



universität  
wien

# MASTERARBEIT

## Die spanischen Expansionsbestrebung in der Frühen Neuzeit und die technische Entwicklung seiner Schiffe

Verfasser

**Helmut Martinetz B.A.**

angestrebter akademischer Grad

**Master of Art (MA)**

Wien, 2015

**Studienkennzahl lt.  
Studienblatt:**

**A 066 686**

**Studienrichtung lt.  
Studienblatt:**

**Masterstudium  
Historisch-Kulturwissenschaftliche Europaforschung**

**Betreuer:**

**Prof. Dr. Lorenz Mikoletzky**

Vorwort.....	5
Einleitung.....	7
Fragestellung.....	9
Quellen.....	10
I. Das Ereignis im Jahre 1588.....	11
1. Das Königreich England und das Königreich Spanien.....	11
1.1. Die Finanzpolitik von Kaiser Karl V. und Philipp II.....	17
1.2. Die Konkurrenten Englands.....	21
1.2.1. Historischer Hintergrund vor dem Zusammentreffen im Ärmelkanal.....	24
1.2.2. Der Auftakt zum wirtschaftlichen Aufstieg Englands.....	27
II. Politische Ereignisse bis 1588.....	30
2.1. Die Reformation - Ursache für den Aufstand in den Niederlanden.....	30
2.2. Merchant Banking im 16. Jahrhundert.....	33
III. Konflikte der katholischen Herrscher.....	34
3.1. Spaniens Krisen.....	34
3.2. Spaniens Bestrebungen.....	36
3.3. Die katholischen Könige.....	37
IV. Botschafter Lord Walsington.....	39
4.1. Die Arbeit des Geheimdienst.....	45
4.2. Ursachen und Konflikte die zur Eskalation führten.....	49
4.3. Sir Francis Drake.....	52
4.4. Die spanische Seeflotte segelt nach England.....	57
V. Verlauf des Zusammentreffens der englischen und spanischen Flotte.....	61
5.1. 31. Juli.....	61
5.2. 1. August.....	63
5.3. 2. August.....	64
5.4. 3. August.....	65
5.5. 4. August.....	66
5.6. 5. August.....	67
5.7. 6. August.....	67
5.8. 7. August.....	68
5.9. 8. August.....	69
5.10. 9. August.....	71
5.11. 10. August.....	72

5.12. 11. August.....	72
5.13. 12. August.....	73
VI. Schiffsbestand der englischen Flotte.....	74
VII. Anpassung und Modernisierung der Handelsschiffe und Begleitschiffe.....	76
7.1. Die technische Entwicklung und Bewaffnung .....	76
7.2. Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit.....	78
7.3. Halten der Wetteranzeige.....	79
7.4. Vorbeisegeln als Strategie.....	79
7.5. Risiko und neue Wege .....	80
7.6. Überraschungsangriffe und Rückzug.....	82
7.7. Entern und Nahkampf.....	83
7.8. Strategie und Taktik.....	83
7.9. Windflaute und Versorgung.....	85
VIII. Die Entwicklung der Schiffstypen der frühen Neuzeit.....	86
8.1. Karracke – Hulk, Kravel, Nao, Karracke, Galeere, Galeasse und Galeone.....	86
8.2. Kraweel- Karavelle.....	95
IX. Die Entwicklung von Nao, Karavelle und Karacke bis zur Galeone.....	98
9.1. Die Nao.....	98
9.2. Die Karacke.....	101
9.3. Die Weiterentwicklung von der Nao, Karavelle und Karacke bis zur Galeone.....	103
9.4. Die Entwicklung der Galeone im Mittelmeerraum.....	113
9.4.1. Raum Italien.....	113
9.4.2. Raum Spanien.....	113
9.4.3. Raum Portugal.....	115
9.5. Die kleineren Schiffe: Patachen, Pinassen, Zabras.....	124
9.6. Erforderliche Gewerke im Schiffsbau.....	125
9.6.1. Seile und Taue.....	125
9.6.2. Segel und Takelage.....	126
9.7. Navigation.....	126
9.8. Seemännische Begriffe.....	129
X. Reflexion.....	131
X. a. Abstract.....	134
X. b. Zeittafel.....	140
XI. Literatur.....	142

XII. Quellen und Museen.....	153
XIII. Internetquellen .....	154
XIV. Abbildungen .....	161
XIV.a. Abbildungen Internetquellen .....	169

## Vorwort

An dieser Stelle möchte ich all jenen danken, ohne deren Hilfe und Unterstützung diese Arbeit nie zu Stande gekommen wäre. Mein herzlichen Dank gilt daher allen, die an dieser Arbeit und ihrem Gelingen, wissentlich oder unwissentlich, beteiligt waren. Ein besonderer Dank gebührt meinem Betreuer dieser Arbeit Herrn Hon. Prof. Dr. Lorenz Mikoletzky, bei dem ich während meines Studiums viele anregende Forschungsseminare und interessante Lehrveranstaltungen absolvieren durfte, der mich inspirierte und bei der Themenfindung unterstützte. Er fand selbst in Zeiten, da seine Aufgaben als Generaldirektor des Österreichischen Staatsarchivs und als Vizepräsident des Verbandes österreichische Historiker und Vorstandsmitglied der Kommission für Neuere Geschichte Österreichs und Geschichtsvereine weit überdurchschnittliche Leistungen von ihm verlangte, noch die Zeit und Energie sich wissenschaftlichen Diskussionen zu widmen. Er begleitete mich mit viel Geduld und gab mir die Möglichkeit, diese Arbeit frei nach meinem Ermessen zu gestalten, wobei er immer ein offenes Ohr für meine Überlegungen hatte. Der Besuch der ortsansässigen Bibliothek in London die British Library Nationalbibliothek, wie der Besuch der Städte Dünkirchen und Cadix waren für mich Sammeln von interessanten und neuen Eindrücken, zum anderen war der Aufenthalt und der Besuch für mich ein nachhaltiges Erlebnis. Mit Sicherheit Auslöser und Motivation diese Arbeit zu beginnen.

