

# HOCHSEESCHIFFFAHRT

## EIN GRÄFLICH-OSTFRIESISCHER SEEBRIEF VON 1601 VOR DEM HINTERGRUND EINES POLITISCHEN KONFLIKTES

VON HEINRICH STETTNER

Nicht nur Alter und Herkunft des in Abb. 1 gezeigten Seebriefes<sup>1</sup>, sondern mehr noch dessen Ausstellung während schwerwiegender politisch-konfessioneller, auch die Schifffahrt stark berührender Wirren seiner Zeit lassen ihn als einigermaßen bemerkenswertes Dokument erscheinen. Allerdings kann sein zeitliches Eingebundensein nicht ohne allgemein-historische Erläuterungen verstanden werden, wie sie nachfolgend stichwortartig und sehr vereinfachend gegeben sein sollen.

### Zur allgemeinen politischen Konfliktlage

Die beteiligten Akteure um die Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert waren: 1. Spanien als katholische Weltmacht, seit 1556 in den – derweil aufständischen – Niederlanden herrschend, seit 1581 im Besitz auch Portugals, bis 1598 von Philipp II., danach von Philipp III. habsburgisch, im übrigen fast schon absolutistisch regiert. 2. Die Republik der Vereinigten (nördlichen) Niederlande als calvinistischer, expandierender Staatenbund, seit 1568 noch immer im Freiheitskampf gegen Spanien, sich aber seit 1581 bzw. 1588 als souverän betrachtend, regiert vom Deputiertenkongreß der »Generalstaaten«, dessen ab 1586 geschäftsführendem »Ratspensionär« Oldenbarnevelt sowie (Friesland ausgenommen) ab 1584 vom Statthalter Prinz Maurits aus dem Hause Oranje als Heerführer. 3. Ostfriesland als kleine, randständige deutsche Grafschaft unter dem Hause Cirksena, seit 1600 in Besitz auch des nordöstlich angrenzenden Harlingerlandes (Esens, Stedesdorf, Wittmund), bis 1599 von Edzard II., dann von Enno III. und dessen Kanzler Franzius – Lutheraner mit obrigkeitlich-autokratischem Denken – meist gegen ständischen, vor allem Emdener Widerstand mühevoll regiert. 4. Emden als reiche nicht-hansische, »gräfliche« Hafenstadt unter radikal-calvinistischem Regiment, das im politischen Sog der republikanischen Niederlande keine Konfrontation mit dem Grafen scheut (1595 »Emder Revolution«; 1604 Berufung Althusius', eines der geistigen Väter der Lehre vom Widerstandsrecht, zum Magistratssyndikus im »Genf des Nordens«; 1608 förmliche Absage an den Grafen).

## Zwei Seebriefkonflikte

Vor diesem ohnehin konflikträchtigen Hintergrund ergaben sich zwei spezielle »Seebriefkonflikte« zwischen den genannten ostfriesischen Reichsgrafen und »ihrer« Stadt Emden<sup>2</sup>:

Der e r s t e war noch relativ harmlos und zunächst ein mehr formaler Kompetenzstreit. Edzard II. – und vielleicht mehr noch seine um ihre Sporteln besorgten Beamten – forderten unter Berufung auf gräfliche Vorrechte mindestens seit 1583, daß von den auslaufenden Emder Schiffen künftig auch die kleineren gräfliche Seebriefe zu nehmen hätten, was der Stadtrat unter Berufung auf gegenteiligen Brauch und sein eigenes Recht verweigerte. Daraufhin schaltete der Graf die fürstlichen schwedischen und polnischen Verwandten seiner Frau, Tochter König Gustav Wasas von Schweden, ein. Nun drohten Repressalien gegen Emdens Ostseehandel und -schiffahrt. König Sigismund III. Wasa von Polen wollte seine Häfen (einschließlich Danzigs) nur noch solchen Emder Schiffen öffnen, die ostfriesische Seebriefe mit eigenhändiger Unterschrift des Grafen an Bord hatten, und einige Jahre später verfügte der König sogar die Arretierung von Schiffen aus Emden. Die auswärtige Intervention Edzards II. zum Schaden der Emder Handelsflotte mag aus seiner dynastisch-autoritären Denkweise und seiner politischen Ohnmacht im eigenen Land erklärlich sein. Im übrigen aber steht sie in ebenso bestürzendem wie bezeichnendem Gegensatz zu des Grafen Ambitionen, Admiral einer Reichsflotte zu werden<sup>3</sup>, welche schon jahrzehntelang auf Reichstagen und in reichsfürstlichen Schriftwechseln mit dem Ziel diskutiert wurde, deutsche Schiffe wie Küsten im Ost- und Nordseeraum besser zu schützen. – Der Emder Rat reagierte auf die ausländischen Drohungen lediglich mit einer Mahnung an die Schiffer der Stadt, aus Sicherheitsgründen gräfliche Seebriefe zu nehmen; einen Befehl zu erteilen, weigerte er sich. Daraufhin stellte der Graf im Frühjahr 1595 den Emder Schiffern, die zur iberischen Halbinsel wollten, neue, erstmals gedruckte pergamentene Seebriefe mit einem Zusatz aus, der die Gültigkeit anderer – lies städtischer – Seebriefe ausschloß. Der Protest der Schifferälterleute beim Rat und dessen Protest beim Grafen verblaßten indessen vor der gleich anschließenden, aber primär anderweitig ausgelösten »Emder Revolution« und deren Folgen.

