

## DER ARMADAZUG VON 1588

Zur Erinnerung an einen Seekrieg um England –  
und an einen Seezeichenkonflikt in der Emsmündung

VON HEINRICH STETTNER

*NAch dem der Koenig in Spanien Philips II. vber die 21. Jahr lang den Krieg in Niderland mit schlechtem Vortheil gefuehrt / hat er in seinem Raht beschlossen dieselbe auff ein andere Weiß / nemlich zu wasser anzugreifen. Dann obwol er solches zuvor mehrmaln fuergenommen / doch allweg mit Schad vnd Verlust hat abziehen muessen : hat er jhm doch eingebildet / solches were allein daher kommen / daß er nicht mit zu solchem Anschlag notwendiger Macht vnd Bereitschafft versehen gewesen. Derowegen hat er sich entschlossen sein eusserste Macht anzuwenden / vnd daß so viel desto mehr / weil er nu auch mit Engelland in Feindschafft vnnnd gleichsam offentlichem Krieg stunde / welches er ... leichtlicher zu eroberen verhoffte / dann Holland vnd Seeland. Darneben sagten sie / es wuerde dem Koenig viel fuertraeglicher seyn / Engelland / vnd also fort Niderland einmal zu Wasser zu bezwingen / dann zu begleitung der Ost vnnnd West Indischen Flohten / ein Armada wider die Englische vnd Niderlaendische Freybeuter vnd Schiff / fertig zu vnterhalten. Nu zu Vollbringung dieses Anschlags / haben alle Koenigreich in Spanien ein jedes fuer sein theil so viel Galeonen / Galeassen / Galeen vnnnd andere Schiff / sampt zugehoeriger Notturfft / als der Koenig vnnnd sein Rath befohlen / auffgebracht vnd außgeruestet.*

Diese Kurzfassung der Vorgeschichte des Zuges der spanischen Armada gen Norden im Jahr 1588 entstand nur wenige Jahrzehnte nach den Ereignissen und entstammt Orlers' und Van Haestens »Warhaftige Beschreibung ... aller Züge vnd VICTORIEN ... / Die Gott der Almechtige den ... Vereinigten Niederländischen Provinzen verliehen hat / ...« (»Nassawischer Lorberkrantz«), Leiden 1617, S. 30. Bei diesem Buch handelt es sich um die erste deutschsprachige, im übrigen wohl dritte Ausgabe des entsprechenden niederländischen Quellenwerkes, das erstmals 1610 ebenfalls in Leiden erschienen war. Der obige Text ist im wesentlichen auch nach heutigen historischen Erkenntnissen zutreffend. Hauptsächlich zu ergänzen wäre nur, daß die Armada ihr Ziel einer Invasion Englands nicht etwa allein erreichen sollte, sondern mit Hilfe eines in den südlichen, »spanischen« Niederlanden zusam-

mengezogenen Landheeres von maximal 30000 Mann unter dem Enkel Kaiser Karls V., Alessandro Farnese, Herzog von Parma und Piacenza, der in spanischen Diensten einer der berühmtesten Feldherren seiner Zeit war. Dieses Heer als Gros der Invasionstruppen beim Übersetzen auf die britische Hauptinsel zu unterstützen, zu schützen und ihm seewärts den Rücken freizuhalten, war wichtigste strategische Aufgabe der Armada. Ihr politisch-konfessioneller Zweck aber war wohl weitergehend. Sie hatte Flagge zu zeigen, hatte die spanisch-katholische Weltgeltung auch im ketzerischen Nordwesten Europas zu demonstrieren und dieser Geltung Nachdruck zu verschaffen: speziell eben in England, das mindestens zum Teil besetzt werden sollte, und nachfolgend in den damit seit 1585 verbündeten »rebellischen« nördlichen Niederlanden, die es zurückzuerobern galt. Die dafür erforderlichen Vor- und Nachbereitungen kosteten viele Jahre, und die Ereignisse kulminierten im Jahre 1588.

Seitdem sind 400 Jahre vergangen. 1988 kann also Anlaß einer entsprechenden Rückschau sein – auch in einer deutschen schiffahrtshistorischen Fachzeitschrift? Einiges immerhin spricht dafür:

Der Armadazug mit seinen Schlachten im Ärmelkanal zählt zu den bedeutendsten Ereignissen der Seekriegsgeschichte überhaupt. Historiker, Statistiker (und vielleicht auch Mitarbeiter an Guinness' Buch der Rekorde) mögen darüber streiten, ob beispielsweise die Seeschlacht von Lepanto/Nafpakos im Oktober 1571 (Spanien, Papst und Venedig unter Don Juan d'Austria gegen die Osmanen) »größer« war, etwa hinsichtlich der Zahl der beteiligten Schiffe, vornehmlich Galeeren, der Bestückung oder der Mannschaftszahlen – das Schicksal der Armada mit ihrem Teilbestand an riesigen Schiffen, mit deren abenteuerlichen Heimwegen und mit der neuen, beweglichen, primär auf artilleristische Fernwirkung ausgerichteten englischen Taktik bleibt als inner-abendländisches, mithin »innerchristliches« Kampfgeschehen in jedem Fall auch einer deutschen Rückschau wert. Hinzu kommt, daß es – aus welchen Gründen auch immer – ein minimales deutsches Kontingent in der Armada gegeben hat und daß der Armadazug einige Fernwirkungen auf die Außenpolitik des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation zeitigte (wobei angemerkt werden kann, daß die Niederlande als »Burgundischer Kreis« zeitweilig selbst einmal zum Reich gehört hatten). Eine solche, auf Ostfriesland bezogene Fernwirkung sei hier der Vergessenheit entrissen.

Im übrigen aber soll die hier vorgenommene Rückschau nur eine spezifische Erinnerung und *keine* generelle Chronik, Kommentierung oder Interpretation des Armadazuges sein – deren gibt es genug; sie könnten eine vielsprachige Fachbibliothek füllen. Pars pro toto genannt sei an neuerer deutschsprachiger (wenngleich übersetzter) und reich illustrierter Literatur aus der seefahrtsgeschichtlichen Reihe der TIME-LIFE-Bücher »Die Armada« von Bryce Walker und Mitautoren<sup>1</sup>, Amsterdam 1982: ein ausholend-kennntnisreiches, flüssig geschriebenes Werk, das mehr als populärwissenschaftlich, für Historiker nicht immer befriedigend, sicherlich aber gut zum Nachlesen unstrittiger wie streitiger Fakten von damals geeignet ist. Dennoch mögen einige mehr oder minder wichtige Fakten dieser Art auch hier Erwähnung finden, um den Gesamtzusammenhang zu verdeutlichen.

### *Die »unüberwindliche« Armada*

Zunächst einmal: Der dem Lateinischen entlehnte, spanische Begriff »Armada« bedeutet nicht mehr als »bewaffnete Macht«, »Rüstung« und ist wohl erst im Zusammenhang mit dem Zug des Gros' der spanischen Flotte gegen den europäischen Nordwesten Anno 1588 von einigen Zeitgenossen und mehr noch von späteren Geschichtsschreibern auf eben diese

Flotte eingeengt worden. »Armaden« gab es und gibt es also noch anderswo. Die Armada, um die es hier geht, wird in spanischen Quellen vor dem Sommer 1588 gelegentlich ebenso siegesgewiß wie überheblich *la Felicissima* genannt, was sich einigermaßen wörtlich mit »die vom Glück Begünstigte«, also wohl auch mit »die Glorreiche« übersetzen läßt. Andere zeitgenössische, auch deutsche Quellen sprechen von der Armada als der »unüberwindlichen«. Nichts davon erwies sich als zutreffend. Der Armadazug verlief nicht nur unplanmäßig, sondern war auch voller Niederlagen, unglücklich und schmachvoll.

Was tatsächlich geschah, ist in Kürze kaum darzustellen; schließlich handelt es sich um ein nicht nur für die damalige Zeit kolossales Ereignis. Erschwert wird die Kürze der Darstellung noch durch die komplizierte Quellenlage mit nicht selten widersprüchlichen oder zweifelhaften Angaben und mit parteilichen Wertungen sowie durch schon früh einsetzende, allerdings symptomatische Legendenbildungen. Dennoch – in Kürze:

Wie groß die beim Bau wälderverzehrende, mithin karstfördernde Armada war, war schon 1588 kein Geheimnis, weil die spanische Krone keines daraus machte. Im Gegenteil: Die Madrider Regierung veröffentlichte früh Schiffs-, Ausrüstungs-, Offiziers- und andere Listen, was als diplomatische selbstbewußte Drohgebärde gedeutet werden kann und somit nicht unbedingt im Widerspruch zu der Tatsache stehen muß, daß Farnese im flämischen, grenznahen Bourbourg ständige Friedenskontakte zu Elizabeth I. von England unterhalten ließ. Außerspanische Autoren und Verleger übernahmen, übersetzten und publizierten diese Listen, zum Teil schon 1588/89 (Abb. 1–3), wobei es auch zu propagandistischen Übertreibungen kam. Wenige Jahrzehnte später machten Orlers und Van Haesten<sup>2</sup>, gestützt auf Eyzinger (Abb. 1), zusammenfassend folgende Angaben über *die Gattung oder Sorten der Schiff die bey dieser Armada seindt*.

65. Galeones oder grosse Schiff.<sup>3</sup>

23. Vrcas zu 500. vnd 700. Tonnen last.

19. Patasches zu 70 vnd 100 Tonnen last.

13. Zabras mit den 2. auß Portugal.

4. Galeatzen vnd 4 Galeen / welche ... / in einer summa bringen 130. Schiff zusammen. Über diese erzelten 130. Schiff / kommen noch 20 kleine Schiff / die man Carauellas heist / zu Behuff vnd Dienst der obgemelten Armada / kömen auch noch 10. Faluas mit 6. Ruderen / an einem jederen.

Demnach waren es also wohl noch mehr als die oft berichteten 130 Armada-Schiffe. Die meisten der genannten Schiffstypen, damals auf 10 Geschwader verteilt, sind im vorgeannten TIME-LIFE-Buch<sup>4</sup> beschrieben und zeichnerisch wiedergegeben – ob stets ganz zutreffend, bleibe dahingestellt. Die größten unter ihnen, *Galeones oder grosse Schiff* – letztere waren Karracken<sup>5</sup> –, seien auch hier in späterer, aber auf präzisen zeitgenössischen Vorlagen Pieter Brueghels aus dem dritten Viertel des 16. Jahrhunderts beruhender Darstellung gezeigt (Abb. 4). Bemerkenswert sind die hohen Aufbauten mit den (nicht weittragenden) Stücken, beide zur Vorbereitung des Enter-Kampfes bestimmt, den die Engländer 1588 gerade weitgehend vermieden. Wie aus den oben genannten Listen zu ersehen ist, konnten die größten unter den Galeonen 50 gewichtige Stücke und an Seeleuten nebst Soldaten bis 500 Mann aufnehmen; zwei der vier Galeassen – große Schiffe mit Ruder- und Segelantrieb – sollen es wegen der hohen Zahl der an den Riemen Arbeitenden sogar auf 600 bzw. 700 Mann Besatzung gebracht haben.

Den Listen der Urkas des 7. Geschwaders ist zu entnehmen, daß sich unter diesen bestückten und auch mit Soldaten besetzten Versorgungsschiffen der Armada sogar hamburgische und Danziger Schiffe befanden (Abb. 1 und 3; Markierungen). Das mag erstaunen. Neutrale deutsche – oder besser hansische – Schiffe schon damals auf Kurs »gegen Engelland«? Das Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg verwahrt *keine Unter-*

HISTORICA  
 POSTREMÆ RELATIONIS  
 APPENDIX.