Eine große Hilfestellung für diesen speziellen Themenbereich waren meine Recherchen in der Österreichischen Nationalbibliothek und das Heeresgeschichtliche Museum.

Herzlichen Dank all jenen Kollegen und Freunden, die mit reger Anteilnahme das Fortschreiten meiner Arbeit beobachtet und begleitet haben, insbesondere bei Fragen zu verschiedenen Aspekten der Schiffsmodelle.

Mein Dank gilt nicht zuletzt auch den zahlreichen Professoren, Lehrenden und Mitarbeitern für das stets gute und freundschaftliche Klima und für die Unterstützung des historischen Instituts des Masters in Historisch-Kulturwissenschaftlicher Europaforschung. Bedanken möchte ich mich bei meiner Gattin für ihre Aufgeschlossenheit, Verständnis und Geduld bezüglich meines zeitlichen Aufwands für dieses weitere Studium. Vor allem möchte ich mich aber bei meinem Sohn für seinen zusätzlichen Ansporn bedanken.

## **Gender**

Die nachfolgende Arbeit erhebt in keiner Weise den Anspruch aus einem genderspezifischen Ansatz heraus perfekt zu sein. Dies hat den Hintergrund, dass vielleicht oftmals die gewählten Bezeichnungen und Begriffe nicht gendergerecht gewählt sind. Als Grund hierfür darf keineswegs eine Abneigung des Autors gegenüber der überaus wichtigen Genderforschung und des Gender Mainstreaming oder gegenüber dem weiblichen Geschlecht gesehen werden, sondern einfachere Lesbarkeit der Arbeit. Der Autor beteuert hiermit die Gleichberechtigung der Frau in jeder Lebenslage anzuerkennen und sich selbst auch stets dafür einzusetzen.

## Einleitung

„Hier wird es nur eine Herrin geben und keinen Herrn“<sup>1</sup>, **Elisabeth I. von England**  
**1533-1603**

„Ich weiß, ich habe den Körper einer schwachen und gebrechlichen Frau, aber ich habe das  
Herz und den Magen eines Königs“<sup>2</sup>, **Elisabeth I. von England 1533-1603**

„Sic parvus magna“ **Wappenspruch von Sir Francis Drake 1591**<sup>3</sup>

Wo Worte selten sind, haben sie Gewicht, <sup>4</sup> **William Shakespeare, Stratford 1564- 1611**

„Unbedingte Tätigkeit, von welcher Art sie immer sein, macht zuletzt bankrott“<sup>5</sup>,  
**Johann Wolfgang von Goethe 1749-1832**

Fiat justitia aut pereat mundus- Gerechtigkeit muss sein, oder die Welt geht zugrunde.  
**Kaiser Ferdinand I. 1503-1564**<sup>6</sup>

„Was mich betrifft: ich weiß, dass ich viele Fehler begangen habe, große Fehler, erst wegen  
meiner Jugend, dann wegen des menschlichen Irrsins und wegen meiner Leidenschaften, und  
schließlich aus Müdigkeit. Aber bewusst habe ich niemandem Unrecht getan, wer es auch sei.

Sollte dennoch Unrecht entstanden sein, geschah es ohne mein Wissen und nur aus  
Unvermögen: ich bedaure es öffentlich und bitte jeden, den ich gekränkt haben könnte, um  
sein Verzeihen.“<sup>7</sup> **Auszug aus der Abdankungserklärung Kaiser Karls V.**

**Brüssel 25. Oktober 1555**

Die Auseinandersetzungen im 16. Jahrhundert zwischen dem protestantischen Königreich  
England und dem katholischen Spanien haben den europäischen Kulturraum und seine

---

<sup>1</sup> Neville, William, Elisabeth I. von England, W. Kohlhammer Verlag Stuttgart 1967, S. 120, zitiere: erzürnte  
Elisabeth I. zu Leicester: „*Wenn ihr meint, daß ihr hier regieren könnt, werde ich Euch zur Rechenschaft  
ziehen, Ich dulde hier nur eine Herrin und keinen Herrn*“

<sup>2</sup> [www.zitate.eu/de/zitat/212548](http://www.zitate.eu/de/zitat/212548) eingesehen am 12.7.2014 um 13.49 Uhr und auch Neville, William, Elisabeth I.  
S.134

<sup>3</sup> Cordingly, David, Piraten Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Turner Publishing, 1966, S 33 Sic  
Parvus magna = aus kleinen Anfängen zu Größe

<sup>4</sup> [www.ccsf.de/ccsf-persoenlichkeiten\\_persoenlichkeit\\_februar\\_2011\\_-\\_wi...](http://www.ccsf.de/ccsf-persoenlichkeiten_persoenlichkeit_februar_2011_-_wi...)eingesehen am 15.7.2014 um 22.50  
Uhr

<sup>5</sup> [gutenberg.spiegel.de/buch/3679/41](http://gutenberg.spiegel.de/buch/3679/41), eingesehen am 15.7.2014 um 22.47 Uhr

<sup>6</sup> Reifenscheid, Richard, Die Habsburger Von Rudolf I bis Karl I. Verlag Styria, Graz Wien Köln, 1994,S. 124,  
*Kaiser Ferdinand I. 1503-1564, wurde in Köln zum römisch-deutschen König gekrönt und in Frankfurt am M.  
am 15.3. 1558 erfolgte die feierliche Anerkennung als „Römischer Kaiser“.*

<sup>7</sup> Gerhard, Geißler, Europäische Dokumente aus fünf Jahrhunderten, Verlag Esche, Leipzig 1939, S. 85

wirtschaftliche Entwicklung entscheidend beeinflusst. Auf den Weltmeeren herrschte damals genau wie heute auf vielfältige Weise wirtschaftliche Konkurrenz.