Im z w e i t e n, schwererwiegenden »Seebriefkonflikt« zeigte sich eine veränderte Interessenlage: Diesmal war der Emder Rat um gräfliche Seebriefe bemüht, die auszustellen der Graf Schwierigkeiten machte. Die Große und Außenpolitik kamen noch stärker ins Spiel als bisher. Gleich nach der »Emder Revolution« von 1595<sup>4</sup> hatten die Niederlande einer Bitte des neuen Emder Rates entsprochen, Kriegsschiffe und Truppen nach Emden zu entsenden. Auf niederländischem Boden und durch Vermittlung der Generalstaaten wurde noch im selben Jahr zwischen Graf und Stadt am 15. VII. der Vertrag von Delfzijl geschlossen, der Machteinbußen – auch in der Seebrieffrage<sup>5</sup> – für den außenpolitisch neutralen, ob seines »Wohlverhaltens« insgeheim aber schon 1583 spanisch finanzierten Grafen, jedoch keinen innerostfriesischen Frieden brachte. 1598 erschienen »staatliche« Truppen, die in der Vorstadt Faldern lagerten, als in Emden für kurze Zeit noch einmal eine pro-gräfliche Gruppe am Ruder war. 1599, bald nach dem Regierungsantritt Ennos III., dessen Bruder als Offizier in spanischen Diensten stand, rief das wieder anti-gräfliche Emder Stadtr Regiment erneut »staatliche« Truppen, diesmal in die Stadt hinein. 1602 wiederholte sich das – ein kurzer Bruderkrieg war nun fällig, den der Graf verlor. Der folgende, nicht dauerhafte Friede zwischen Graf und Stadt wurde abermals auf niederländischem Boden und mehr unter Druck als durch Vermittlung der Generalstaaten ganz in deren und ihrer Emder Parteigänger Sinne – dies auch wieder in der Seebrieffrage<sup>6</sup> – durch den Haagischen Vergleich vom 8. IV. 1603 geschlossen. Emden lag nun einmal in der Interessensphäre der jungen niederländischen Republik, wurde in Den Haag als Bestandteil einer Schutzzone gegen habsburgisch-spanische wie Reichsinterventionen betrachtet und war auch durch eigenes Zutun seiner starken calvinistischen Partei zum Satelliten der Niederlande geworden. Infolgedessen mußte sich die Stadt gefallenlassen, von der absteigenden, aber immer noch Weltmacht Spanien, einem ihrer wichtigen Handespartner, als Feind behandelt zu werden, während das übrige gräfliche Ostfriesland weiter als neutral galt. Die Feindschaft be-

kamen in erster Linie Schiffe mit Emden Seebriefen in iberischen Häfen zu spüren, womit der kaiserliche Gesandte in Madrid mindestens zeitweise sympathisierte. Ab etwa 1603/04 wurden solche Emden Schiffe wie niederländische behandelt, d. h. beschlagnahmt, zwangsweise entladen, während die Besatzungen als Verbündete von »Rebellen« arretiert und mehrfach auf die Galeeren geschickt wurden. Diese Entwicklung erreichte einen Höhepunkt 1607, als (angeblich) mehr als 40 Emden Schiffe mit Getreideladungen in iberischen Häfen der Konfiskation verfielen. Weitere Folgen der Emden Bindungen an die republikanischen nördlichen Niederlande waren ein vermehrter Zugriff südniederländisch-spanischer Kaper auf Emden Schiffe in verschiedenen westeuropäischen Gewässern sowie die Abwanderung ausländischer Fernkaufleute in wirklich neutrale Häfen; sogar Emden Schiffer wichen aus und ließen sich in anderen ostfriesischen Küstenorten, besonders Greetsiel und Norden, nieder. Emdens wirtschaftlicher Abstieg wurde rapider ...