Das ist/

**E**in Historische ver-

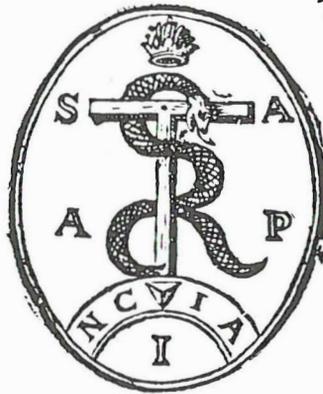
uolgung/der geschichten vnd händel/so sich/seit  
 hero des Monats Martij/noch ferner  
 zugetragen.

Sowol vmb das Erzstift Cölln / vnd  
 Bonn : als auch im Niderlandt / Franckreich/  
 Teutschlande/ Hispanien/Poln/Desmarck/Engelland/  
 vnd sonst an andern orten/bij auff den 15. tag jetzt ablauffen  
 den Monats Septembris. 1588.

Durch

Michaeln Eyzinger auß Oesterreich / auff vorge-  
 hende Relationes beschriben/vnd bis an  
 hero continuirt.

198. 1. 1 Hi. 13)



Gedruckt zu Cölln / auff der Burgmauren / bey  
 Godfridt von Kempen/Anno M. D. Lxxxviij.

Abb. 1 Die zeitgeschichtlich-»journalistischen« RELATIONES HISTORICAE ... des öster- reichischen Autors Michael Eyzinger (Frhr. v. Eitzing) enthielten bereits in einer der Teil-Aus- gaben des Jahres 1588 die vielleicht frühesten gedruckten, detaillierten, auf spanische Unterlagen gestützten Mitteilungen über die Armada in deutscher Sprache; jedenfalls haben sich spätere Autoren auf diese Mitteilungen berufen. Der linke Teil der Abbildung zeigt das Titelblatt der

Anno  
1588.

80

## HISTORICA POSTREMAE

Armada der Schiffe/ so man Urkas nennet / vber  
welche vns Königs wegen das Haupt  
ist / Lopez de Medina.

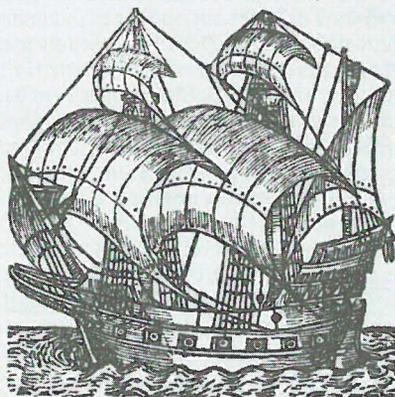
Das Hauptschiff/ El gran Griffon Capitana/ thut 650. tonnen last/  
250. Kriegsvolk/ 60. Schiffeut vñ 40. stück Geschütz/ samit was  
der notturft nach darzu gehörig. Das Ander Schiff Almiranta/  
San Saluador genent/ das thut auch 650. tonnen last/ 30. Kriegs-  
leut/ 60. Schiffeut/ vñ 30. stück Geschütz/ sambt allem was darzu vñ  
nöten. Pedro Martino das Schiff also genant/ macht 200. tonnen  
last/ 80. Kriegseut/ 50. Schiffeut vñ 10. stück Geschütz / sambt was  
darzu notturftig. Galcon blanco der grösser/ thut 500. tonnen last/  
170. Kriegspersonen/ 40. Schiffeut / 18. stück Geschütz/ mit dem das  
darzu gehört. Castillo negro bringt mit 750. tonnen last/ 250. Sol-  
daten/ 50. Bozgesellen vñ 27. stück Geschütz sambt aller angehörung.  
Barca de Amburg macht 600. tonnen last/ 250. Soldaten/ 50. Schiffs-  
gesellen vñ 25. stück Geschütz/ mit dem was die notturft darzu erfor-  
dert. Cassi de Paz grande/ Item San Pedro Mayor/ Item El  
Sanfon vñ S. Pedro menor bringen eben so viel tonnen last/ ein je-  
der in sonderheit/ als die Barca von Hamburg/ dauon hienor. Barca  
de Anrique/ oder das Schiff von Danzig treget 450. tonnen last/  
210. Kriegseut/ 50. Schiffeut vñ 26. stück Geschütz/ samit allem was  
darzu gehörig. Galcon blanco mediano 300. tonnen last/ 80. Solda-  
ten/ 30. Schiffknecht vñ 18. stück Geschütz/ mit dem so darzu von nö-  
ten. S. Andras bringt 400. tonnen last/ 160. Soldaten/ 40. Schif-  
leut vñ 15. stück Geschütz/ sambt dem was darzu von nöten. Cassi  
de Paz chica/ macht oder bringt 350. tonnen last/ 270. Kriegsknecht/  
40. Schiffgesellen vñ 15. stück Geschütz/ vñ was sonst darzu von nö-  
ten ist. Cuerdo bolante treget 400. tonnen last/ 210. Soldaten/ 40.  
Schiffgesellen/ 18. stück Geschütz / vñ was sonst darzu nötig. Pol-  
lonia Blanca macht 250. tonnen last/ 60. Soldaten/ 30. Schiffgesellen  
vñ 12. stück Geschütz/ sambt aller andern notturft darzu gehörig.  
La Ventura vñ S. Barbara machen eben so viel. Sanct Jago  
600. tonnen last/ 60. Landsknecht/ 40. Schiffeut/ 19. stück Geschütz/ vñ  
was sonst darzu vonnöten. El Gato die Kat das Schiff also ge-  
heissen/ helt 400. tonnen last/ 50. Kriegsknecht/ 30. Schiffknecht vñ  
9. stück Geschütz/ mit aller zugehörung. S. Gabriel/ das Schiff  
nach dem Engel also genent/ bringet mit 280. tonnen last/ 50. Solda-  
ten/ 25. Schiffgesellen/ vñ was darzu gehört. Vñ Elias das  
Schiff/ bringt eben auch so viel auß. Also das in diesen 23. Urkas  
Summarie begriffen der inhalt von 10271. tonnen last/ von 3221. Sol-  
daten/ von 708. Schiffeuten/ vñ werden auff obbennelten Schiffen  
befunden 410. stück Geschütz/ mit alle dem was von notturft wegen  
darzu gehörig ist.

Matasches

genannten Ausgabe, der rechte die Seite 80 mit dem Armada-Bericht über das (7.) Geschwader der Urkas (Versorgungsschiffe), wobei durch jetzige Unterstreichungen die Teilnahme je eines Hamburger und Danziger Schiffes am Armadazug hervorgehoben ist. (Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel; 198, 1.1 Hist. [3]; dort. Repro m. Abdruckerlaubnis)

ORDERS,  
Set downe by the  
Duke of Medina, Lord general  
of the Kings Fleet, to be observed in  
the voyage toward England.

Translated out of Spanish into English by T.P.



Imprinted at London by Thomas Orwin for Thomas Gilbert, dwelling in Fleetstreet neere to the signe of the Castle. 1588.

XC 17

Abb. 2 *Selbst in England, also in Feindesland, erschienen schon 1588 ins einzelne gehende, auf spanischen Unterlagen beruhende Angaben über die Armada und deren Befehlsstruktur im Druck, wie dieses Titelblatt mit Übersetzungsvermerk erweist. (Marit. Archiv d. Verf.; Foto: E. Laska/DSM)*

lagen, ... aus denen zu schließen ist, daß Hamburger Schiffe an der Armadaschlacht 1588 teilgenommen haben.<sup>6</sup> Immerhin waren die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Hamburg und Spanien so gut, daß nach der Niederlage der Armada in den Kanalschlachten mehrfach geargöhnt wurde, die Rest-Armada könne zu Reparatur- und Regenerationszwecken Hamburg anlaufen, was nicht geschah. Wenn aber schon keine offizielle hansische Beihilfe zum Armadazug – gab es private? Das soll nicht völlig ausgeschlossen sein, hatte doch Farnese für seinen Teil der Invasionsflotte *viel Schiffvolck* aus Hamburg, Bremen (und Emden) angeworben.<sup>7</sup> Für die Beteiligung hansischer Schiffe am Armadazug näherliegend ist jedoch eine andere Erklärung: Die spanischen Behörden waren bei der Beschlagnahme fremder Schiffe nie zimperlich<sup>8</sup>, schon gar nicht für den Armadazug. Niederländische Schiffe erfuhren dies<sup>9</sup>, selbst der Großherzog von Toskana<sup>10</sup> aus dem Hause Medici – warum nicht auch hansische Schiffe, zumal dann, wenn sie aus spanischer Sicht Konterbande an Bord gehabt hatten? Diese Erklärung wäre plausibel, wenngleich nicht die einzige. – Im übrigen ist das weitere Schicksal des hamburgischen Schiffes, der *Barca de Amburg* bzw. *von Hamburg*, überliefert: Leckgeschlagen sank es während des rund um die britischen Inseln führenden, weitgehend ungeordneten Rückzuges der Rest-Armada Anfang September 1588 nördlich von Irland.<sup>11</sup>

Oberbefehlshaber der Armada während deren Zusammenstellungs- und Ausrüstungsphase war der erfahrene Seemann und gute Organisator Don Alvaro de Bazan, Marquis von Santa Cruz, der jedoch im Februar 1588 starb; er galt als einer der geistigen Väter des

# 3. Schiff Ordinantz / so man zu Wasser kriegen soll.



**Von der Gewaltigen Armada / oder  
Kriegsbrüstung / so der Großmechtige König von  
Spanien auff dem Meer / bey Lissibona des Königs-  
reichs Portuga / zusammen hat las-  
sen bringen .**

**Über welche Armada / der Herzog von Medina Si-  
donia / General Oberster Capitein vons Königs wegen / sambt allen  
Galleonen / Schiffen / Lasten / Munition / Proviandt / vnd andern  
Briegsvolck / in grosser Anzahl den 29. vnd 30. May nechst  
verschienen von Lissibona dannen abgefeylet.**

**Folgen hernach die Namen dero Schiffen / vnd was ein jedes  
für ein Last getragen hat .**

<p><b>Die große Gallion / genant S. Martin / da ist der Oberste auff gewesen / ist von 1000. last gewest. Die Gallion S. Johann / darauff der oberste Admiral war / ist von 1050. last gewest.</b></p>	<p><b>Die Gallion S. Marcus / 790 last- Die Gallion S. Philips / 800. last. S. Ludwigs Gallion 830. last. S. Matheus Gallion. 750. last. Die florense Gallion 961. last. S. Jacobs Gallion 520 last. S. Ery</b></p>
--	---

**Die Armada vnd Schiff  
von India / der Oberste ist gewesen  
der Capitein Martin de Ven-  
sendona.**

**Folgen dero Namen.**

<b>Die Schiff Kagazona Capitein 1294.</b>	
<b>Des Admirals Schiff /</b>	<b>728.</b>
<b>la Kara von S. Maria coronada /</b>	<b>820.</b>
<b>S. Johann auß Sicilien</b>	<b>800.</b>
<b>Dreyfaltigkeit auß Valence /</b>	<b>1100.</b>
<b>Die verkündigung / Marie</b>	<b>703.</b>
<b>S. Nicolaus Prodanelli</b>	<b>814.</b>
<b>Die Juliana</b>	<b>860.</b>
<b>sancta Maria von Pison</b>	<b>666.</b>
<b>Dreyfaltigkeit de Escala.</b>	<b>900.</b>

**Summa 7705. last.**

**Diese Armada hat 10. Schiff / darin  
seindt gewest 278. soldaten / 777.  
schiffleur / 287. rüch grob geschütz /  
14000. kuglen zum geschütz / 584-  
centner puluer / 777. centner bley /  
141. centner luntten.**