Bis in die Gegenwart sind die Auswirkungen im Ethnischen, Sprachlichen, Konfessionellen, genauso wie im Kulturellen prägend.

Mit einer ausführlichen kulturhistorischen Schilderung über den Verlauf der bedeutsamen Ereignisse im Ärmelkanal im Sommer 1588 versucht die vorliegende Arbeit einen Einblick in die Bereiche Strategie und Taktik der beiden rivalisierenden Königreiche und Seemächte darzustellen.

Ein Kapitel widmet sich den historischen Rahmenbedingungen und zeigt die wichtigsten Strukturen und Vorbereitungen geheimdienstlicher Aktivitäten.

Um zu verstehen, welche schiffsbauliche Entwicklung in der Frühen Neuzeit nötig war, folgt zunächst ein detaillierter Überblick über den Schiffsbestand beider Königreiche und anschließend eine ausführliche Beschreibung der technischen Neuerungen der beteiligten Schiffe.

Viele namhafte Autoren waren für diese Arbeit anregend: Bernhard Hagedorn in seiner Abhandlung über die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen im späten 15. und 16. Jahrhundert hat mich dabei genauso fasziniert wie Wolfgang Reinhard, Geschichte der europäischen Expansion. Alfred Kohler ermöglichte mir viele interessante Einblicke auf die Stellung der Akteure in den Königreichen Kastilien und Aragon wie auch in die Biographie von Karl V.

Peter Kirsch und Friedrich Jorbergs Schriften entnahm ich einige erstaunliche Hinweise auf die schiffsbauliche Entwicklung der Galeone. Die innovativen Forschungsansätze von Maddison Angus in seiner aktuellen Studie für die OECD „Die Weltwirtschaft, eine Millenniumsperspektive“ waren anregend und verschafften meiner Arbeit einen zusätzlichen Aspekt.

## **Fragestellungen**

Welche kulturellen Einflüsse und religiösen Glaubensvorstellungen prägten und beeinflussten das 16. Jahrhundert?

Welche bedeutenden Veränderungen im Schiffbau und bei den Navigationstechniken wurden notwendig, um Handelsschiffe erfolgreich auszurüsten ?

Wie erfolgreich war die Einrichtung der Spionageabwehr und der Geheimdienste?

Welche Berater waren an umstrittenen Entscheidungen beteiligt?

Welche diplomatischen Beziehungen und strategischen Überlegungen führten zu einschneidenden Veränderungen zwischen England und Spanien?

Welche Bedeutung hatte der Klippfisch für England ?

Weshalb befand sich Spanien im 16. Jahrhundert in einer finanziellen Notlage ?

Warum wurden die Expansionsbestrebungen Spaniens verhindert ?

Weshalb war eine eigens rasch aufgestellte Seeflotte Englands einzige Möglichkeit Spanien abzuwehren?

Welche Folgen hatten die Kapernfahrten von Sir Francis Drake für die Wirtschaft von Spanien?

Welche Herausforderungen und Chancen ergaben sich für Spanien durch seine Expansionsbestrebungen?

War der spanischen Krone und der spanischen Flottenführung die Risiken für eine derartig große dramatische Auseinandersetzung bekannt ?

Worin lagen die Stärken und Schwächen der beteiligten Protagonisten ?

Welche Folgen hatte die Insolvenz von Kaiser Karl V. für die damalige Wirtschafts – und Finanzpolitik ?

## Quellen

In dieser Arbeit sah ich die Möglichkeit, mich mit dem vorhandenen Quellenmaterial über die kulturellen Entwicklungen, die wirtschaftlichen Bestrebungen und religiösen Einflüsse der Königreiche England und Spanien in der Frühen Neuzeit auseinanderzusetzen.

In den Bibliotheken von Wien waren keine ausreichenden Quellen über technische Entwicklungen in der frühen Neuzeit im Schiffsbau zu finden. Dieser Umstand bedingte einen erheblichen Aufwand bei meinen Recherchen. Landkarten und zeitgenössische Rezeptionen und Berichte waren mir dabei sehr hilfreich. Große Unterstützung fand ich in der Sekundärliteratur und in Ausstellungskatalogen. Sehr hilfreich waren online Datenbanken und meine Recherchen vor Ort.

Eine der wichtigsten Quellen für meine Ausführungen ist das Exemplar „La Felicissima Armada“, von Pedro de Paz Salas, in der British Library London. Zur Ausstellung „Armada 1588-1988“, des National Maritime Museums in Greenwich/London 1988 wurde es im Katalog abgedruckt. Jacques Boullain hat es in Lissabon gekauft und später wurde es von Lord Burghley erworben. Dieser ergänzte die Notizen und fügte die Anzahl der englischen, irischen und schottischen Namen hinzu, später wurde es auch ins Französische übersetzt.

Diese Arbeit versucht einen Einblick in die historischen Ereignisse des 16. Jahrhunderts und einen Überblick über die technischen Entwicklungen und Innovationen beim Bau der frühneuzeitlichen Schiffe und der Schifffahrt zu geben.

