victorien ... van Maurits van Nassau ... Leiden 1610 (u. spät. Ausg.). Marit. Grafikslg. Stettner im DSM.

Unter den Institutionen, die den Verfasser dankenswerterweise bei vorliegender Arbeit unterstützt haben, sind die Johannes a Lasco-Bibliothek der Großen Kirche zu Emden, die Bibliothek der Ostfriesischen Landschaft in Aurich sowie die Stadtverwaltung Antwerpen – Stadsarchief; Museum Plantin-Moretus und Stedelijk Prentenkabinet – besonders zu nennen.

Burning ship vs. pontoon bridge: The Scheldt barrier and the fall of Antwerp in 1584–85 – as well as a bit of source research and literary history

Summary

This article is concerned with a means of naval combat which has been in use for thousands of years: Ships no longer fit for operation are filled with inflammable or explosive material and sent among enemy vessels in order to set them on fire and destroy them. The author begins with a look at the original seventeenth-, eighteenth- and twentieth-century definitions of this practice and touches on related strategies.

The primary focus of the discussion is a case that became famous against the background of the Dutch revolution: The Italian engineer Frederico Giannibelli used burning ships against the pontoon bridge set up by the Spanish military and civilian commander Alessandro of Farnese to block the Scheldt during the 1584-85 siege of Antwerp, which at that time was a mercantile centre of global significance. The purpose of the impressively constructed bridge was to keep the city's inhabitants from receiving supplies from the downriver side, as well as to prevent sorties from the besieged city by ship and to help intercept possible relief attacks by Zeelandic river fleets. Although the attack by burning ship was at least partially successful and carried out repeatedly, the employment of this military means was finally rejected due to tactical/logistic inadequacy on the part of the Dutch "rebels." Following further bloody battles, Antwerp was defeated and remained "Spanish," today Belgian, i.e. not Dutch.

In 1795 the great poet Friedrich von Schiller, who held a professorship of history at the University of Jena for a time, wrote a detailed history of the siege of Antwerp and with it Giannibelli's attempt to make tactical use of burning ships. This circumstance provides an occasion not only for the critical assessment of Schiller's painstakingly evaluated (primarily secondary) sources, but also for the quotation of passages describing the technical details of pontoon bridges and burning ships in the literary form of the historical novel.

The article concludes with a brief discussion of the English use of burning ships against the Spanish armada in 1588 off Calais – an incident also connected with the name Giannibelli – as well as a naval battle of 1600 on the Scheldt at Antwerp, in which a row galley (called the "black" row galley) participated. At the time of this naval action, Antwerp was already long "Spanish" and the rebels were the aggressors.

Brûlots contre pont de bateaux: où le blocus de l'Escaut et la chute d'Anvers en 1584/85 s'avèrent aussi être un morceau de l'histoire des sources et de la littérature

Résumé

L'article est consacré aux brûlots, c'est-à-dire à ces navires généralement mis au rebut, mais utilisés depuis des siècles au cours des conflits se déroulant sur l'eau, afin de les charger de matériaux inflammables, parfois même explosifs, avant de les faire dériver vers un ennemi pour le détruire. À ce sujet seront présentées en premier lieu

des définitions originales contemporaines des 17^{ème}, 18^{ème} et 20^{ème} siècles, ainsi que des pratiques approchantes.

Sur fond de guerre d'indépendance des Pays-Bas se trouve au cœur de l'article la célèbre intervention des brûlots de l'ingénieur italien Frederico Giannibelli, contre le pont de bateaux du commandant militaire et civil espagnol Alessandro Farnese, en 1584/85 lors du siège d'Anvers, alors métropole de commerce. La digue construite de façon absolument ingénieuse devait servir à empêcher l'approvisionnement des assiégés par la voie d'eau inférieure, à bloquer une sortie de navires et à retenir une éventuelle attaque de diversion d'une flotte zélandaise venant avec le flux. Bien que l'intervention des brûlots ait partiellement réussi et ait même été renouvelée, son emploi militaire échoua pour des raisons de tactique et de logistique du côté des rebelles «néerlandais». Après d'autres combats sanglants, Anvers capitula et resta espagnole – aujourd'hui belge, et non pas néerlandaise.

Le grand poète allemand Friedrich Schiller, provisoirement professeur d'histoire à Jena, a dédié en 1795 un long essai au siège d'Anvers et par là-même à l'entreprise de Giannibelli. Ce qui donne l'occasion de se livrer non seulement à une estimation critique de ses sources d'importance, (pour la plupart secondaires), analysées méticuleusement, mais aussi de tirer de ce récit des citations qui reconstituent les détails techniques de ponts de bateaux et de brûlots sous la forme littéraire de best-sellers historiques.

Pour finir, l'intervention des brûlots anglais contre l'Armada espagnole en 1588 devant Calais sera brièvement évoquée (elle aussi autrefois liée au nom de Giannibelli), tout comme un combat maritime en 1600 sur l'Escaut devant Anvers, avec la participation de l'une des galères «noires», alors que la ville était depuis longtemps «espagnole» et que cette fois, les rebelles devenaient les agresseurs.