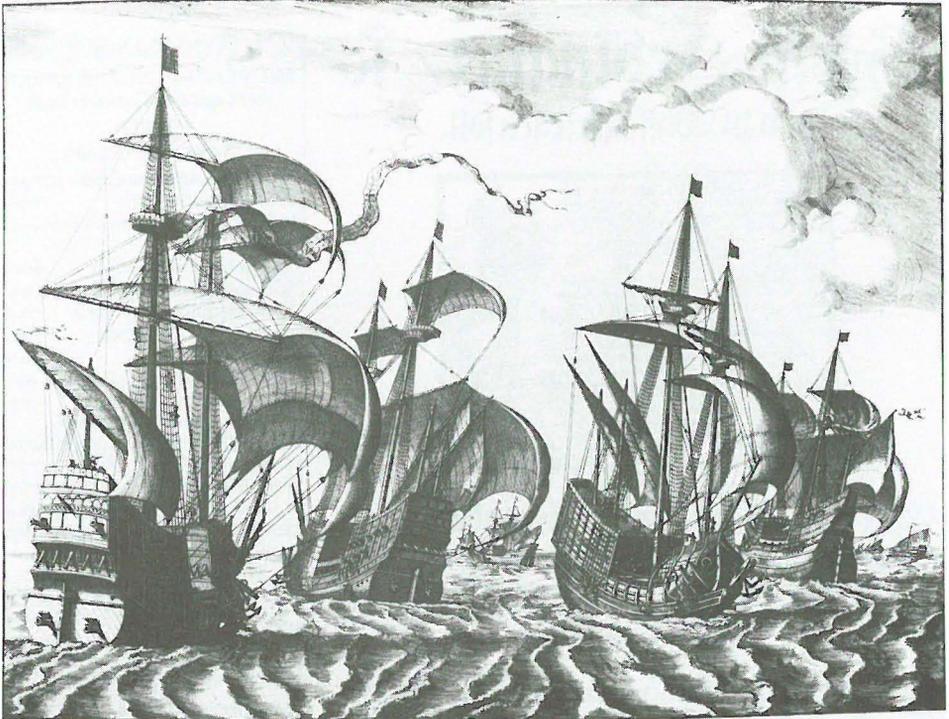
**Die Armada von Bor-  
gos / darüber Oberster ist gewesen  
Capitein Jan Lopes de Medina.**

**Namen vnd lasten / wie folget.**

<b>Der groß Griffon Capitein</b>	<b>650.</b>
<b>S. Saluator Admiral</b>	<b>650.</b>
<b>Das Schiff Peter Martin</b>	<b>200.</b>
<b>Der Weise Falck</b>	<b>500.</b>
<b>Das Schiff von Castille Noua</b>	<b>750.</b>
<b>Das Hamburger Schiff</b>	<b>600.</b>
<b>Das Schiff von dem grossen Hauß des friedens</b>	<b>600.</b>
<b>Der groß S. Peter</b>	<b>581.</b>
<b>Das Schiff genant Samson</b>	<b>500.</b>
<b>Das kleine Peters Schiff</b>	<b>500.</b>
<b>Das Danziger Schiff</b>	<b>450.</b>

**U 4 des**

Abb. 3 Seiner 1589 »zu Coellen« gedruckten »KriegesOrdinung / zu Wasser vnd Landt«, einem »Vnderricht / aller Kriegeßhaendel / so geuebet werden ...«, und darin seiner »Schiff Ordinantz / so man zu Wasser kriegen soll«, gab Adam Jungkhanß von der Oltznitz eine Liste der Armada-Schiffe von 1588 mit, die offenbar aus vorherigen zeitgenössischen Veröffentlichungen stammt; er und sein Verleger blieben damit aktuell und auf der Höhe ihrer Zeit, obwohl der sonstige Text der »KriegesOrdinung ...« bereits 1586 geschrieben worden war. Der linke Teil der Abbildung zeigt den Titel der »Schiff Ordinantz ...« über einem Auszug aus der Armada-Liste, der rechte einen weiteren solchen Auszug mit jetzigen Unterstreichungen, welche die Teilnahme je eines Hamburger und Danziger Schiffes am Armadazug hervorheben. Durch einen Übermittlungs- oder Verständigungsfehler ist allerdings rechts unten aus der Teil-Armada der Urkas (Versorgungsschiffe) eine »Armada von Borgos« (Burgos ist eine nordspanische Binnenstadt) geworden. (Bibliothek der Großen Kirche zu Emden; Jur in quarto 116; Repro Verf. m. Abdruckerlaubnis)



### SPAANSSE CARAKEN OF GALIOENEN.

Abb. 4 Nach nicht erhaltenen Vorlagen von Pieter Bruegel d. Ä. (ca. 1525–1569) fertigte Frans Huys um oder kurz nach 1560 eine (zehnteilige?) Serie maritimer Kupferstiche, die vermutlich 1565 erstmalig in Antwerpen erschien und viele Schiffe der Zeit etwa 30 Jahre vor dem Armadazug zeigte. Aus verschiedenen dieser Schiffsdarstellungen kompilierte, komprimierte und »komponierte« später der Amsterdamer Jan Luyken (1649–1712) obige Illustration für Cornelis van Yk's Standardwerk »De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt ...«, Amsterdam 1697, wobei die Unterschrift zu dieser unsignierten Radierung ausdrücklich spanische Karracken oder Galeonen nennt. Deren typische hohe Aufbauten (Vorder- und Achterkastelle) sind hier besonders gut erkennbar, ebenso aber auch gravierende Konstruktionsunterschiede in der Gestaltung der Heckpartien oder in der Zahl der Masten. Die großen unter den Segelkriegsschiffen der spanischen Armada von 1588 wird man sich etwa so oder leicht »modernisiert« vorzustellen haben. (Marit. Archiv d. Verf.; Foto E. Laska/DSM)

Armadazuges. Sein Nachfolger als Chefadmiral sollte ranghöher sein, und Philipps II. Wahl fiel auf den zunächst widerstrebenden, seeunerfahrenen Don Alonzo Pérez de Guzmán, Herzog von Medina Sidonia. Der Enddreißiger trachtete, sein Bestes zu tun, und wurde dabei von einer Elite seemännischer und soldatischer Ränge unterstützt, was dem Herzog die Identifizierung mit seiner ungewohnten Aufgabe erleichterte. Juan Martínez de Recalde, Diego Flores de Valdés, Pedro de Valdés und Miguel d'Osquendo waren schon damals große Namen im spanischen Flottenwesen, um nur einige Geschwaderchefs der Armada zu nennen. Der Herzog und Diego Flores de Valdés als eine Art Chef des Stabes gingen an Bord des Flaggschiffes, der Galeone SAN MARTIN. Sie geboten über mehr als 31 000 Mann, unter anderem FVßvolck 18 937. Schiffleuth 8050. Freywillige auff jhren eigen Costen 124. Diener mit jhnen 455. Bestalte [Beamte?] 238. jhre Diener 163. ... Vom Spital

[Wundärzte und Sanitäter] 85. Geiß[t]liche Personen aus allen Orden 180. Vom Adel vnnd Hoffgesindt deß Hertzogen / 22 jhre Diener 50. ... Diener der Justitia / 20. Das also in gemelter Armada inkurtz begriffen seind 28687. Darzu seindt auff den Galeatzen vnd Galeren 2808. Rudergesellen., wie aus einer der oben erwähnten Listen auszugsweise zusammenfassend mitgeteilt wird.<sup>12</sup> Man hat übrigens aus der Mitnahme so zahlreichen Verwaltungs-, Justiz- und geistlichen Personals die spanische Absicht herausgelesen, im potentiell eroberten England eine zivil-klerikale Besatzungsregierung unter militärischer Oberhoheit zu bilden<sup>13</sup> – keine abwegige Vermutung.

Zusammengestellt wurde die Armada in Lissabon; Spanien hatte sich Portugal 1580 (formal bis 1668) einverleibt. Im Mai 1588 lief die Flotte langsam aus und geriet in schwere Frühjahrsstürme, die außer vielen Kurskorrekturen und Zeitverlust erste Versorgungsschwierigkeiten mit sich brachten. Bei La Coruña an der Nordwestecke Spaniens sammelte sich die zerstreute Armada wieder, wurde erneut von Stürmen zerstreut, verlor durch Meuterei und Frankreich-Flucht der Zwangsruderer drei ihrer vier Galeeren<sup>14</sup>, sammelte sich abermals, regenerierte sich und lief wieder aus. Erst am 29. Juli 1588 kam sie vor Lizard Point an der Küste von Cornwall in Sicht eines englischen Aufklärungsschiffes. Die Kanalschlachten sollten beginnen.

## Die Gegner

Wer waren die Gegner? erinnert man sich noch einmal des primären strategischen Auftrages der Armada, so müssen drei Flotten genannt werden:

Die erste, die englische, bestand zu Beginn der Kanalschlachten aus etwa 100 Einheiten, deren Zahl sich gegen Ende der Kämpfe durch Zuzug insbesondere privater Schiffe auf etwa 140 erhöhte.<sup>15</sup> Die weitaus meisten waren beträchtlich kleiner als die spanischen, und die wenigen größeren neuerer Bauart trugen niedrigere Aufbauten, waren aber artilleristisch oft qualifizierter. Gegliedert war die englische Kanalflotte zunächst in drei, dann in zwei Geschwader: Das Gros im westlichen Kanal hatte Plymouth als Ausgangsbasis, der restliche Teil kreuzte vor Dover und der flämischen Küste. Lord High Admiral und damit Flottenchef war nach dem Willen von Königin Elizabeth I. ihr mehr als 50 Jahre alter Verwandter Charles Howard of Effingham, der zwar kein praktizierender Seemann gewesen, aber in Admiralitätsangelegenheiten wohl erfahren war. Wie der Herzog von Medina Sidonia entstammte der Lord hohem Adel, wie der Herzog bemühte er sich, sein Bestes zu geben, und wie der Herzog wurde auch er von einer Elite seemännischer und soldatischer Ränge unterstützt, wofür große Namen wie vornehmlich Sir Francis Drake, John Hawkins, Martin Frobisher und Sir William Wynter zeugen. Lord Howard ging an Bord des Flaggschiffes ARK ROYAL, Sir Francis als Vizeadmiral an Bord seiner REVENGE. Und als die Geschwader der beiden Letztgenannten sich Anfang Juni 1588 bei Plymouth zu einem verbunden hatten, liefen dessen Schiffe mehrfach in Richtung La Coruña aus – in Kenntnis des angeschlagenen Zustandes der dort sich wieder sammelnden Armada und nach dem Motto, daß der Angriff die beste Verteidigung sei. Vergebens: Den Stürmen, die die Armada zerstreut hatten, war auch Lord Howards Geschwader nicht gewachsen. Am 29. Juli 1588, als die Armada vor Lizard Point von einem englischen Aufklärer erstmals gesichtet (und erwartet) wurde, lagen Howards und Drakes Geschwader geschützt im Hafen von Plymouth.

Die zweite gegnerische Flotte war eine holländisch-zeeländisch-friesische aus den »rebellischen« nördlichen Niederlanden. Sie umfaßte angeblich 90 nur kleinere flachbodige, aber auch seegängige Küsten- und Binnenschiffe<sup>16</sup> mit Vlissingen auf Walcheren

als Hauptstützpunkt und mit Justinus van Nassau als Admiral (auf den Chef des nordöstlich, weitab vom eigentlichen Kampfgeschehen liegenden Emsmündungs-Geschwaders, Jan Gerbrand[t]szoon, ist noch zurückzukommen). Diese Blockadeflotte hatte zwar kaum Gefechtsberührung mit der Armada, störte aber deren strategischen Auftrag ganz empfindlich, als sie Farneses Teil der Invasionsflotte am Auslaufen und an der Vereinigung mit der schützenden Armada, somit aber eben auch die Invasion Englands hinderte. Dabei hatte sich Farnese trotz seiner Skepsis gegen den Invasionsplan solche Mühe gegeben: An die 300 bis 400 Küsten- und Binnenschiffe<sup>17</sup> soll er – zum Teil nach umfangreichen Baumaßnahmen an binnenländischen Wassertransportwegen – in den relativ kleinen Häfen Nieuwpoort, Duinkerken und Sluis (einige stärker bestückte auch im großen Antwerpen) zusammengebracht haben, um seine Rest-Truppe von etwa 21000 Mann, die ihm nach Desertions-, Krankheits- und anderen Verlusten noch geblieben war, nebst Baumaterial für Flöße, Brücken und Schanzen nach England überzusetzen. Es blieb vergeblich, denn die fliehende Armada segelte um den 10. August 1588 nordnordwestlich an Farneses Positionen vorbei, ohne sich noch weiter um dessen Invasionsbemühungen kümmern zu können ...