Daher ist es entsprechend wichtig, sich den im Jahre 1588 im Ärmelkanal stattgefundenen Aktivitäten zu widmen. In diesem Zusammenhang möchte ich die politischen Ereignisse erläutern und auf die Marinepolitik und ihrer Protagonisten eingehen.

# I. Ereignisse im 16. Jahrhundert

## 1. Das Königreich England und das Königreich Spanien

Seit den Entdeckungsreisen der Spanier und Portugiesen bzw. deren Errichtung großer überseeischer Kolonialreiche in Amerika und Indien,<sup>8</sup> nahm der Seeverkehr und damit verbunden der Schiffsbau an Umfang sprunghaft zu. Im 16. Jahrhundert entwickelte sich eine aufstrebende Wirtschaft.

Neville William meint dazu:

*„Historiker aus der vorangegangenen Generation haben festgestellt, dass sich im ausgehenden 16. Jahrhundert eine regelrechte „industrielle Revolution“ vollzog.“<sup>9</sup>*

Die Küstenstädte hatten günstige Zugänge zum offenen Meer, welche es ermöglichten, weite Seereisen zu unternehmen. Die Folge war, dass unterschiedliche Schiffstypen gebaut wurden.<sup>10</sup>

Paul Elek meint dazu:

*„Die Lage der Portugiesen für ihre Reisen nach Indien um das Kap der Guten Hoffnung herum war unter Ausnutzung der Nordost- und Südwest-Passate des Atlantik gut.“<sup>11</sup>*

Mit dem Aufbruch Christoph Kolumbus, 1492,<sup>1213</sup> aus den andalusischen Hafen Palos sowie seiner Entdeckung Amerikas, begann das Königreich Spanien, Kolonien in Mittel- und

---

<sup>8</sup> Emmer, Piet .C., Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche, Hrsg. Eberhard Schmitt, 1988, München, Bd. 4, Kap. 20, S.224

<sup>9</sup> Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Beherrscherin eines Weltreiches, Stuttgart, 1967, S.263

<sup>10</sup> Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris, S.64

<sup>11</sup> Elek, Paul, Abenteuer der Segelschiffahrt 1520-1914, Verlagsgruppe Bertelsmann, Gütersloh 1971/1975, Bestellnr.195/5796, 1970,S.19 und auch Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris, S.64

<sup>12</sup> Vogler, Günther, Europas Aufbruch in die Neuzeit, 1000-1650, Handbuch der Geschichte Europas, Verlag Ulmer UTB, Kapitel 3.3.2.S. 280 und auch Fässler, Globalisierung, Ein historisches Kompendium, S. 49-52 und auch Schnurmann, Europa trifft Amerika, Zwei alte Welten bilden eine neue atlantische Welt, 1492-1783, S. 133 und auch [www.ardmediathek.de/radio/Neun...Aufbruch.../Audio-Podcast?...](http://www.ardmediathek.de/radio/Neun...Aufbruch.../Audio-Podcast?...) und auch [books.google.at/books?isbn=382522385X](https://books.google.at/books?isbn=382522385X), eingesehen am 14.8.2014 um 21.05 Uhr

<sup>13</sup> Leithäuser G. Joachim, Weltweite Seefahrt, Berlin 1962, S. 140

Südamerika einzurichten und seine Macht- und Interessenssphären auszuweiten.<sup>14</sup> Der entscheidende Vorteil im Wettbewerb auf territoriale, ökonomische und institutionelle Vielgestaltigkeit hatte begonnen.

Große Segelflotten brachten das Silber und die Reichtümer aus den Kolonien zur iberischen Halbinsel und in die spanischen Niederlande. Riesige Mengen von Edelmetallen wurden aus der „Neuen Welt“ in die „Alte Welt“ geschifft. Die Entdeckung der „Neuen Welt“ war gleichzeitig der Beginn des spanischen Kolonialreiches und bedeutete anfänglich wirtschaftlichen Aufschwung und politische Konkurrenz.<sup>15</sup> Die Kolonien dienten, das Mutterland Spanien zu bereichern und auch als Absatzmarkt für Gewerbeprodukte und Fertigprodukte.

Dazu schreibt Rolf Walter:

*„die Erschließung Amerikas erweiterte die Macht der Alten Welt und führte zur Begegnung zweier Welten, die sich aneinander banden. Dahingehend ergaben sich Kaufmanns- und Handelskreise, die die Entdeckungen mitfinanzierten. Es waren Spanier, Portugiesen, Italiener, insbesondere Genuesen, Deutsche namentlich Oberdeutsche aus dem Raum zwischen Regensburg und Nürnberg.“<sup>16</sup>*

Alle anderen Länder, die keine Koloniebestrebungen anstrebten, wurden von Spanien von der Teilnahme am gewinnbringenden kontinentalen Handel, vor allem vom Überseehandel ausgeschlossen.<sup>17</sup> Spanische Silberflotten liefen aus Westindien im Hafen von Cadiz ein.