Daß die Emden als Kombattanten der kriegführenden Niederländer wie Rebellen angesehen wurden und daher für ihre Schiffe größten Wert auf gräflich-neutrale Seebriefe legen mußten, gab Enno III. ein Druckmittel gegen die aufrührerische Stadt in die Hand, das er zu nutzen wußte. Seine Ambitionen auf eine Reichs-Admiralschaft<sup>3</sup>, deren Notwendigkeit, Aufgaben und Finanzierung er aber gewandter als sein Vater und Vorgänger begründete, hinderte ihn ebensowenig wie letzteren, Emdens Schifffahrt zu schaden. Schon 1599 hatte er als Ergänzung zu seinen Seebriefen für die Fahrt nach iberischen Häfen verschlossene, an die dortigen Behörden gerichtete, sogen. Beibriefe eingeführt, die wohl Seebrief-Fälschungen verhindern sollten. Diese Beibriefe wurden in Emden bald als Dokumente einer Konspiration zwischen dem Grafen und den genannten Behörden zum Nachteil mindestens bestimmter Emden und zum Vorteil solcher Schiffe gewertet, deren Eigner andere Heimathäfen als Emden gewählt hatten. Ob nun Konspiration oder nicht, – wo die Beibriefe fehlten, war mit Beeinträchtigung Emden Schiffe zu rechnen. Viel schlimmer war es, daß der Graf auch nach dem Haagischen Vergleich, der ihn jederzeit (ndld. »tot allen tyden«) und unverzüglich (ndld. »promptelyck«) auf städtischen Antrag zur Ausstellung von Seebriefen verpflichtete, bei dieser Ausstellung eine sehr restriktive Tendenz zeigte und die städtische Nachfrage keineswegs deckte. Der Rat verfiel im Winter 1604/05 auf die Idee, seinen Antrag auf gräfliche Seebriefe durch einen Schiffer überbringen zu lassen, offenbar in der Hoffnung, dem Schiffer werde der Graf die Seebriefe weniger leicht vorenthalten. Diese Hoffnung erwies sich als richtig, die Seebriefe kamen. Als der prinzipienstarke Rat aber merkte, daß jener Schiffer die Seebriefe im Namen seiner Kollegen, nicht aber im Namen der Stadt ausgehändigt erhalten und genommen hatte, protestierte der Rat förmlich und belangte den Schiffer obendrein. Weitere Restriktionen seitens des Grafen, nunmehr auch gegenüber antragstellenden Schiffen, folgte ein städtisches Verbot solcher privater Anträge. Die oben geschilderten Konsequenzen in den iberischen Häfen wurden gravierender – es herrschte größte wechselseitige Verbitterung. Letztere machte sich verschiedentlich Luft. 1607 kam es zwar nicht zum ersten, wohl aber schwersten, dann niedergeschlagenen »Rumor« vor allem der Schiffsleute und der ihnen Nahestehenden gegen das städtische Regiment, das Neutralität und Schifffahrtsinteressen bei seinem ideologisch-verbissenen Streit wider den Grafen so gröblich vernachlässigte. 1608 sagte sich das wieder gefestigte Stadtre Regiment förmlich vom Grafen los – so lange jedenfalls, bis der Graf die als Folge der Handelsbehinderungen eingetretenen Schäden ersetzt und freien Handel gewährleistet hätte (als ob die Beeinträchtigungen des Emden Seehandels allein oder auch nur überwiegend vom Grafen zu vertreten gewesen wären!). 1609 folgten dann Besetzung und teilweise Plünderung der gräflichen Schlösser zu Aurich und Greetsiel sowie die Wegführung gräflicher Beamter und Archivalien durch Emden Truppen. Diese radikalen Maßnahmen wurden nun auch von den Generalstaaten mißbilligt, die schon im April ihren Waffenstillstand mit Spanien geschlossen hatten. Wieder auf deren Vermittlung, aber diesmal auf ostfriesischem Boden kam es in der Folge – am 21. V. 1611 – zum Osterhusischen Akkord zwischen Graf und Landständen, der auf lange Zeit die ständische Dominanz in Ostfriesland festigte, landesherrlichen Absolutismus verhinderte und die Seebrieffrage im städtischen Sinne löste<sup>7</sup>.



## Der Seebrief von 1601

Mitten in dieser Zeit innenpolitisch-konstitutioneller und außenpolitischer, jeweils auch konfessioneller Auseinandersetzungen wurde der in Abb. 1 gezeigte Seebrief ausgefertigt: 1601, und zwar am 12. II. Julianischen, am 22. II. Gregorianischen (= heutigen) Kalenders<sup>8</sup>. Er ist einer der frühen aus der ohnehin nur geringen Zahl<sup>9</sup> alter Seebriefe, die dem Verf. bisher in Ostfriesland bekannt geworden sind. Für diesen Seebrief galten datungsgemäß in verfassungsrechtlicher Hinsicht die einschlägigen Bestimmungen des Delfzijler Vertrages von 1595 in der bestätigenden Fassung der kaiserlichen Resolution von 1597<sup>5</sup>, noch nicht die des Haagischen Vergleichs von 1603<sup>6</sup>. Folglich fehlt hier bereits der frühere Passus Edzards II. bezüglich der mangelnden Gültigkeit anderer (stadtemdischer) Seebriefe. Allerdings haben wir keinen Nachweis dafür, daß der gräfliche Seebrief von einem solchen der Stadt Emden begleitet war, wie es das alte Emdener Seebriefregister mitunter – leider aber nicht im vorliegenden Fall; vgl. Abb. 2 – erkennen läßt<sup>10</sup>. Ebensowenig wissen wir, ob zu dem hier besprochenen Seebrief einer der oben erwähnten Beibriefe Ennos III. gehörte.

Entsprechend der in der gräflichen Kanzlei seit 1595 geübten, später wieder aufgegebenen Praxis ist der pergamentene Brief gedruckt; handschriftlich sind außer den Signaturen nur noch die Angaben über das Schiff, die des Schiffer-Namens und des Ausfertigungs-Ortes sowie das Datum. Nach heutigen Begriffen handelt es sich um ein »ausgefülltes Formular«, gehalten in Latein und (nicht ganz wörtlich entsprechendem) Deutsch, wobei der gedruckte lateinische Text mit Antiqua-, der deutsche mit Fraktur-Lettern gesetzt ist. Die Rand-Maße des Briefes betragen ca. 34 cm in der Breite und ca. 24 cm in der Höhe. Am unteren Rand und teilweise schon auf der Plica (Umschlag-Falte) hat links der Graf mit »Enno mpp« (letzteres lateinische Abkürzung für *manu propria* = mit eigener Hand) und auffallenden zusätzlichen Federzügen unterschrieben, welche vielleicht nur ornamentalen Charakter hatten, vielleicht aber auch Fälschungen vorbeugen sollten<sup>11</sup>. Rechts unter der möglicherweise als lateinischer Sichtvermerk zu deutenden Buchstaben-Kombination (»vi[di]« o. ä.?) findet sich die Gegenzeichnung des gräflichen Kanzlers Thomas Franzius, der 1599 berufen worden war und 1611 auf landständischen, insbesondere Emdener Druck entlassen werden mußte. In der Mitte sind die Einschnitte für das Band des verlorengegangenen »großen secret siegels« zu erkennen. Ausgestellt ist der Seebrief im von Enno III. als Residenz bevorzugten (1755 unter preußischer Herrschaft abgebrochenen) Schloß zu Esens, dem Hauptort des Harlingerlandes.