Die dritte gegnerische Flotte kam auch aus den nördlichen Niederlanden, bestand aus mehr als 20 Kriegsschiffen unter Admiral Cornelis Simonsz. Loncq van Rozendael<sup>18</sup> und sollte eigentlich qua Bündnisverpflichtung das östliche Geschwader der englischen Kanalflotte unter Lord Henry Seymour verstärken.<sup>19</sup> Daraus ist nichts geworden. Loncq's Flotte, vom englischen Bündnispartner wohl als ungenügend desavouiert, wurde der niederländischen Blockadeflotte vor der flämischen Küste zugeteilt und blieb damit ohne Gefechtsberührung mit der Armada, vermutlich also auch ohne Beschädigungen.

## *Die Kanalschlachten und die spanische Odyssee*

Gleichviel, ob man die Kampfhandlungen des Sommers 1588 im Kanal zwischen England und Frankreich als Schlachten oder einige von ihnen doch nur als Gefechte bezeichnet: Beide Seiten taten sich schwer, als sie ihre meist unterschiedlichen Taktiken anwandten, und kämpften ganz überwiegend mit Tapferkeit, wobei die weitaus größeren Verluste und Schäden auf spanischer Seite entstanden. Die Versuchung, sich in hier unvertretbare Detailschilderungen des Kampfgeschehens zu verlieren, ist groß; ihr soll möglichst nicht nachgegeben werden.

Vier Kanalschlachten lassen sich den meisten Berichten Beteiligten und späterer Historiker entnehmen. Gleich bei der ersten, der vom 31. Juli 1588 vor Plymouth, hatte sich das Gros der englischen Flotte unter Lord Howard und Sir Francis Drake bei vorherrschendem Westwind mit allerdings erheblichen Mühen in Luv-Stellung zur Sichel-Formation der Armada bringen und somit gegenüber letzterer einen ersten, ganz wesentlichen Vorteil erringen können. Als zweite Kanalschlacht gilt die weiter östliche vom 2. August 1588 vor Portland Bill, die bei stark wechselnden Winden stattfand und wie schon die vor Plymouth den Vorrang der englischen Artillerieausrüstung und -taktik (mit der Verwendung auch von Kettenkugeln zur Beschädigung vornehmlich der spanischen Takelagen) erwies. Das galt weitgehend auch für die dritte Kanalschlacht am 4. August 1588 vor der Isle of Wight, in deren Verlauf sich Martin Frobishers TRIUMPH bei Gegenwind durch die eigenen Bei- und andere Ruderboote so lange schleppen ließ, bis das Schiff in den Wind drehen und dessen Vorteil nutzen konnte; die Armada, die aufzulaufen drohte, wurde zum Kurswechsel gezwungen. Und als die Armada am 7. August 1588 auf der offenen Reede von Calais vor Anker lag, trieb sie ein nächtlicher, in seiner Gefährlichkeit überschätzter Brander-Angriff

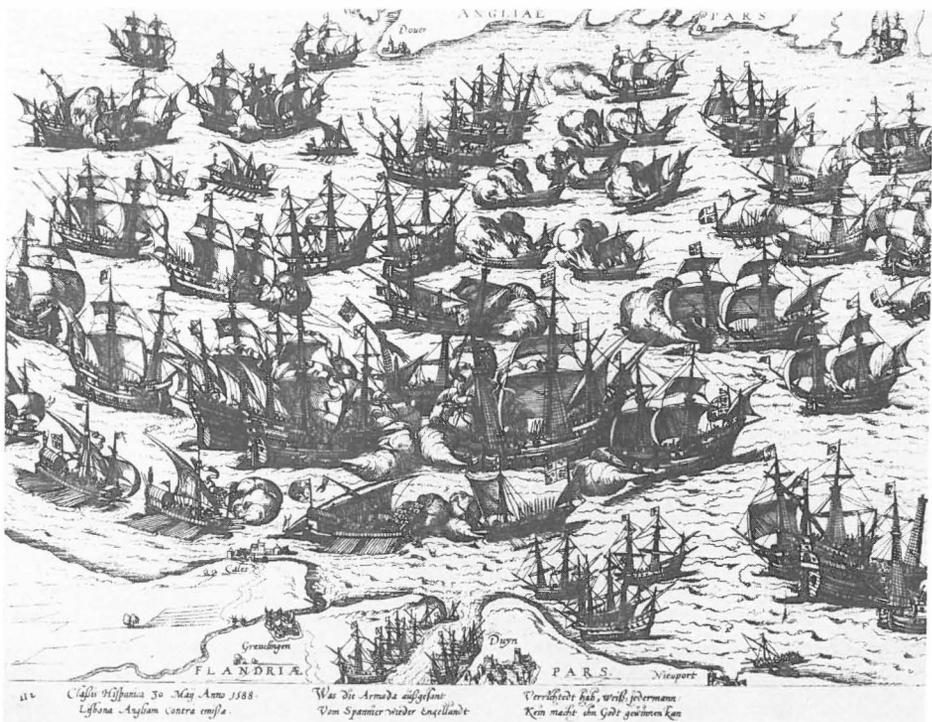


Abb. 5 Frans Hogenberg (vor 1540–ca. 1590) aus Mecheln mit längeren Wirkungszeiten in Antwerpen und schließlich in Köln war nicht nur renommierter kartographischer Graveur und Mitherausgeber topographischer Ansichten (G. Braun's »Civitates Orbis Terrarum ...«), sondern brachte auch über 400 »Geschichtsblätter« als Einblattdrucke auf den Markt: Darstellungen bedeutsamer Ereignisse, Örtlichkeiten und Regionen jeweils mit kurzen Kommentaren oft in Versen – Vorbilder für manche Nachahmungen und Vorläufer späterer illustrierter Zeitungen. Ein unsigniertes dieser radierten Blätter zeigt unter Mißachtung gewisser natürlicher Proportionen Phasen der Armada-Kanalschlachten vor den am oberen und unteren Bildrand sichtbaren südenglischen bzw. nordfranzösischen/flämischen Küsten. Trotz (oder wegen?) der zeitlichen Nähe zum Geschehen sind die Gefechts-handlungen und Schiffsbewegungen überwiegend nur imaginär-schematisch wiedergegeben und widersprechen sogar weitgehend den tatsächlichen historischen Abläufen. (Marit. Privatslg. d. Verf.; Foto E. Laska/DSM)

unter teilweise chaotischen Umständen auseinander und damit in die größte der Kanalschlachten am 8. August 1588 vor Gravelines, an der auf englischer Seite nun endlich auch Lord Seymours Geschwader teilnehmen konnte.

Das Ende dieser vierten Kanalschlacht war zugleich auch der Anfang der abenteuerlichen, verlustreichen und für viele Besatzungsmitglieder schrecklichen Heimfahrt der Rest-Armada von jetzt nur noch weit weniger als 100 angeschlagenen Schiffen. Der anfangs noch geordnete, aber doch fluchtartige Rückzug führte windbedingt zunächst in Richtung auf die Untiefen vor der flämischen Küste, dann aber, nach Umspringen des Windes, nördlich rund um die wetterumtosten britischen Inseln und Irland bis zu den rettenden Häfen an der spanischen Nordküste, wobei die Ordnung zunehmend verfiel, obwohl die englische Flotte die Verfolgung schon um den 12. August 1588 herum bei etwa 56° N.B. in Höhe der schottischen Ostküste abgebrochen hatte. Überlieferte Augen-

zeugenberichte, vage Erzählungen heutiger Bewohner nordbritischer und irischer Küsten<sup>20</sup> sowie dort inzwischen der Schiffsarchäologie gelungene Armada-Funde<sup>21</sup> lassen die wirkliche Tragödie dieses Rückzuges und die Schicksale besonders jener spanischen Seeleute und Soldaten erahnen, die ihre Heimat nie mehr oder bestenfalls viel später wiedersehen. Was von der Armada noch 1588 nach Spanien zurückkam, waren knapp 60 Schiffe<sup>22</sup> in großenteils desolatem Zustand mit nur noch etwa 10000 Mann, deren Verfassung auch kaum anders zu beschreiben war. Die englische Flotte hatte zum Teil zwar ebenfalls beträchtliche Beschädigungen, erheblich geringere Menschenverluste beim Kampf<sup>22</sup> und am Schluß unter den Besatzungen auch noch Seuchen hinnehmen müssen, jedoch – es erscheint kaum glaublich – kein Schiff verloren. Gott selbst hatte eben das Geschehen gelenkt, wie Orlers und van Haesten<sup>23</sup> ebenso festen protestantischen Dafürhaltens wie pastoral-salbungsvoll erläuterten: *Je maechtiger aber diese Armada gewesen / vnd wie vnueberwindlicher sie von den Menschen ist geachtet worden / je herrlicher ist der Sieg und Vberwindung derselben gewesen: vnd haben beyde Engellandt und Niderlandt / Gott desto mehr zu dancken / zu preysen vnd zu loben / welcher den Trotz der Hochmuetigen bricht / vnd sie herunter stürzt / den demuetigen aber / schwachen vnd vntertruecktē beysteht / sie beschützt / vnnd zu Ehren erhebt.*

## Legenden und Gerüchte

Ein historisches Ereignis von den Dimensionen des Armadazuges blieb nicht ohne Legenden-, wenn nicht gar Mythenbildung, und an zum Teil abstrusen, mitunter gezielten Gerüchten davor, dabei und danach hat es erst recht nicht gefehlt. Letztere sollen hier außer Betracht bleiben, doch seien drei Legenden unbeschadet ihres Wahrheitsgehaltes mitgeteilt, die ebenso symptomatisch wie nicht ohne Propagandaeffekte sind.

Die erste: Am 29. Juli 1588 späten Mittags spielten Lord Howard und Sir Francis Drake mit Gefolge auf Plymouth Hoe oberhalb der Hafenstadt eine Art Freiluft-Bowling, als die Ankunft der Armada bei Lizard Point am westlichen Eingang zum Kanal gemeldet wurde.

Abb. 6 (gegenüberliegende Seite) *Beiseinen Bemühungen, den siegreichen Kampf gegen die spanische Armada (nebst dem dabei erworbenen eigenen Ruhm) alsbald der Nachwelt dokumentarisch-künstlerisch zu überliefern, scheute Charles Howard of Effingham, Lord High Admiral und Oberbefehlshaber der englischen Flotte, weder Kosten noch Mühen. Unter anderem ließ er nach Entwürfen des ihm von kompetenter Seite empfohlenen Niederländers Hendrik Cornelisz. Vroom (ca. 1566–1640), des wohl besten Marinemalers seiner Zeit, in Delft 10 viereinhalb Meter hohe und noch beträchtlich breitere Tapisserien arbeiten: bunte Wandbehänge, welche innerhalb üppiger Randornamente mit Medaillons ranghoher englischer Kampfeteiligter und unter den englischen Staatsemblemen einigermaßen akkurat verschiedene Phasen der Kanalschlachten zeigten. Die Tapisserien gelangten wenige Jahrzehnte später durch Verkauf an die britische Krone und an die Wände des House of Lords, wo sie 1834 einem Brand zum Opfer fielen. Glücklicherweise aber hatte vorher John Pine (1690–1756) maßstabgerecht verkleinerte Zeichnungen anfertigen lassen, die er radiert und mit Ermächtigung des Parlament in London 1739 als Serie »The Tapisstry Hangings of the House of Lords ...« herausgegeben hat. – Die Zeichnung zur obigen Folge VII der genannten Serie stammt von C. Lempriere. Das Blatt stellt die einander gegenüber liegenden feindlichen Flotten wohl in Höhe der Isle of Wight mit einzelnen vorgeschobenen englischen Schiffen dar, wobei letztere unter angeschlagenen Segeln von großen Booten entweder in besseren Wind, in bessere artilleristische Positionen oder einfach aus dem gegnerischen Feuer geschleppt werden; rechts im Vordergrund rudern zwei der großen spanischen Galeassen fast gegen den Wind auf den Feind zu. (Marit. Privatslg. d. Verf.; Foto: E. Laska/DSM)*



Man spielte ungerührt weiter, bis zum Abend; erst dann ging's an Bord, die Flotte nach draußen zu bringen. Also: englische Kaltblütigkeit sowie wohl auch die schlichte seemännische Erkenntnis, daß Flut und vielleicht auch Wind erst abends günstiger stünden. Noch 1978 hat sich Nicholas Monsarrat gleich am Anfang von Buch 1 seines Romans »The Master Mariner«<sup>24</sup> diese Szene nicht entgehen lassen.