---

<sup>14</sup> In zwei Bullen („*toter cetera und Eximiae devotionis*) verlieh Papst Alexander VI. 1493 der spanischen Krone über die von ihr entdeckten oder in Zukunft zu entdeckenden Länder, die „gegen die westlichen Teile und den Ozean gelegen sind und nicht unter christlicher Herrschaft stehen, dieselben Rechte, die den Portugiesen verliehen wurden. Bereits am folgenden Tage erließ der Papst eine neue Bulle und präzisiert auf die Länder westlich und südlich von einer Linie.S.1, Die territoriale Entwicklung der Europäischen Kolonien, Alexander Supan, Hrsg. Petermanns, Gotha Justus Perthes, und auch <http://www.archive.org/details/dieteritorialOOsupa>, eingesehen am 16.11.2014 um 11.41 Uhr

<sup>15</sup> Otte, Enrique, Von Bankiers und Kaufleuten, S. 282 und auch Ertl, Thomas, Seide, Pfeffer und Kanonen, Globalisierung im Mittelalter, S. 7,9,51 Darmstadt 2008, S.140

<sup>16</sup> [universal\\_lexikon.deacademic.com/.../Handelsgesellschaften\\_erobern\\_di...](http://universal_lexikon.deacademic.com/.../Handelsgesellschaften_erobern_di...)eingesehen am 23.7.2014 um 21.29 Uhr und auch Rolf , Walter, Wirtschaftsbeziehungen zwischen Europa und der außereuropäischen Welt: Dependenz und Interdependenz, Europäische Geschichte Online, eingesehen am 8.1.2014 um 23.10 Uhr

<sup>17</sup> Franz I. 1494-1547, König von Frankreich, lässt 1520, die These der „Freiheit der Meere“ erstellen, die überarbeitete Fassung wurde im Völkerrecht akzeptiert. Da Frankreich der legale Weg nach Indien verwehrt wurde, begannen sie mit Kapernschiffen die spanische Flotte zu attackieren [opus.kobv.de/ubp/volltexte/2009/3527/pdf/pssrp02.pdf](http://opus.kobv.de/ubp/volltexte/2009/3527/pdf/pssrp02.pdf) und auch „(...) Und damit ihr, durch unsere Grossmut und apostolische Gnade beschenkt, ein Gebiet für eine solche Aufgabe umso entschlossener annehmt, übereignen wir Euch *motu proprio*-nicht etwa auf Euere Initiative, bzw. Anregung von Eurer Seite hin, sondern aus unserer eigenen Grosszügigkeit, Verantwortung und vorab auf Grund aller umfassenden apostolischen Gewalt – alle Inseln und Festländer in westlicher und südliche Richtung. In: Rönnefarth Hrsg.

Der Handel mit der „Neuen Welt“ wurde ausschließlich, über die kastilischen Häfen Sevilla und Cadiz abgewickelt.<sup>18</sup> Noch vor der Entdeckung Amerikas stellten Andalusien und die Städte Sevilla und Cadiz den Hauptumschlagplatz des genuesischen Textil- und Lebensmittelhandels und damit den Kern der frühneuzeitlichen Welt dar.<sup>19</sup> Darüber hinaus befand sich der Goldhandel zu dieser Zeit teilweise in italienischer Hand.<sup>20</sup>

Die Eroberung von Granada,<sup>21</sup> die 1492 im Verlauf eines groß angelegten Feldzugs gelang, bedeutete das Ende der multiethnischen Kultur in Spanien.<sup>22</sup> Damit verlor Spanien endgültig seine Funktion als Brücke zwischen Orient und Okzident, die fast acht Jahrhundert lang bestanden hatte.

Dazu schreibt Schmeer Siegrid:

*„Den letzten traurigen Höhepunkt bildete die Vertreibung der Morisken“<sup>23</sup>*

Holländische Handelsflotten übernahmen im 16. Jahrhundert fast den gesamten Handel von Spanien bis an die Ostsee und durch die ertragreiche Fischerei in der Nordsee strömte weiterer Reichtum an die Niederlande.

---

Konferenzen und Verträge (II), 1493-1952, s. 2 und auch

[www.univie.ac.at/ie/alt/de/.../k.u.k\\_schwarz\\_gelb\\_Afrika\\_SKRIPTUM.d...](http://www.univie.ac.at/ie/alt/de/.../k.u.k_schwarz_gelb_Afrika_SKRIPTUM.d...)eingesehen am 14.8.2014 um 22.11 Uhr und auch Grotius, Hugo, 1583-1645, politischer Philosoph, Theologe und Jurist *Mare Liberum*, Hrsg. Norman Weiß, Zur Aktualität eines Klassikertextes, 3.Hauptthesen von „*Mare Liberum*“ (...) *„Niemand habe das Recht das Meer ausschließlich zu beherrschen und andere vom Handelreiben auszuschließen.“* S. 20, Universität Potsdam 2009, Schriftenreihe Potsdamer Studien zu Staat, Recht und Politik, 1609 aufgestellt, Seerechtsdeklaration von Paris 1856 ist in der Genfer Seerechtskonferenz von 1958 anerkannt. Aber auch S. 26, I. *Das mare liberum als ökonomisch-theologische Raumordnung, (...) gegen die spanischen und portugiesischen Bullen von 1493 gestützt. In diesen hatte Papst Alexander VI, den Spaniern und Portugiesen jeweils die Hälfte der außereuropäischen Welt zugestanden, damit sich die iberischen Könige um die Mission kümmern.* aber auch Richard, Konetzke, *Süd- und Mittelamerika, Die Indianerkulturen Altamerikas und die spanisch-portugiesische Kolonialherrschaft*, Frankfurt, 1965, S.220 *„legitimer Rechtstitel für die Besitznahme er überseeischen Welt betrachtet“* und *„bedingte eine bedeutsame Mitwirkung der Kirche an der Gestaltung des amerikanischen Lebens unter europäischen Herrschaft“*.