Heute befindet sich der Seebrief im Niedersächsischen Staatsarchiv Aurich. Das läßt vermuten, daß er wie die wenigen anderen, die dort verwahrt sind, aus behördlichen, einmal als archivierenswert angesehenen Beständen stammt<sup>12</sup>. Dies ist insofern nicht ohne weiteres selbstverständlich, als der Seebrief (anders als ein evtl. Entwurf) schließlich zur Ausgabe an außerhalb der öffentlichen Verwaltung Stehende bestimmt war und überdies automatisch mit Ablauf des Jahres seiner Ausfertigung verfiel. Wurde er also gar nicht erst ausgehändigt? Wurde er freiwillig oder unfreiwillig zurückgegeben? Kam er später als Bestandteil irgendwelcher Verfahrensakten wieder in behördliche Hände? Diese Fragen müssen wohl offenbleiben.

---

neiget. Zu Vrkundt haben Wir diesen vnsern compas vnd zeügnus brieff / welcher doch nach außgang des sechtzehenhundersten Ein Jahres nichtig sein soll / mit vnserm angehangten großen secret siegel vnd eigner handt vnterzeichnung bekrefftigt. Geben auff Vnserm Schlosse zu Esens am Zwoelften tags Monaths February im Jahr Christi Sechtzehenhundert Ein.

Nach außgang deß sechtzehenhundersten Ein Jahres / soll dieser brieff cassiret sein.«

## DER WEISSE BOCK und sein Schiffer

Das Schiff, für das der gräfliche Seebrief von 1601 galt, hieß DER WEISSE BOCK und hatte ein Ladevermögen von 40 Lasten<sup>13</sup>. Letztere Größenangabe läßt die Annahme zu, daß das Schiff ein mittelgroßer Bojer (Boyer, Boeier), ein großes Karweel (Karviel, Karvell, Kreveel) oder ein kleiner Rahsegler (Rasegell) war, um die wichtigsten Emdener Schiffstypen vom Ausgang des 16. Jahrhunderts zu nennen<sup>14</sup>. Da jedoch keine Gewißheit über die richtige Zuordnung des WEISSEN BOCKS besteht, soll darauf verzichtet werden, näher auf diese Schiffstypen einzugehen. Allerdings sei auf Abb. 3 verwiesen, wo auch mehrere jeweils mit Spriet- nebst Stagegel ausgestattete Einmaster vom Zuschnitt wohl der damaligen kleinen Emdener Karweele zu erkennen sind, ferner darauf, daß Schiffe von der Größe des WEISSEN BOCKS sowohl in der Watten- als auch in der weitergehenden Küsten-, bisweilen sogar in der Hochseefahrt Verwendung fanden<sup>15</sup>.

Als Schiffer des WEISSEN BOCKS nennt der deutsche Text des Seebriefes einen Herman van Rackenn, wobei das »c« ein mißverstandenes oder undeutliches Dehnungs-»e« niederländischer Art sein kann. Die Versalien des lateinischen Textes ergeben eindeutig den Nachnamen RACKEN mit nur einem Schluß-»N«. Auch das Emdener Seebriefregister von 1601<sup>16</sup> erweist durch die in Abb. 2 wiedergegebene unterste Eintragung den Genannten als Führer eines Schiffes DER WEISSE BUCK von 40 Lasten, doch läßt sich infolge der schwungvoll-undeutlichen Schrift die Schreibweise des Schiffer-Namens (Vorname Harmen?) noch weniger genau bestimmen, als aus dem Seebrief. Eindeutiger hingegen ist der mischsprachige Zusatz »Ehme Cum Civibus«, welcher besagt, daß der Seebrief »ihm (= dem Schiffer) mit (anderen) Bürgern«, also einer Partenreederei unter Einschluß des Schiffsführers, ausgestellt wurde, während der Seebrief zwar auch die Partenreederei, nicht aber unbedingt die Beteiligung des Schiffers daran erkennen läßt. Eintragungen im Emdener Seebriefregister früherer und späterer Jahre zeigen, daß 1601 das erste Jahr war, in welchem der genannte Schiffer den WEISSEN BOCK befehligte. Schon 1598 und 1599 hatte er gleichfalls in Partenreederei ein nicht näher bezeichnetes Schiff von 60 Lasten geführt, und er war auch noch 1608 Schiffer und Partenreeder des WEISSEN BOCKS, dessen Lasten-Angabe dann auf 50 korrigiert worden ist<sup>17</sup>. Eine mit der Schifffahrt verbundene Familie Van Raeken ist in Emden seit der Mitte des 16. Jahrhunderts bis ins 17. Jahrhundert bekannt, und bei Harmen Berents van Raeken, dessen Name bei einer am 3. II. 1589 registrierten Eheverbindung begüterter Partner auftaucht<sup>18</sup>, kann es sich um den späteren Schiffer des WEISSEN BOCKS gehandelt haben.