Die zweite: Während der Kampfhandlungen südlich von Plymouth erlitt die NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO, eine große Karracke der Armada unter dem Chef des 4. Geschwaders Don Pedro de Valdés, mehrere Havarien in der Takelage, so daß sie Sir Francis Drake am 1. August 1588 zur Übergabe auffordern lassen konnte. Aber erst als Don Pedro sich von der persönlichen Konfrontation mit Sir Francis überzeugt hatte, übergab er die Karracke *bewegt durch seinen [Drakes] grossen Namen, den er ihm biß her auff der See gemacht*, wie Orlers und van Haesten<sup>25</sup> zu berichten wußten. Also: Drakes damaliger seemännischer Weltruf nahm der Kapitulation eines Gegners den Beigeschmack der Unehrenhaftigkeit. Kein Wunder, daß Monsarrat im vorgenannten Roman<sup>26</sup> auch diese Szene aufgegriffen und ausgeschmückt hat.

Die dritte: Irgendwann Ende September/Anfang Oktober 1588 erschien nach seiner Rückkehr der Herzog von Medina Sidonia als Chef-Admiral der gewesenen Armada zur Berichterstattung vor Philipp II., der natürlich längst informiert war – und fand nicht nur Gnade, sondern auch Verständnis. Diesmal war es kein Engländer, sondern der katholische habsburgische Herrscher des spanischen Weltreichs, dem historische Größe nahezu stoischer Prägung bescheinigt wird. Der zeitweilige Jenenser Geschichtspräsident Friedrich Schiller ließ also im Mitte der 80er Jahre des 18. Jahrhunderts geschriebenen Drama »Don Carlos« den König vor seinen Granden zum Admiral sprechen<sup>27</sup>: *Gott ist über mir – ich habe gegen Menschen, nicht gegen Sturm und Klippen Sie gesendet – seyd mir willkommen in Madrid. ...Und Dank, daß Ihr in euch mir einen würd'gen Diener erhalten habt!*

*Se non è vero, è ben trovato* = Wenn es nicht wahr ist, so ist es gut erfunden, um mit Giordano Bruno als Zeitgenossen des Armadazuges zu reden.

## Die Kanalschlachten der Armada im Bild

Fotoreportagen gab es 1588 naturgemäß nicht, aber auch noch keine professionell skizzierenden und zeichnenden »Seekriegs-Bildberichterstatter« à la Willem van de Velde d.Ä. (1611–1693), der mehrfach in dieser Weise erst auf heimlich-niederländischer, dann auf britischer Seite tätig wurde.<sup>28</sup> Zeitgenössische Bilder des Armadazuges sind folglich und auch nach Maßgabe mancher Detail-Indizien weitgehend mehr oder minder fantasievolle Bilder vom Hörensagen, wobei die Gehörten und Sagenden freilich auch (meist parteiliche) Augenzeugen dieser oder jener Phase des Zuges gewesen sein mögen. Ist also schon bei zeitgenössischen und wenig späteren Armada-Bildern große Vorsicht bei der Wertung der Authentizität geboten, so gilt dies, unbeschadet ihrer künstlerischen Qualität, nicht weniger für die Produkte oft nationalistisch tendierender Historienmalerei des 19. Jahrhunderts.<sup>29</sup>

Hier seien nur vier relativ frühe, von Kupferplatten gezogene Bilder gewisser Kampfphasen des Armadazuges wiedergegeben (Abb. 5–8), und zwar nicht in der zeitlichen Abfolge dieser Phasen, sondern in der Folge des Entstehens der jeweiligen Bildvorlagen. Umfaßt wird damit die Zeit von kurz nach dem Armadazug (Abb. 5: Hogenbergs Geschichtsblätter) bis in das letzte Viertel des 17. Jahrhunderts (Abb. 8, bereits historisierend: Jan Luyken). Die Schiffe der Armada sind bisweilen an den »gezackten Andreas-

*Clavis Hispanica celeberrima quae anno celeberrimo M.D.LXXXVIII. inter Galliam Britanniamq[ue] venit. & perijt.*



Abb. 7 In Jan Jansz. Orlers' und Henrick van Haestens erstmalig 1610 zu Leiden unter dem Zweit-(Kurz-)Titel »Den Nassauschen Laurencrans« erschienenen Geschichtswerk, auf dessen deutschsprachige Ausgabe von 1617 im Text vorliegender Arbeit mehrfach Bezug genommen ist, findet sich zur Illustration des Berichtes über den Armadazug dieser unsignierte Kupferstich. Er soll offenbar das große, verwirrende Kampfgeschehen vor Gravelines zeigen; jedenfalls ist letzterer Flecken mit der niederländischen Bezeichnung Greveling links im Hintergrund der nächstgelegene unter den an den Ärmelkanalküsten sichtbaren Ortschaften. Wieweit hier Gefechts-handlungen und Schiffsbewegungen entsprechend Abb. 5 nur imaginär-schematisch oder doch mit größerem Realitätsgehalt wiedergegeben sind, läßt sich kaum bestimmen. (Marit. Privatslg. d. Verf.; Foto: E. Laska/DSM)

kreuzen« zu erkennen – also an der burgundischen Flagge, unter der die Spanier qua habsburgisches Erbe in den Niederlanden meist kämpften – und an einigen mehr oder minder typisch katholischen Schmuck-Requisiten. Weiteres sagen die Bildunterschriften.

### *Politischer Ärger an der Emsmündung: die Zerstörung von Emden Seetonnen und der Kapen auf Rottum*

Obwohl die Armada nie bis zur Emsmündung gelangt ist, weckte sie mittelbar in den dortigen Anlieger-Territorien außer manchen Hoffnungen allerlei Abwehrbereitschaft und löste mit dem anschließenden schiffahrtspolitischen Ärger auch diplomatisch-juristisches Geplänkel aus.<sup>30</sup> Um dies zu verstehen, müssen einige regionale Fakten von damals aufgezeigt werden:



*Flote d'Espagne de l'année 1588.*

Abb. 8 Anders als bei Abb. 4. mußte der vor allem als Buchillustrator geschätzte und vielbeschäftigte Jan Luyken (1649–1712) wohl ohne präzise historische Bildvorlagen auskommen, als er für Pieter Bor Christiaensz.'s 1679–1684 zu Amsterdam erschienene vier Bände »Oorsprong, Begin, en Vervolgh der Nederlandsche Oorlogen ...« etwa 90 Jahre nach dem Armadazug letzteren darzustellen hatte. Indessen werden Luykens notorisch reiche Phantasie nebst Kenntnisse von Ablauf und früheren imaginären Bildern des Armadazuges ihm die Arbeit erleichtert haben. (Bei dem radierten, signierten Blatt dürfte es sich übrigens um einen Probedruck vor Ätzung von Schrift und Seitennummer handeln, die dann beide von alter Hand, der Text in französischer Sprache, nachgeholt worden sind.)

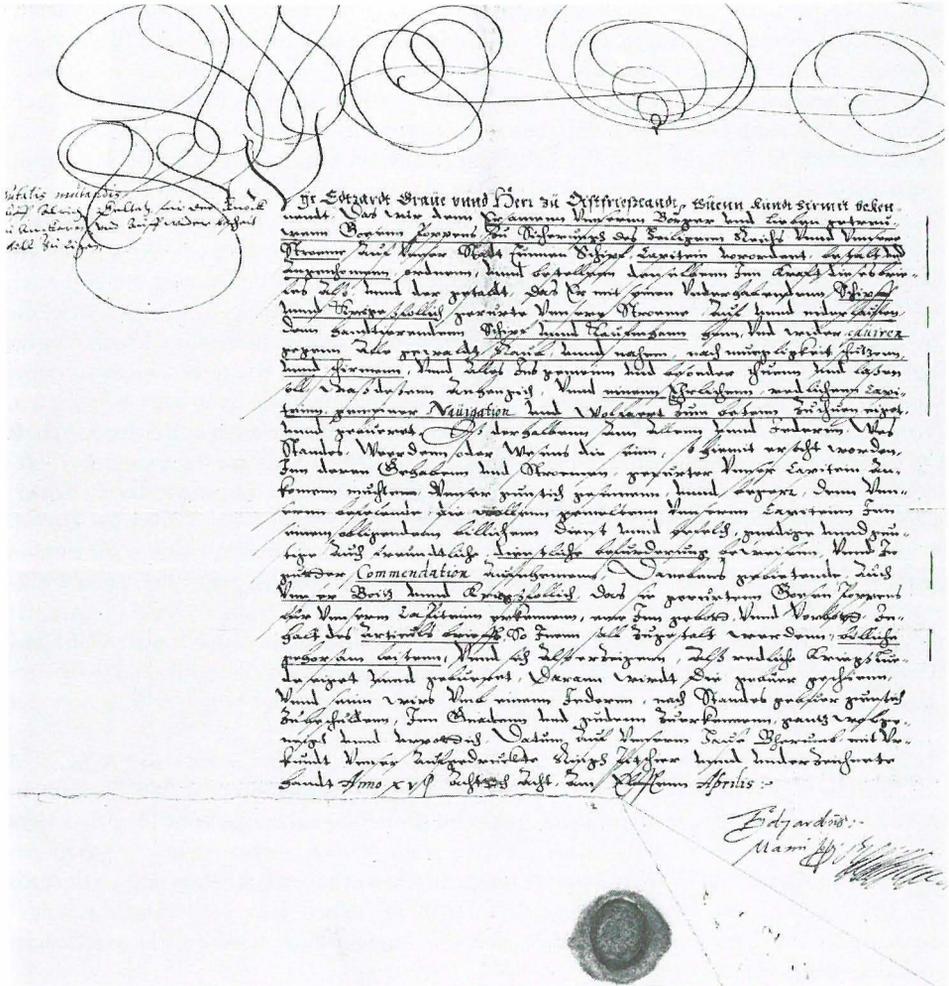
Wenn man die schloßbewehrte Felsenküste am linken Bildrand als die von Dover ansieht, könnte etwa die letzte der Kanalschlachten, die vor Gravelines mit der beginnenden Flucht der Armada in die südliche Nordsee, wiedergegeben sein; doch auch andere Phasen sind denkbar, falls Luyken solche überhaupt zeigen wollte. Bei der großen spanischen Galeere ganz links im Vordergrund allerdings, in deren Kirchenaufbau ein katholischer Priester im Ornat die Messe zelebriert, scheint Luykens Phantasie mit ihm durchgegangen zu sein: die katholisch-klerikale Potenz der Armada war zwar beträchtlich, aber für solche speziellen »Kirchen-Schiffe« fehlen Belege. (Marit. Privatslg. d. Verf.; Foto E. Laska/DSM)

1580 (bis 1594) hatten sich weite Teile dreier nordostniederländischer Provinzen wieder von der 1579 geschlossenen Utrechter Union der »rebellischen« nördlichen Niederlande abgewandt, weil sie – oder besser: dort führende, zum Teil katholische Kreise – ihre Interessen gerade durch die streng calvinistische, total antispanische Politik der Union schlecht vertreten sahen und unzufrieden waren: die »Malcontenten«. Zu den so vorübergehend noch einmal spanisch gewordenen Gebieten gehörte auch das Groningerland westlich der