<sup>18</sup> Feldbauer, Lehnert, Globalgeschichte, In: Feldbauer, Lehnert, Hrsg., *Die Welt im 16.Jahrhundert*, Wien 2008, S. 24

<sup>19</sup> *Aus dem Englischen, Knight, Slavery and Lagging Capitalism in the Spanish and Portuguese empire, 1491-1713, in: Solow Hrsg., Slavery and the Rise of the Atlantis Systems, S. 65*

<sup>20</sup> Studnicki-Gizbert, *A Nation upon the Ocean Sea, Portugals Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492-1640*, S. 74-74

<sup>21</sup> *Granada ist die Hauptstadt der Provinz Granada in Andalusien. 1492 kapitulierte der nasridische Herrscher Muhammed XII. und übergab Granada an Königin Isabella I. von Kastilien und König Ferdinand II. von Aragon.*

<sup>22</sup> Schmeer, Siegrid, *Die Mauren in Spanien*, Kapitel: *Das Ende von Granada*, [www.students.uni-marburg.de/~Schmeer/mauren.html](http://www.students.uni-marburg.de/~Schmeer/mauren.html), eingesehen am 12.12.2014 um 00.04 Uhr

<sup>23</sup> Kuffner, Katharina, *Die letzten Mauren. Geschichte der Moriscos in vier Sätzen*. Wien/Berlin: 2010, S.28

Dazu meint Ernst Samhaber:

*„War die Konvoifahrt ursprünglich ein Schutz, so wird sie zwischen 1575 und 1582 zum System des Handels schlechthin. Zwei Flotten, eine aus Santa Domingo und die andere aus Cartagena, brachten das Edelmetall und alle übrigen Güter nach Europa, um die Waren zu holen, die man in der Neuen Welt verlangte, Samt, Seide und Spitzen und was die staatliche Verwaltung und die Konquistadoren<sup>24</sup> brauchten.“<sup>25</sup>*

Die Reformation teilte Europa in zwei konfessionelle Blöcke. Die Niederlande und England standen zum größten Teil auf der Seite des protestantischen Nordens.<sup>26</sup>

Durch die sogenannte „Katholische Reform“, die reformatorische Loslösung des Landes von der katholischen Kirche, erklärte sich die Kirche zur Staatsinstitution, zum Unterschied zur Gegenreformation,<sup>27</sup> (...)

Rodion Raskolnikov schreibt dazu:

*„Nur das Bemühen, die zerbrochene kirchliche Einheit mit Gewaltmittel wiederherzustellen kann im eigentlichen Sinn als gegenreformatorisch gelten. Wie stark die gegenseitige Ausgrenzung war beweist das Beispiel des Gregorianischen Kalenders der von Reformierten und Orthodoxen als papistische Machtwerk nicht angenommen wurde.“<sup>28</sup>*

Dazu schreibt Dr W. de. Greef:

*(...) „Dabei bleiben die Auseinandersetzungen<sup>29</sup> mit Martin Luther und der von ihm ausgehenden Reformation und dem Protestantismus auf die Theologie begrenzt.“<sup>30</sup>*

Ziel war die Abgrenzung und Eindämmung des sich ausbreitenden Protestantismus.

*„Diesem Bestreben nach Abschaffung der innerkirchlichen Gravamina<sup>31</sup> kam auch das Reformpapsttum entgegen.“<sup>32</sup>*

---

<sup>24</sup> Konquistadoren: Eroberer, Sammelbegriff für Soldaten, Entdecker und Abenteurer

<sup>25</sup> Samhaber, Ernst, Kaufleute wandeln die Welt, Frankfurt am Main 1960, S.182

<sup>26</sup> [gutenberg.spiegel.de/buch/weltgeschichtliche-betrachtungen-4968/19](http://gutenberg.spiegel.de/buch/weltgeschichtliche-betrachtungen-4968/19), eingesehen am 17.11.2014 um 23.31 Uhr

<sup>27</sup> Virtuelles Museum des Protestantismus, Die katholische Reform oder Gegenreformation im 16.Jahrhundert [www.museeprotestant.org/.../die-katholische-reform-oder-gegenreformat](http://www.museeprotestant.org/.../die-katholische-reform-oder-gegenreformat).eingesehen am 16.11.2014 um 23.37 Uhr

<sup>28</sup> Rodion Raskolnikov, 16.Jahrhundert, Zusammenfassung, München, Grin Verlag GmbH, 2000

<sup>29</sup> Luther gab drei Reformationsschriften heraus: *Hauptaussage war, dass die Taufe die einzige Voraussetzung von Kirchenämtern sei, er sprach sich gegen das Zölibatsgelübde aus und Priester sollten nur das Evangelium verkünden und vertrat die Meinung, dass nur der Mensch sich für oder gegen den Glauben entscheiden kann.*

<sup>30</sup> [www.refo500.nl/de/pages/.../gegenreformation-katholische-reform.htm](http://www.refo500.nl/de/pages/.../gegenreformation-katholische-reform.htm), eingesehen am 23.7.2014 um 14.24 Uhr, in Dr. W. de. Greef in Christelijke Encyclopedie, Kampen, 2005

Dieses Verständnis für die bereits früher geordneten Reform geht im Wesentlichen von neu gegründeten Orden aus, wie den Theatinern 1524, den Kapuzinern 1527,<sup>33</sup> sowie den Paulanern 1530 und auch Ursulinerinnen 1535.<sup>34</sup>

Nach der Entdeckung Westindiens, und dem damit verbundenen Aufstieg Spaniens zum Weltreich, wurde die Welt in ein spanisches und ein portugiesisches Weltreich aufgeteilt.<sup>35</sup>

In Westindien<sup>36</sup> gab es bereits lange vor dem offenen Konflikt zwischen England und Spanien Kaperkriege.<sup>37</sup>

Die andauernden religiösen Konflikte zwischen dem spanischen Königreich<sup>38</sup> und England<sup>39</sup> sowie die Hinrichtung der beiden Niederländer Egmont<sup>40</sup> und Hoorn<sup>41</sup> durch die Spanier führten in den Niederlanden unter Wilhelm von Oranien<sup>42</sup> zu Aufständen.