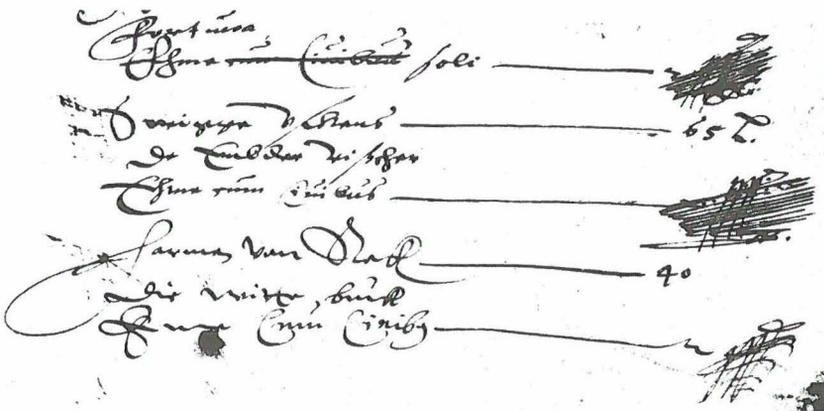


Abb. 2 Unten: Eintragung des Schiffes DER WEISSE BUCK mit Angaben seiner Größe und Lasten, seines Schiffers und seiner Partenreederei (»Ehme Cum Civibus«) im Emdener Seebriefregister von 1601. (Foto Fokuhl/Emden)

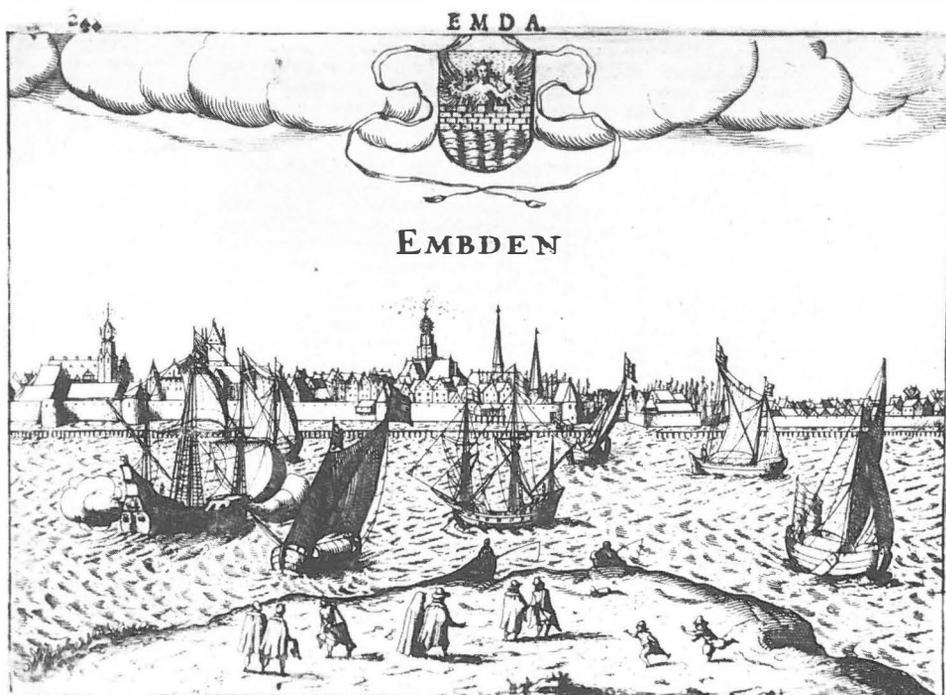


Abb. 3 Emden um 1600, also zur Zeit der Ausstellung des in Abb. 1 gezeigten Seebriefes und der in Abb. 2 wiedergegebenen Eintragungen ins Emder Seebriefregister. Die Südfront der Stadt ist von der früheren Insel Nesserland aus gesehen. Auf der – heute dort längst weitgehend verlandeten und überbauten – Ems sind zwei Dreimaster, vermutlich Pinnassen, zu erkennen, von denen die größere die von den Spaniern in den Niederlanden geführte burgundische Flagge (gezacktes Andreaskreuz) am Fockmast zeigt und Salut feuert, ferner mehrere jeweils mit Spriet- nebst Stagssegel ausgestattete Einmaster. Bei letzteren könnte es sich um die im Text genannten kleinen Karweele damaligen Emder Zuschnitts handeln, wenn man der recht genauen, sehr verwandten Darstellung eines ausdrücklich so bezeichneten »Kreveels« auf einem 1590 datierten, im Zweiten Weltkrieg zerstörten Emder Giebelstein (Pelzerstraße 56) vertrauen will. In anderen zeitgenössischen Quellen allerdings werden solche Schiffe bereits als (kleine) Bojer beschrieben. Im Hintergrund ragen zahlreiche Mastspitzen von Schiffen auf den Delften (binnenstädtischen Hafenbecken) empor. Radierung aus Petrus Kaerius = Pieter van der Keere (1571–ca. 1646): *Germania Inferior ...*, Amsterdam 1617, mit späteren Ausgaben. (Foto Fokuhl/Emden)