Emsmündung unter dem (niederländischerseits später oft als »Verräter« bezeichneten) Statthalter Georges de Lalaing, Grafen von Rennenberg, und seinem fähigen Nachfolger, dem spanischen Obersten Francisco de Verdugo. Letzterer gebot um 1588 außer über kleinere Landeplätze auch über den guten und wichtigen Emshafen Delfzijl, von wo Kaperschiffe zur Störung des Seeverkehrs der unionsverbliebenen Provinzen entsandt und zu erheblichen Belästigungen auch der neutralen Schifffahrt wurden. 1588 sollen in Delfzijl sogar mehrere Schiffe zugerüstet worden sein, die Farneses Invasionsflotte oder gar die Armada selbst nötigenfalls zu unterstützen bestimmt waren.<sup>31</sup> Die dem Groningerland westlich benachbarte niederländische Provinz Friesland unter dem Statthalter Willem Lodewijk, Grafen von Nassau usw., mit der Hauptstadt Leeuwarden hingegen zählte nach wie vor zur Utrechter Union der »Rebellen«. Friesland unterhielt eigene Kriegsschiffe, die zusammen mit solchen anderer Unionsprovinzen als Emsmündungs-Geschwader unter dem bereits erwähnten Jan Gerbrand(t)szoon die Groninger Küste blockierten, dabei immer wieder in Seegefechte gerieten und ebenfalls die neutrale Schifffahrt behelligten. Neutral aber war man am östlichen Emsmündungsufer, in der deutschen Reichsgrafschaft Ostfriesland, was je nach dortigen politisch-konfessionellen Standpunkten und geschäftlichen Interessen rege Beziehungen ins »malcontent«-spanische Groningerland ebenso wenig ausschloß wie praktizierte Sympathien für die Provinzen der Utrechter Union. Regent desjenigen Landesteiles, zu dem die alte, damals bedeutende Hafenstadt Emden gehörte, war Graf Edzard II. aus dem Hause Cirksena, der Spanien gegenüber zwar wohlwollend (und dafür sogar finanziell honoriert), im übrigen jedoch auf eben die Neutralität seines zum Heiligen Römischen Reich gehörenden Territoriums bedacht war. Daß Ostfriesland und besonders Emden bei ihrer räumlichen Nähe zu den kriegführenden niederländischen Parteien in ihrer Schifffahrt besonders beeinträchtigt wurden, liegt auf der Hand.

1588 waren es zunächst Übergriffe der »Malcontenten«, die in Ostfriesland Ärger und den Entschluß auslösten, dem bereits bewaffneten Emden Tonnenbojer als Wachtschiff ein zweites beizugeben; die entsprechende gräfliche Bestallungsurkunde vom 11. April 1588 für den Kommandanten ist als frühes Zeugnis einer Art »Kapitänspatent« mit zugleich Grenzsicherungsauftrags- nebst Empfehlungsschreiben erhalten geblieben und sei deshalb hier gezeigt (Abb. 9). Andere Übergriffe gingen im selben Jahr vom Emsmündungs-Geschwader der Union aus, und einer, den die Emden Wachtschiffe nicht verhindern konnten, wog besonders schwer:

Emden hatte zur besseren Markierung seines gefährlichen, weil platenreichen Westerems-Fahrwassers schon um 1539 auf der niederländischen Emsmündungsinsel Rottum(oog) zwei große, hohe Kapen als hölzerne Balkengerüste erbauen lassen, deren südöstliche, mehr wattseitige noch umfangreicher dimensioniert war als die nordwestliche, mehr seeseitige. Die Formen dieser Seezeichen dürften etwa denjenigen entsprochen haben, die bereits die Vertonung (skizzierte seeseitige Ansicht) Rottums in Cornelis Anthoniszoon's erstmalig wohl um 1544 in Amsterdam erschienenen Segelhandbuch »... Caerte van die Oosterse See« (Abb. 10) zeigt<sup>32</sup> und denen sehr ähnlich sind, die Lucas Jansz. Waghenaer vier Jahrzehnte später sowohl in der Zeichenerklärung seines erstmals 1584 zu Leiden erschienenen, lange führenden Segelhandbuches und Seekartenwerkes »Spiegel der Zeevaert« wiedergab (Abb. 11) als auch auf der entsprechenden Seekarte der Emsmündung verwendete. In Sicht-Deckpeilung wiesen diese beiden Kapen seewärts zur (ersten) Anseglungstonne des Westerems-Schiffahrtsweges nach Emden – aber eben auch nach Delfzijl (Abb. 12). Welche Rechtsgrundlage die Errichtung der Emden Kapen auf fremdem Inselterritorium hatte, mag offenbleiben; 1539 jedenfalls, als die Zuständigkeit der Stadt Emden für das Seezeichenwesen in der Emsmündung durch Graf Enno II. von



Ostfriesland begründet worden war, gehörte mit den niederländischen Groninger Umlanden auch der zeitweilige Klosterbesitz Rottum seit einigen Jahren (bis 1548) zum Burgundischen Kreis des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation.

Die Emdener Kapen auf Rottum wie auch Emdener Seetonnen in der Emsmündung erfuhren im August 1588 ein ähnliches Schicksal wie schon vorher manches andere Seezeichen

### Rottum



Abb. 10 Vertonung (nldl.; hier: skizzierte seeseitige Ansicht) von Rottum(oog), links auf und vor den Dünen mit den beiden Emdener Kapen im Zustand vor 1588, aus Cornelis Anthonisz.'s ca. 1544 zu Amsterdam erstmals erschienenem Segelhandbuch »Caerte van die Oosterse See« in Form eines späteren Abdruckes wohl von 1566. (Nach A. W. Lang; s. Anm. 32)

Abb. 9 (gegenüberliegende Seite) Um sich der Übergriffe »malcontenter« Schiffer vom jenseitigen, überwiegend spanisch besetzten groningenschen Emsmündungsufer besser erwehren zu können, wurde 1588 in Emden zusätzlich zum bewaffneten Tonnenbojer ein reguläres Wachtschiff in Dienst genommen und ausgelegt. Dessen Kommandant empfing seine Bestallung durch reichsgräflich-ostfriesische, gesiegelte, von Graf Edzard II. auf Schloß Berum (östlich der Stadt Norden) »Manu pp.« (Manu propria = eigenhändig) gezeichnete, im damaligen Hochdeutsch abgefaßte Urkunde vom 11. IV. 1588, welche unter anderem den Grenzsicherungsauftrag und eine Empfehlung einschloß. Dieses Dokument ist hier mit jetzigen Untereichungen einiger bemerkenswerter, teils nur sinngemäß transkribierter Passagen wieder gegeben.

Der Graf tut kund und bekennt, daß er den »ehrsamen Unseren Bürger und lieben getreuen Goesen Poppens zu Sicherung des Heiligen Reichs und Unserer Ströme« (gemeint sind wohl die Emsmündungsarme) zum »Capitein verordnet, bestallt und angenommen« hat. Poppens und sein mit Kriegsvolk besetztes Schiff soll auf »Unseren Strömen auf- und niederlaufen«, Schiffe und Kaufleute »cauieren« (behüten) und sie gegen Gewalt, Raub und Wegnahme »nach Möglichkeit schützen und schirmen«, wie es »einem ehrlichen, redlichen Capitein, gemeiner Navigation und Wohlfahrt zum besten, zu tun eignet«. Angeschlossen sind eine an jedermann gerichtete »Commendation« Poppens' nebst Bitte um Amtshilfe sowie die Aufforderung an »Unser Boots- und Kriegsvolk«, dem Kapitän gemäß Artikelbrief »billigen Gehorsam (zu) leisten«.

Gemäß Randvermerk hat übrigens diese Urkunde wohl nur wenig später als Entwurf einer weiteren Bestallung gedient, und zwar »mutatis mutandis« (mit den nötigen Änderungen) für einen Kapitän Deltetz, der mit seinem Schiff an der Knock, einem Ufervorsprung stromabwärts von Emden, ankern und weiteren Bescheid abwarten sollte. (Emder Stadtarchiv; I/336, Fol. 501f.; Repro Verf. m. Abdruckerlaubnis)

## Coorte onderrichtinghe vanden Gatsone ende forme van Tonnen/Baerfens Capen/etc. so de selue inde partien hiere Gaerte vande Bliestroomen/Eemsen weeser d'Elf t' meers diep ende de Nase aengheteeckent zijn.



V alle de stroomen van Hollandt/Wieslandt ende Zeelandt sijn de tonnen aent opperste rendt en bieder  
 ende afgaende aent nederste ende smal ende scherp als hier aengeteckent staet/  
 peet ofte ghereet/legghen al meest opde rechter handt in uytzetten a. nde slinc  
 men en alde ander zijde opte sanden ofte plaetsen staen ghemeynlijc de Baerfens  
 um bouen op in deser manieren  

 op daemselte verder sien mach.  
 soude nieghen enderzopl'n sijn/  
 vanden seilsoene/ 3  
 tonnen. Aengarv  
 !ijc kan vinden is  
 ende legghen alijt op de cens  
 de de mercken wart by men  
 inde verclarmet vade voor/  
 Zenni ende Baerfens alhier  
 ghereest. Ende dat de diep  
 fens der Zee siet ende bieder werden/wart dese stroomen al loosmans waer sijn/baerfens siet versien moet van goede P  
 loten. De Capen op de Landen beneffens d'Incomen der Aeneten hebben wy omme de elcghetis des plaetsen ghereectent aldus.

ghenoemde Chaerte ghenoechsaen uytghedruet. Dan men moet versien dat ny dese  
 so aengheteckent hebben als de selue in voosleden Jaer van 82. gheleijt en ghestelt sijn  
 en ende stroomen Jaerlijc sere verloopen ende veranderen/ouermits d'ongheskadijgher sandtgronden/ ende dat de gaten beneff  
 fens der Zee siet ende bieder werden/wart dese stroomen al loosmans waer sijn/baerfens siet versien moet van goede P  
 loten. De Capen op de Landen beneffens d'Incomen der Aeneten hebben wy omme de elcghetis des plaetsen ghereectent aldus.


 Ende daer goede Xede ende Ander grondt is.  
 Lijffer ghetal ghestelt ontiet alle Haumen  
 Zee/voet op de onderpoot ende sanden heler  
 2. 3. 10. 12. etc. wouen meest ghelate toe 30.  
 De Cransfens in deser manieren 7 ghereect  
 ders/beduyden blinde Cluppen onder d'waer legghende dumen schouwen moet. ende wart de Cluppen ver dubbelt zijn/ sijn geoot  
 Cluppen ende Kludisen me de onder d'waer legghende.


 Xiiweten/ Etreemen/ Canalen/ binnen en buyten inde  
 sent hoe vele vademmen dese plaetsen diep sijn/33 dan 1.  
 men dat brundi staende alles met half vloed.  
 sent langs vele Cluffen beneffens de Eplanden ende an

Abb. 11 Seine für Seezeichen, Ankerplätze, Tiefen, Untiefen und andere nautisch relevante Fakten verwendeten kartografischen Markierungen hat Lucas Jansz. Wagbenaer im Text seines 1584 zu Leiden erstmals erschienenen Segelhandbuchs nebst Seekartenwerk »Spiegel der Zeevaert ...« zusammengefaßt, erläutert und teilweise abgebildet, wobei er links unten auch Kapen nach Art der Emder auf Rottum wiedergab. (Marit. Archiv u. Repro d. Verf.)