---

<sup>31</sup> *Der Begriff Gravamina bezeichnet einen Einwand gegen Aussagen einer kirchlichen Bekenntnisschrift oder einen Vorwurf gegen Kirche und Klerus oder Lehnsherrn.* [www.dict.cc/englisch-deutsch/gravamina.html](http://www.dict.cc/englisch-deutsch/gravamina.html), eingesehen am 23.7.2014 um 14.37 Uhr

<sup>32</sup> [www.cyclopaedia.de/wiki/Katholische-Reformation](http://www.cyclopaedia.de/wiki/Katholische-Reformation), eingesehen am 23.7.2014 um 14.33 Uhr

<sup>33</sup> *Kapuziner ein Orden, Orden der Minderen Brüder Kapuziner, Ordo Fratrum Minorum, französischer Bettelorden der römisch-katholischen Kirche, Sie gehören zu den franziskanischen Orden und bilden heute – neben den Franziskanern OFM und den Minoriten OFM Conv - einen der drei großen Zweige des ersten Ordens des Hl. Franziskus. Die Kapuziner sahen ihre Aufgaben in der Unterschicht missionarisch zu wirken, die Jesuiten widmeten sich vorwiegend hochgestellten Laien.*

<sup>34</sup> Greff d. W. in Christelijke Encyclopedie, Kampen, 2005, [www.refo500.nl/de/pages/.../gegenreformation-katholische-reform.html](http://www.refo500.nl/de/pages/.../gegenreformation-katholische-reform.html), eingesehen am 13.6.2014 um 22.11 Uhr

<sup>35</sup> *Diese Aufteilung ergab sich aus dem Vertrag von Tordesillas vom 7.Juni 1494 und wurde durch eine Bulle bestätigt, s. Virtuelles Museum – Musée virtuel du Protestantisme, diese Aufteilung wurde weder von Frankreich noch von England anerkannt, zumal ihr das von den Spaniern verhängte Verbot folgte, anderen Nationen den Handel mit ihren Kolonien in Amerika zu verwehren.* [www.museeprotestant.org/.../die-hugenottischen-korsaren-im-16-jahrhun...](http://www.museeprotestant.org/.../die-hugenottischen-korsaren-im-16-jahrhun...), eingesehen am 11.7.2014 um 11.55 Uhr und auch Emmers Piet, C. S.224

<sup>36</sup> *Die Niederländische Westindien Kompanie, war eine Handelskompanie, der 1621, durch die Republik der sieben Vereinigten Niederlande ein exklusives Monopol für den Handel in Westafrika und Amerika zugesprochen wurde. Diese Charta sollte jeglichen Wettbewerb unter den verschiedenen Handelsplätzen unterbinden.*

<sup>37</sup> *Die wichtigsten hugenottischen Korsaren, Jean Forin und Guillame, Chaudet, Guillaume Le Testut letztere verbündete sich mit dem englischen Kapitän Francis Drake. Die Heimathäfen waren die Reedereihäfen der hugenottischen Korsaren im wesentlichen Dieppe und La Rochelle aber auch La Tremblade. Der Wirkungsbereich der Korsaren erstreckte sich von Calais bis zu den Azoren und Nordafrika.* [www.museeprotestant.org/.../die-hugenottischen-korsaren-im-16-jahrhun...](http://www.museeprotestant.org/.../die-hugenottischen-korsaren-im-16-jahrhun...), eingesehen am 11.7.2014 um 12.03 Uhr

<sup>38</sup> Maczkiewitz, Dirk, Studien zur Geschichte und Kultur Nordwesteuropas, Eine kommunikationswissenschaftliche Analyse, Münster 2007, 2.Auflage, Der niederländische Aufstand gegen Spanien, S.208 und auch Parker, Der Aufstand der Niederlande. S.5. Zur spanischen Sicht des Aufstandes u.a. F. Retana, Espana en Tiempo de Felipe II. 1556-1598 2Bd. Madrid 1958, passim insb. Band I., S.705-S. 811

<sup>39</sup> Elisabeth I. Königin von England 1558-1603, Tochter von Heinrich VIII. König Heinrich von England von 1509 -1547

<sup>40</sup> Muller, Peter Lodewijk, Egmont; ADB, Band 5 Verlag Duncker und Humblot, Leipzig 1877, S. 684-686, *Lamoral Graf von Egmond, Fürst von Gavre (Gavere) geboren 1522 auf dem Schloss La Hamaide im Hennegau und entstammt der alten niederländischen Adelsfamilie der Egmonds.* Er diente in verschiedenen Feldzügen Kaiser Karls V. und starb 1568, war Ritter und Statthalter von Flandern und Artois

<sup>41</sup> Wenzelburger, Theodor Karl, Hoorn, Philipp von Montmorency Graf von, In: Allgemeine Deutsche Biographie Band 13, Verlag Duncker & Humblot; Leipzig 1881, S. 99-101, *Graf von Hoorn, Baron d. Ältena 1518-1568 in Brüssel, war Ritter des Ordens vom Goldenen Vlies. Als der Herzog von Alba 1567*

England wurde, mit der Abwehr der spanischen Seeflotte, zur überlegenen Marine auf allen Weltmeeren, welche durch das Motto „Britain rules the waves“<sup>43</sup> ausgedrückt wurde.