#### Anmerkungen:

- 1 Fundstelle im Niedersächs. Staatsarchiv Aurich: Rep. 4 B II i Nr. 39. – Der Begriff »Seebrief« ist historisch nicht eindeutig und wird gelegentlich synonym mit »Seepaß« verwendet; der hier behandelte Seebrief bezeichnet sich selbst als »compas vnd zeügnus brieff«, lat. als *salui conductus vel compassus*. Nicht nur in Übereinstimmung damit versteht d. Verf. unter »Seebrief« alter Art ein hoheitliches, die Herkunft von Schiff, Schiffer und ggfls. Reeder bestätigendes Empfehlungsschreiben »to whom it may concern«, vor allem aber an fremde Obrigkeiten. Als »Seepaß« alter Art hingegen ist mehr ein visum-ähnliches Schreiben anzusehen, das Schiff und Mannschaft zum Befahren fremder Hoheitsge-

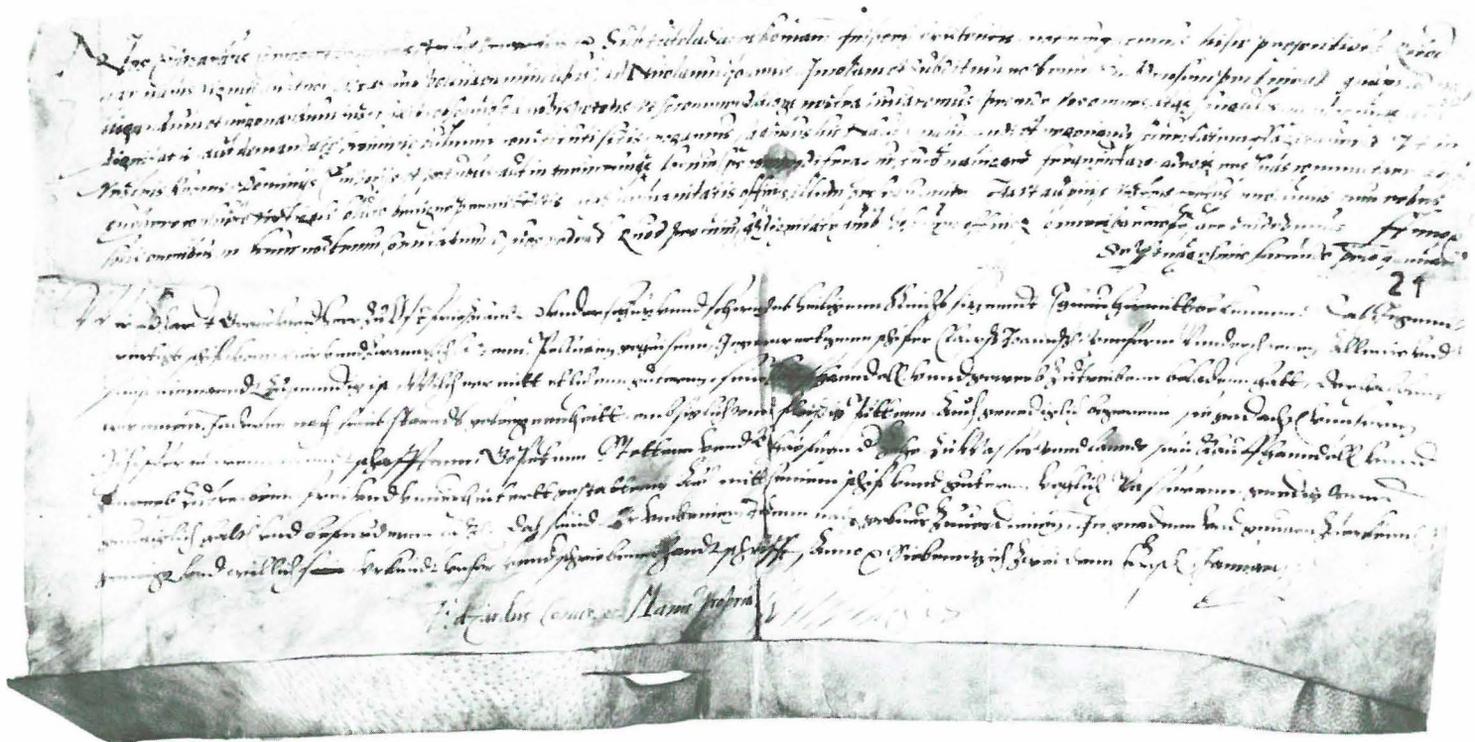


Abb. 4 Zum Vergleich mit Abb. 1: Gräflisch ostfriesischer Seebrief vom 1. 1. 1572 für das unter dem Schiffer Clawsz Joannsz. (lat.: Nicolaus Joannis) fahrende Emdener Schiff POLLMANN (?; o.ä.) von 24 Lasten, handschriftlich in der Kanzlei verfasst und eigenhändig gezeichnet von Graf Edzard II. ohne Gegenzeichnung, aber mit überwiegend erhalten gebliebenem Siegel. Der in Latein und Deutsch gehaltene Text erweist sich als eine Art vereinfachter Vor-Form des in Abb. 1 gezeigten Seebrief-Textes. (Foto: Niedersächs. Staatsarchiv Aurich; dort Fundstelle Rep. 4 B II i Nr. 39 [25]).



wässer ermächtigte und in größeren Hafenzentren von den Bevollmächtigten fremder Mächte gegen Gebühr erworben werden konnte. An neuer Lit. hierzu s. L. M. Akveld, S. Hart u. W. J. van Hoboken (Bearb.): *Maritime geschiedenis der Nederlanden*. Deel II. Bussum 1977, S. 124f. (Verf. d. einschlägig. Abschn. »Rederij«: S. Hart).