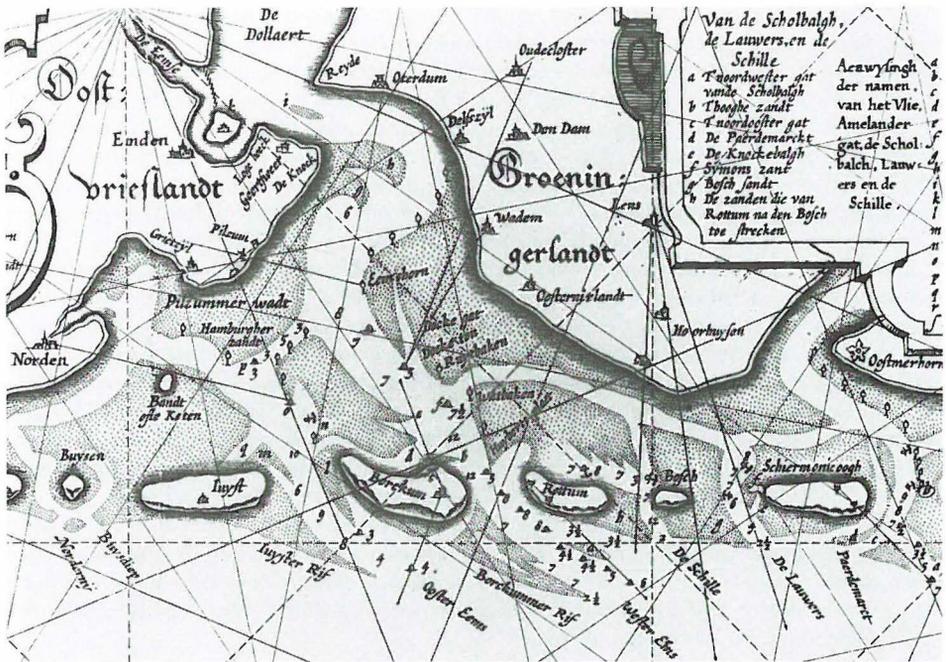


Abb. 12 Die Funktion der beiden nach ihrer Zerstörung von 1588 wiederhergestellten Emdener Kapen auf Rottum ist vielen alten Seekarten zu entnehmen, darunter ausnehmend klar diesem das Emsmündungsgebiet zeigenden Ausschnitt einer vom Vlie bis zur Elbmündung reichenden Karte, welche aus Willem Jansz. Blaeu's 1608 zu Amsterdam erstmals erschienenem Segelhandbuch nebst Seekartenwerk »Het Licht der Zeevaert ...« stammt. Durch hier mittels gerader Linie markierte Sicht-Peilung in Deckung gebracht, wiesen die beiden Kapen seewärts zur (ersten) Ansteuerungstonne der Westerems als dem bis heute so genutzten Hauptschiffahrtsweg nach Emden und zwangsläufig auch nach Delfzijl. Entsprechende Funktion für die Einfahrt in die jetzt als Lauwersmeer bezeichnete Mündungsbucht von Lauwers, Groninger Diep und Dokumer Ee hatten offensichtlich die beiden Kapen auf der weiter westlich gelegenen Insel Schiermonnikoog. (Marit. Archiv d. Verf.; Foto E. Laska/DSM)

(keineswegs alle) in den nördlichen Niederlanden<sup>33</sup>: Sie wurden niederländischerseits weggenommen. In der Emsmündung allerdings geriet diese Wegnahme zur Zerstörung. Man muß dies verstehen. Die in den Kanalschlachten angeschlagene, nun in die Nordsee gelangende Armada war noch immer eine furchterregende Streitmacht. Wohin sie segelte, wußten damals vielleicht sogar ihre Befehlshaber nicht genau – warum nicht auch (was unterblieb) zu den Emsmündungshäfen? Eine dortige, gerüchteweise vermutete Landung hätte Verdugos Position im »malcontenten«, wieder spanischen Groningerland beträchtlich stärken können und den »rebellischen« niederländischen Provinzen der Utrechter Union einen Zwei-Fronten-Krieg von jetzt möglicherweise tödlichen Ausmaßen beschert. Also mußten die in die Emsmündung leitenden Seezeichen entfernt werden, wobei man die ausländischen, ostfriesisch-Emder Zeichen kurzerhand zerstörte – schließlich stammten sie von potentiellen Sympathisanten der Spanier (und wirtschaftlichen Konkurrenten obendrein).

Der schriftliche Befehl zur Beseitigung der Emdener Seezeichen in der Emsmündung und speziell der Rottumer Kapen wurde am 6. August 1588 erteilt, als die Armada Kurs auf die



585


 Willem Lodewijk  
 unigste. Wij hebben v. mit sollen verholden, so dat  
 wij tegenvordiglic van Onsen. Lein nide Duxogor  
 Mauris Mauris van Nassau nide den Janus Karben  
 van Statum sijnen sijnem hebben ontfangen,  
 Int welcke st onse adueteren dat de resterende  
Armade van den Coning van Spanien sijnen  
kenne gewonnen sijn, wan die Dordre nide den,  
 salinen bodenst sijn dat sie st oge naar die  
 Lant moe sta hebben, Onse vergalimen belayfende  
 dat wij dantlic alwille ordre souden stellen,  
 Armade alle barben, Comen, nide Jarbaiten.  
 Jan dellar sijn moe ston afsonnend vanden.  
 Ende dely wij dantlic tegenvordiglic vinnend  
 baten nu welen te ordinaren, van v liden,  
 alst dantlic de beste dantlic van sijn quarteire  
 sijn hebben. So ordinaren nide brijfelen  
 Wij v den vraggen Onsen vore Lein nide dat  
 van Statum sijnen wel vrylic nide sijn,  
 welick dat ghe liden so Lijs v twelick  
 nide bagonidant van den gannin, vore,  
 " Ende so, alle de vaten, Comen, nide Jan,  
 " tritman, dantlic vult vult der Lant, so  
 " well dantlic alst sijn sijn liggende, nide  
 " die viden nide viden nide, brijf, nide den  
 " vident souden nide vident ofte dantlic  
 " voren, nide vident ock vident de barben o  
 " dantlic vident dantlic, nide Jan dantlic, souden  
 barben

Abb. 13 Willem Lodewijk, Graf von Nassau etc., Statthalter der »rebellischen« niederländischen Provinz Friesland, richtete am 6. VIII. 1588 – als die Armada Calais ansteuerte – aus seiner Hauptstadt Leenwarden ein im damaligen Niederländisch abgefasstes Schreiben an Johan (Jan) Gerbrand(t)szoon, der als Admiral die »gegenwärtig auf der Ems liegenden Kriegsschiffe« befehligte, also Chef des Emsmündungs-Geschwaders der Utrechter Union war. Das Schreiben, das überdies ausdrücklich an »sämtliche Kapitäne« des Geschwaders ging, berührte auch ostfriesisch-Emders Seefahrtsinteressen höchst nachteilig.

Der (west)friesische Statthalter beruft sich auf seinen Vetter und Schwager Maurits, ebenfalls Graf von Nassau etc., wie zudem Prins van Oranje, als höchst potenter Politiker und Militär Statthalter der nicht minder »rebellischen« niederländischen Provinzen Holland und Zeeland, sowie auf den (nicht mit den Staten-Generaal zu verwechselnden) Raad von State(n). Nach dor-



Das Profanum, Braucht mit dat Caruill, vnd Hajo van  
 Oterdum, Berengern, der Stadt Emden, als geloffwendige  
 Zeuigen, van einem Emden, Edzard, vñ Notarium,  
 adinigungt vnd Egenfandt.

Iassin, allen vnd Jedem in Dokundt, so 1588  
 Ich Joannes Haio Vallingius, Priuilegiert  
 In Emden, residierend openbar Notarium,  
 Jagersvondig Instruiment, darvoren, vnsere  
 dreyt, mit einander fändt geschehen, vnd  
 vnderzeichnet. Van, Empt, vnsere, firsche  
 foudroul vnsere, vnd gebaden, fuden.

Joannes Ha. Vallingius,  
 Priu. Not.

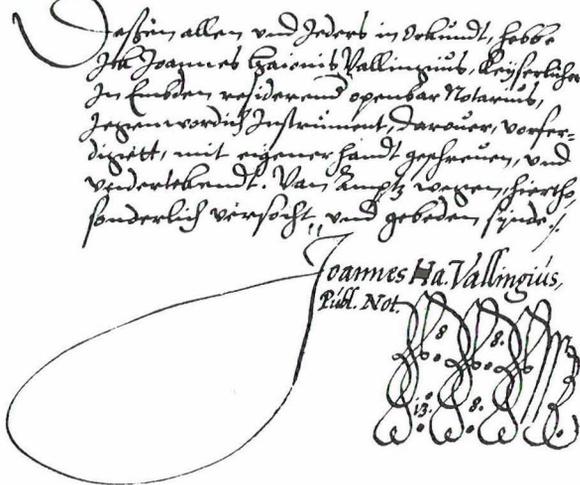


Abb. 15 Aus Joannes Haio Vallingius, »keyserlicher in Emden residierend openbar (öffentlicher) Notarius« mit den ehrsamem Emden Bürgern Berendt mit dat Caruill (Karveel!) und Hajo van Oterdum als glaubwürdigen Zeugen bestand die Kommission, die Emdens Stadtrigiment (»Bürgermeister und Raedt«) in Übereinkunft mit Graf Edzard II. von Ostfriesland am 13. VIII. 1588 wegen der Zerstörung der Emden Seezeichen in der Emsmündung durch ein Kommando des dort stationierten Geschwaders der »rebellischen« Utrechter Union abfertigte. Die Kommission hatte dem Admiral Jan Gerbrand(t)szoon und seinen Kapitänen ein auch juristisch begründetes Protestschreiben vorzulesen, die Reaktionen zu notieren sowie die Schäden an den Seezeichen zu besichtigen und zu beschreiben. Die niederländischen Befehlshaber verwiesen auf ihre Anweisungen; einer wurde gar beleidigend. Die Schäden waren total und zeugten von äußerst grober, »von oben« so gar nicht beabsichtigter Befehlsausführung. Hier wiedergegeben ist die Schlußseite des primär niederdeutsch mit niederländischen Einschüben abgefaßten Berichts-Protokolls einschließlich der üppig verschnörkelten Signatur des Notars, die bei näherem Hinsehen die Buchstaben Mpp. (Manu propria = eigenhändig) und das Datum (15)88. 13.8. erkennen läßt (also das Datum des Beginns der Kommissionsarbeit, obwohl letztere mindestens bis zum 16. VIII. 1588 währte). (Emden Stadtarchiv; I 336, Fol. 574ff.; Repro Verf. m. Abdruck-erlaubnis)

Emden einschließlich Weisung zur Wiederherstellung der Seezeichen (Abb. 16) und ein notarielles Schadensprotokoll (Abb. 15) auslösten. Erfolge hatten die Demarchen nicht, und der Emden Notar wurde während seines Protestes beim statischen Emsmündungsgeschwader von einem der Kapitäne auch noch beleidigt; man hatte halt dort lediglich höheren Befehlen gehorcht ... Den Emdern blieb nur übrig, Seetonnen neu auszulegen und die Rottumer Kapen neu zu errichten – auf städtische Kosten, versteht sich, wie die Rechnungslegungen der Kämmerei-Deputierten mehrfach erweisen (Abb. 17). Die neuen Rottumer Kapen dienten modifiziert dann noch jahrhundertlang der Emsmündungsschiffahrt und finden sich auch auf entsprechenden Seekarten des vorigen Jahrhunderts eingezeichnet, z.B. auf der von Visser und Harnack, die 1829 in Emden erschien.

Edzardt Graue vndt Herr  
 zu Ostfrieslandt  
 Junckerrath vnder Emden nachgeleitete vndt  
 Emden lichen gubemirung, zu's nurrerem gwei,  
 den haben wir vorkommen, vndt lohn zu halt  
Es ist nun nun vndt das heiligen Römischen  
Reichs Strömen liegenden Statichen Datsich Datsich  
unser Baken vndt Tonne, wider alle  
lug vndt Recht, auch contra ius gentium  
angehoben vndt abgetan' Vndt die vndt die

Abb. 16 Am 14. VIII. 1588 richtete »Edzardt (II.) Graue vndt Herr zu Ostfrieslandt« aus Schloß Aurich an das Emden Stadtregiment ein im damaligen Hochdeutsch abgefaßtes, bemerkenswertes Schreiben. Darin drückt der Graf zunächst seine Empörung sowohl unter staats- als auch bereits völkerrechtlichen Aspekten aus, wenn es im hier wiedergegebenen Anfangs-Text jetzt unterstrichen und sinngemäß transkribiert heißt, daß »die auf unsern und des heiligen Römischen Reichs Strömen liegenden Statichen (= niederländischen, der Utrechter Union zugehörigen) Schiffe unsere Baken und Tonnen wider alle Fug und Recht, auch contra ius gentium (entgegen dem Völkerrecht) aufgehoben und abgetan« haben. Hauptzweck des Schreibens ist indes die landesherrliche Bekundung von Mitleid und Sorge für die Betroffenen dieses schweren Schadens, der nur wegen des befürchteten Kommens der spanischen Armada an den genannten Seezeichen verursacht worden ist. Überdies enthält das Schreiben den »gnädigen Befehl«, Mittel und Wege zu suchen, wenigstens die wichtigsten Seezeichen alsbald wiederherzustellen, damit niemand »um den Hals komme« und nicht »die gänzliche Nahrung unserer Stadt (Emden) abgeschnitten werde«. (Emden Stadtarchiv; I 337, Fol. 578; Repro Verf. m. Abdruckerlaubnis)

## Abschließend

Die geschilderten, indirekten Auswirkungen des Armadazugs von 1588 auf deutsches Territorium waren sicher nicht die einzigen, denn die Ereignisse des Zuges und dessen Folgen für das damalige Europa waren zu groß, als daß sie im Reich ohne andere Spuren und ohne anderen Niederschlag in nachgehenden diplomatischen Berichten und Aktivitäten deutscher Stände geblieben wären. In Ostfriesland mit seiner Randposition zu den direkt betroffenen Niederlanden lassen sich die Auswirkungen jedenfalls teilweise noch immer relativ gut belegen, zumal sie hier recht handfest waren.

gutes Biffig wig	
<p>Ann. 1588. Im Juffen. December hebben de ffrunde gedeputeerden Hoonpl. Randzham. Jofen Writden Jofen Kindeen und Jofen Jotens Drogman briefelich Darloff Harmen vor dat ge dat fote gfo. de. Min. Jozon mit fime Drefen ufa ruttim gelpens. fo Jummeferwonne gawpen</p>	73 0 0
<p>Hof Darloff Harmenst gfo gfoer golt. un. fo. gfo. Dann als ge van Rottum ufo Joubden waf. Iferwarkes wanne Jher Jharwark gfo Jahn</p>	2 0 0

Abb. 17 Die Armada war nicht gekommen; nun ging es um die Kosten für die Wiederherstellung der Emdener Seezeichen, die ein Kommando des niederländischen Emsmündungsgeschwaders der Utrechter Union im August 1588 vorsorglich zerstört hatte. Diese Kosten hatte Emden zu tragen, und in den Rechnungslegungen der zuständigen deputierten Ratsherren finden sich mehrfach entsprechende Ausgabevermerke. Zwei davon, im damaligen Niederdeutsch mit niederländischen Einschüben gehalten und vom 1. XII. 1588 stammend, sind hier mit jetzigen Unterstreichungen einiger teils nur sinngemäß transkribierter Passagen wieder gegeben.

Darloff Harmen (sz.) erhält zunächst 73 Gulden, weil er »das Holz« für die Kapen, die »umgehauen gewesen« waren, »mit seinem Schiff nach Rottum gefahren« hat. Weitere 2 Gulden verdient er, als er »von Rottum nach Emden abgefertigt« war, um »Iserwark« (eisernes Material, vielleicht Beschläge) zu holen. Ob es der Stadt Emden gelang, dergleichen Kosten abzuwälzen bzw. sich erstatten zu lassen, ist nicht bekannt.

Im übrigen sind 400 Jahre eine lange Zeit, in der vieles in Vergessenheit gerät, nur manches klarer, manches aber auch unklarer wird, was zum Teil schon Zeitgenossen zweifelhaft erschien, und in der Betrachtungsweisen sich ändern können. Historiker müssen damit leben, natürlich auch Schiffahrtshistoriker. Die dennoch erudierbare Fülle der Fakten von damals (nebst einigen Mythen) verhältnismäßig kurz und unter Verzicht auf unzureichend begründbare Spekulationen wiederzugeben, war das der Erinnerung dienende Ziel vorstehender Arbeit.

Nachzutragen (weil weitgehend vergessen) bleibt indes, daß der Armadazug von 1588 die spanisch-englische Auseinandersetzung keineswegs beendete, sondern daß weitere, überwiegend erfolglose spanische Versuche zur Invasion Englands und Irlands mit neuen, kleineren Armaden ebenso folgten wie englische Gegenschläge<sup>34</sup>, bis der Frieden von Westminster 1604 dies erregende maritime Kriegsgeschehen beschloß. Spaniens Weltgeltung zur See sank; die der Niederländer, Briten und später auch der Franzosen wuchs.

## Anmerkungen:

- 1 Fachberater dieser deutschsprachigen Ausgabe war übrigens Kapitän zur See a.D. Dr. Paul Heinsius.
- 2 S. 36r. Zu Orlers' und Van Haestens Werk siehe oben Abs. 2.
- 3 Zu den Schiffsgrößen-Angaben in *Tonnen last* siehe außer den beiden oben folgenden auch diejenigen in Abb. 1 und 3.
- 4 S. 82ff. Zum genannten Buch siehe oben Abs. 5.
- 5 Galeonen dürften die Fortentwicklungen der Karracken sein. Zu letzteren siehe Verf.: Baardsen (Barsen) – Ein Beitrag zur spätmittelalterlichen Schifffahrtsgeschichte ... In: das Logbuch, Zeitschr. für Schiffbaugeschichte ... 1982/4, S. 125.
- 6 Schreiben vom 30. Mai 1985 auf Anfrage des Verf.
- 7 Orlers und Van Haesten (siehe oben Abs. 2), S. 43r. Auch anderweitig belegbar.
- 8 Siehe u.a. Verf.: Ein gräflich-ostfriesischer Seebrief von 1601 vor dem Hintergrund eines politischen Konfliktes. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 4, 1981, S. 62f.
- 9 J.C. Mollema: Geschiedenis van Nederland ter zee. Tweede Deel. Amsterdam 1940, S. 83.
- 10 B. Walker u.a.: Die Armada (siehe oben Abs. 5), S. 88 und 106.
- 11 Wie Anm. 10, S. 150.
- 12 Wie Anm. 7, S. 42r.
- 13 Wie Anm. 10, S. 67. Hier werden allerdings zum Teil andere Personalzahlen genannt, als von Orlers und Van Haesten überliefert wurden.
- 14 Wie Anm. 7, S. 48l.
- 15 Die Zahlen der englischen Schiffe sind weniger präzise und widersprüchlicher überliefert als die der spanischen.
- 16 Wie Anm. 9. Auch die Zahlen dieser niederländischen Schiffe sind nicht präzise und widersprüchlich überliefert.
- 17 Wie Anm. 7 sowie Anm. 9, S. 82, wo Farneses Schiffe als überwiegend Pleiten und Heuden bezeichnet werden: auch hier zum Teil widersprüchliche Zahlenangaben.
- 18 Auch in anderer, ähnlicher Schreibweise überliefert.
- 19 Wie Anm. 7, S. 47r.f., sowie Anm. 9, S. 82f.
- 20 Solche Erzählungen hat der Verf. Winter 1953/54 in Port Ballintrae an der irischen Nordküste gehört – unweit des Riffs, wo etwa anderthalb Jahrzehnte später durch Robert Sténuit die Reste der Armada-Galeasse GIRONA unter Wasser aufgespürt und zum Teil geborgen wurden; siehe auch Anm. 21.
- 21 Abbildungen bei B. Walker u.a. (wie Anm. 10), S. 166ff.
- 22 Auch hier wieder mehr oder minder unterschiedlich überlieferte Zahlenangaben.
- 23 S. 56 l. Zu Orlers' und Van Haestens Werk siehe oben Abs. 2.
- 24 Deutsche Fassung: Der ewige Seemann – Die Irrfahrten des Matthew Lawe. Frankfurt M./Berlin/Wien 1982, S. 15f., 23f. und 32.
- 25 S. 49r. Zu Orlers' und Van Haestens Werk siehe oben Abs. 2.
- 26 Wie Anm. 24, S. 42ff.
- 27 3. Akt, 7. Auftritt.
- 28 Näheres u.a. bei G. Kaufmann (Hrsg.): Zeichner der Admiralität – Marine-Zeichnungen und -Gemälde von Willem van de Velde dem Älteren und dem Jüngeren. Ausstellungskatalog des Altonaer Museums in Hamburg, Nordd. Landesmuseum, Juni–Sept. 1981. Herford 1981, Textteil S. 8ff.
- 29 Beispiele bei B. Walker u.a. (wie Anm. 10), S. 62f. und 98f.
- 30 Über diese auch deutsche Grenzpositionen betreffende Randerscheinung des Armadazuges wurde unter häufiger Verwendung Emders handschriftlicher Archiv- sowie niederländischer und anderer Quellen erstmalig zusammenhängend berichtet bei B. Hagedorn: Ostfrieslands Handel und Schifffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden (1580–1648). In: Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins ..., Band VI, Berlin 1912, S. 176ff. (Schiffahrtshistorikern dürfte Hagedorn, der schon Anfang September 1914 in Frankreich fiel, vor allem durch sein weniger regionalbezogenes, einstiges Standardwerk »Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert« im 1. Band der Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgische Geschichte, Berlin 1914, bekannt sein.) – Hagedorns umfangreiche Quellenforschungen konnte der Verf. an die 75 Jahre später durch einige zusätzliche, inzwischen aber mühsamer gewordene Emders Archivstudien ergänzen.
- 31 B. Hagedorn (wie Anm. 30), S. 178, unter Berufung auf van Meteren 1603; auch wie Anm. 9.
- 32 Nach einem späteren Abdruck von ca. 1566, wiedergegeben bei A.W. Lang in dessen nachfolgend genannten Werken, wo sich noch einige weitere, zum Teil illustrierte Materialien zu den Rottumer Kapen finden: a) Gestaltungswandel des Emsmündungstrichters – Untersuchungen zur Entwicklung der Emsmündung von der Mitte des 16. bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts. (= Schriften der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens e.V., Neue Folge, Band 58.) Bremen-Horn 1958, S. 43. b) Entwicklung, Aufbau und Verwaltung des Seezeichenwesens an der deut-

sehen Nordseeküste bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Hrsgg. vom Bundesminister für Verkehr. Bonn 1965. S. 27. c) Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee – Ihre Entwicklung von den Anfängen bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. Festschrift aus Anlaß des 100. Jahrestages der Gründung der Norddeutschen Seewarte Hamburg. Hrsgg. vom Deutschen Hydrographischen Institut Hamburg. Berlin/Stuttgart 1968, S. 16. d) Die »Caerte van oostlant« des Cornelis Anthonisz. 1543. – Die älteste gedruckte Seekarte Nordeuropas und ihre Segelanweisung. (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 8.) Hamburg 1986, S. 150. – Zu den Rottumer Kapen siehe im übrigen schon B. Hagedorn: Betriebsformen und Einrichtungen des Emdener Seehandelsverkehrs in den letzten drei Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts, 2. Forts. In: Hansische Geschichtsblätter, Band XVI, Leipzig 1910, S. 489ff., hier S. 522ff. Ders.: Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert. In: Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins ... Band III, Berlin 1910, S. 67.

33 Wie Anm. 9, S. 82.

34 Kurzfassung dieser Geschehnisse bei B. Walker u.a. (wie Anm. 10), S. 164f.

*[Faint, illegible text, possibly a library stamp or bleed-through]*