- 2 Hierzu ausführlich und gestützt auf umfangreiches, nicht nur Emders Archiv- u. a. Material B. Hagedorn: *Ostfrieslands Handel und Schifffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden (1580–1648)*. In: *Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte*, i. A. d. hansischen Geschichtsvereins hrsg. v. D. Schäfer. Band VI. Berlin 1912, S. 271ff. u. 416ff.
- 3 Zu diesen Ambitionen Edzards II., zu den entsprechenden späteren seines Sohnes sowie generell zu den – wohl überhaupt ersten – Diskussionen um eine Flotte nebst Admiralität des (damals noch Hl. Römischen) Reiches siehe H. Schmidt: *Die Cirksena und der Plan einer deutschen Reichsflotte unter Edzard II. und Enno III.* In: *Ostfriesland, Zeitschrift für Kultur, Wirtschaft und Verkehr*. (Leer) 1963, Nr. 2, S. 1ff. Der m. E. von der schiffahrtshistorischen Forschung zu wenig beachtete Aufsatz beruht weitgehend auf bis dato unbekanntem Material aus den Staatsarchiven Hannover und Stade; er sollte Anlaß zu ferneren Archivstudien sein. – Daß die damals nicht realisierte Reichsflotte auch als Instrument gegen die ihrer spanisch-habsburgisch-katholischen Obrigkeit abtrünnigen nördlichen Niederlande gedacht war, hebt Schmidt mit Recht mehrfach hervor.
- 4 Zu den Folgen der »Emder Revolution« und zu den konstitutionellen Landesverträgen von Delfzijl 1595 bis Osterhusen 1611, die im Wortlaut wiedergegeben werden, siehe H. Wiemann: *Die Grundlagen der landständischen Verfassung Ostfrieslands*. In: *Quellen zur Geschichte Ostfrieslands*, hrsg. v. d. Ostfriesischen Landschaft in Verbindg. m. d. Niedersächsischen Staatsarchiv Aurich. 8. Band. Aurich 1974, S. 33ff. Weiterhin siehe allgemein zu den ostfriesischen Ereignissen jener Jahre, besonders zum permanenten Streit zwischen dem Grafenhaus und der Stadt Emden sowie zur niederländischen Einflußnahme H. Schmidt: *Politische Geschichte Ostfrieslands*. In: *Ostfriesland im Schutze des Deiches ...*, hrsg. i. A. d. Niederemsischen Deichacht und ... der Deichacht Krummhörn von J. Ohling (†). Band V. Leer 1975, S. 195ff.; ferner H. Antholz: *Die politische Wirksamkeit des Johannes Althusius in Emden*. In: *Abhandlungen u. Vorträge zur Geschichte Ostfrieslands*, hrsg. v. d. Ostfries. Landschaft in Verbindg. m. d. Niedersächsischen Staatsarchiv Aurich. Hef. XXXII. Aurich 1955, S. 24ff. u. 99ff.
- 5 Der diesbezügliche Inhalt des (niederländischen) Vertragstextes in der Fassung der kaiserlichen Resolution Rudolfs II. vom 13.X.1597, durch welche der Delfzijler Vertrag nachträglich und recht weitgehend eine reichsverfassungsrechtliche Bestätigung erhielt:  
»Die seebrief mögen burgermaister und rath zu Embden, unter der statt insigel außgeben, jedoch soll daneben ainem jeden frey stehn, auch vom grafen seebrieff zunemen und zugebrauchen, welche aber vom grafen ersuecht werden, sollen (auf vorgehende attestatation burgermaister und raths, daß sy aigentlich burger seyen) vom grafen verliehen und passiert ... werden.« (Zit. nach Wiemann, a. a. O., S. 150; den einschlägigen Wortlaut des Delfzijler Vertrages siehe b. Wiemann, a. a. O., S. 120ff.).
- 6 Der diesbezügliche (niederländische) Vertragstext in deutscher Übersetzung: »11. S. G. (= Seine Gnaden, d. h. der Graf) verspricht, jederzeit auf Ansuchen von Bürgermeistern und Rat den von ihnen zu benennenden sicheren Personen Seebriefe mit Angabe der Größe und des Reiseziels ihrer Schiffe unverzüglich zuzusenden, sofern sie dafür die üblichen Gebühren bezahlen.« (Zit. nach Wiemann, a. a. O., S. 206f.). Wiemanns Angabe (a. a. O., S. 207, Fußn. 15), daß unter den »sicheren Personen« niederländische Schiffer gemeint seien, denen auf diese Weise zu einem neutralen Seebrief verholfen werden sollte, dürfte mindestens teilweise zutreffen.
- 7 Schon im (niederländischen) Text des Haagischen Vergleichs vom 8.IV.1603 hatte es in deutscher Übersetzung geheißen: »1. ... S. G. verspricht, einzuschreiten und bei den zuständigen Stellen alle Anstrengungen zu unternehmen, damit die Eingesessenen von Emden samt ihren beschlagnahmten Schiffen und Gütern, die in Dünkirchen und anderswo außerhalb des Landes verhaftet und gefangen sind, frei ausgehen und entlassen werden, und daß in künftigen Zeiten solche Verhaftungen unterbleiben und nicht mehr geschehen«. Der einschlägige (niederländische) Text des Osterhusischen Akkordes in deutscher Übersetzung zwang nunmehr den Grafen, coram publico schriftlich zu erklären, daß seine Seebriefe künftig überhaupt entbehrlich seien:  
»Weiter wird S. G. zur Förderung des Verkehrs und des Handels außerhalb des Landes und über See sogleich nach Abschluß dieses Vertrages auf seine eigenen Kosten an die Könige von Spanien, Polen und Schweden sowie an die Erzherzöge in Brabant in bester Form schreiben, damit die Schiffer und Bürger der Stadt Emden wie auch der Stadt Norden jeder auf die eigenen Seebriefe der genannten Städte auch ohne S. G. Briefe und Siegel zu allen Zeiten in allen Königreichen, Ländern, Fahrwassern und Häfen der genannten Könige und Erzherzöge frei, sicher und unbehindert verkehren und ihren

- Geschäften nachgehen können. S. G. wird getreulich bemüht sein, günstige Antwort auf vorgenanntes Schreiben zu erlangen.« (Zit. nach Wiemann, a. a. O., S. 200ff. u. 238f.)
- 8 Die von Papst Gregor XIII. 1582 verfügte, astronomisch notwendige Korrektur des seit 46 v. Chr. gültigen Julianischen Kalenders durch datumsmäßiges Überspringen von 10 Tagen wurde von den protestantischen Territorien zunächst nicht akzeptiert, also auch nicht in Ostfriesland. Erst beim Regensburger Reichstag 1699 kamen die protestantischen Reichsstände überein, sich inhaltlich der Gregorianischen Kalenderreform ab 1.1.1700 anzuschließen. Nunmehr mußten aber schon 11 Tage datumsmäßig übersprungen werden, was für Ostfriesland Fürst Christian Eberhard am 17.XI.1699 durch Verordnung festlegte.
  - 9 Daß sich nur wenige Seebriefe erhalten haben, dürfte auch mit der zeitlichen Begrenzung ihrer Gültigkeit – im vorliegenden Fall 1 Jahr – zusammenhängen, welche eine längere Verwahrung in der Regel unnötig machte.
  - 10 So das Seebriefregister von 1570, wiedergegeben bei K. Ecke: Daniel In de Lewen Kule – Schiffer und Schiffe im Emdener Seebriefregister aus dem Jahre 1570. In: Quellen und Forschungen zur Ostfriesischen Familien- und Wappenkunde, hrsg. v. d. Ostfriesischen Landschaft, Arbeitsgruppe Familienkunde und Heraldik. Aurich 1979, Heft 11/12, S. 145ff. (maschinenschriftl. hektograph.).
  - 11 Andere eigenhändige Unterschriften Ennos III., die dem Verf. bekannt geworden sind, zeigen die gleiche Aufwendigkeit.
  - 12 Hierzu sei darauf hingewiesen, daß sehr viele Schifffahrts-Akten des Auricher Staatsarchivs im vorigen Jahrhundert als entbehrlich ausgesondert worden sind.
  - 13 Eine alte (damalige?) Emdener Schiffslast wird im allgemeinen analog zur Danziger Roggenlast mit etwa 4000 Pfund, etwa 2000 Kilogramm oder etwa 2 Tonnen Ladegewicht gleichgesetzt – ein Gewicht, das an Land von 2 zweispännigen oder einem vierspännigen Pferdewagen transportiert werden konnte und ungefähr dem von 12 (kleineren, nicht Wein-) Fässern einer Ware entsprach, bei der solche Verpackung versandüblich war.
  - 14 Die von Ecke a. a. O. (Anm. 10) S. 145 u. 168 vorgenommene Auswertung des Emdener Seebriefregisters von 1570 läßt unter den 435 leider nur manchmal auch typologisch erfaßten Schiffen 34 Bojer nebst 3 Bojer besonderer Art, 44 Karweele und 40 Rahsegler erkennen, wobei sich folgende Größenordnung ergibt: Bojer 26–74 Lasten, Karweele 9–46 Lasten, Rahsegler 32–110 Lasten. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß zwischen dem Jahr 1570 und dem Jahr 1601 als demjenigen der seebrieflichen Größenangabe für den WEISSEN BOCK 3 Jahrzehnte liegen und daß 1570 ungewöhnlich viele fremde – allermeist niederländische – Emigrantenschiffe in Emden registriert wurden, deren Zahl in den folgenden Jahren noch beträchtlich anstieg, bis zur Jahrhundertwende aber weitgehend wieder absank. – Vgl. in diesem Zusammenhang auch die aus dem *Impost-Anzeichenbuch* der Jahre 1574/75 gewonnenen Angaben über Emdener Schiffstypen und deren Tragfähigkeiten bei B. Hagedorn: *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert*. In: *Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte*. I. Band. Berlin 1914, S. 87ff.
  - 15 Beispielsweise ist für 1604 ein Emdener Schiff von 37 Lasten in der Portugalfahrt, für 1605 ein solches von 40 Lasten in der Spanienfahrt belegt.
  - 16 Emdener Stadtarchiv, Protokollregistratur, Seebriefregister-Band für die Jahre 1576–1608; Bl. 108 vorn.
  - 17 Wie Anm. 16; 1598: Bl. 73 vorn; 1599: Bl. 86 hinten; 1608: Bl. 142 hinten.
  - 18 Emdener Kontraktenprotokolle im Niedersächs. Staatsarchiv Aurich: Rep. 234; Bd. 18 S. 839. – D. Verf. verdankt diese Hinweise dem Bearbeiter der in Anm. 10 gen. Schrift, Herrn Dipl.-Ing. Karl Ecke, Emden.