Diese Überlegenheit zur See ermöglichte in Folge den Ausbau des internationalen Handels und die Kontrolle über die internationalen Transportrouten.<sup>44</sup>

London entwickelte sich für Kaufleute nach dem militärischen Erfolg von 1588 zu einem magischen Anziehungspunkt.<sup>45</sup> England war zuvor eher Produzent von Tuch, und Vorprodukten für die erfolgreiche „Hanse“ und unterhielt bestenfalls eine vielversprechende Fischereiflotte für „Klippfisch“.<sup>46</sup>

Dazu meint Neville, Williams:

*“Der Tuchhandel blieb auch weiterhin der wichtigste Zweig des Außenhandels, doch war die Textilindustrie jetzt weit vielfältiger als früher, neben den herkömmlichen doppelbreiten feinen schwarzen Tuchen aus Wiltshire, Devonshire und den West Ridings“<sup>47</sup>, die sämtlich ihr besonderes Gewicht und ihr eigenes Gewebe hatten, gab es zahlreiche neue Stoffe, besonders aus Norwich, der zweitgrößten Stadt des Königreiches.“<sup>48</sup>*

Dazu meint Ernst, Samhaber:

*„Zwei Kaufmannsgilden bauten den englischen Außenhandel auf, die „Wagenden Kaufleute“, Merchant Adventures, und die „Stapelkaufleute“, die Staplers. Beide reichten weit in das Mittelalter zurück. Da die Hanse sich 1379 weigerte, die englischen Kaufleute in ihre Gemeinschaft aufzunehmen, gründeten die Ausgeschlossenen zwölf Jahre später eine eigene Gilde, die feierlich vom König bestätigt wurde. Zur großen Empörung der Hanse*

---

*Margarethe von Parma als Staathalter ablöste, ließ er die Grafen Egmond und Hoorn als Führer des Widerstands verhaften und enthaupten.*

<sup>42</sup> Muller, Peter, Lodewijk, Wilhelm I, Prinz von Oranien, Graf von Nassau, in ADB Band 43, Leipzig 1898, S. 139-155, Wilhelm von Nassau-Dillenburg 1533 in Dillenburg geboren und gestorben in einem Feldzug in der Champagne in Delft 1584, bekannt als Fürst von Oranien, wurde von spanischen König Philipp II. 1559 in den Grafschaften Holland, Zeeland und Utrecht als Staathalter eingesetzt. Gleichzeitig wurde die Halbschwester Margarethe von Parma Staathalterin der übrigen niederländischen Provinzen.

<sup>43</sup> [universal\\_lexikon.de/academic.com/.../Rule,\\_Britannia,\\_rule\\_the\\_waves](http://universal_lexikon.de/academic.com/.../Rule,_Britannia,_rule_the_waves), eingesehen am 14.7.2014 um 17.34 Uhr

<sup>44</sup> Samhaber, Ernst, Kaufleute wandeln die Welt, Frankfurt am Main 1960 S.192 und auch geschichtsvereinskoengen.de/Kolonialismus.htm, eingesehen am 12.7.2014 um 9.42 Uhr

<sup>45</sup> Neville, William, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S. 264

<sup>46</sup> Klippfisch: ist ein gesalzener und luftgetrockneter Fisch, die älteste Konservierungsmethode und auch Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris, S.55

<sup>47</sup> Westlicher Verwaltungsbezirk von Yorkshire

<sup>48</sup> Neville, William, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S. 262-263

*schloss sie Verträge mit dem Ritterorden und den preußischen Städten da aber die Engländer zunächst nur billige Tuche anzubieten hatten, die einen Vergleich mit der flandrischen Ware nicht aushielten, ließen es die Deutschen bei dem Protest bewenden.* <sup>49</sup>

Hierzu schreibt Thomas Ertl:

*„Der Sache nach hat Globalisierung im Mittelalter stattgefunden“* <sup>50</sup>

### 1.1. Die Finanzpolitik von Kaiser Karl V. und Philipp II.

*Karl V. „war väterlicherseits Enkel des deutschen Kaisers Maximilian I. und Marias von Burgund und mütterlicherseits der Enkel Ferdinands und Isabellas, des katholischen Königspaares von dem Königreich Aragon“ und „Krone von Kastilien“.* <sup>51</sup>

Die ausufernde königliche Verwaltung und Kontrolle wie auch die Erhöhung der Steuern stießen auf heftigen Widerstand in der Bevölkerung. Zusätzlich wurde auch eine zentrale Verwaltung geschaffen. Der Konflikt zwischen zentralistischem Königreich und den drei Provinzen, Flandern, Brabant und Holland eskalierte. Die spanische Krone versuchte die im Mittelalter für die Städte und Provinzen erworbenen Privilegien wieder zu schmälern. Auch die anhaltenden kriegerischen Auseinandersetzungen mit Frankreich erregten Missmut in der Bevölkerung. Die Niederlande waren seit 1520 in Glaubenskämpfe verwickelt. Der Einfluss der lutherischen Reformation hatte sich vor allem in den niederländisch-sprachigen Provinzen früh bemerkbar gemacht. Die Folge war eine Welle von Angriffen und Plünderungen auf Kirchen.

Dazu meint Israel Jonathan:

*„Der kompromisslose doktrinaire Katholizismus, wie er von der Gegenreformation in Europa propagiert wurde, - war eher die Religion der staatlichen und kirchlichen Würdenträger, als die der niederländischen Bevölkerung.“* <sup>52</sup>

---

<sup>49</sup> Samhaber, Ernst: Kaufleute wandeln die Welt, S.193 und auch Martinetz, Helmut, Die Anfänge der Hanse und ihre ersten Schiffe, Masterarbeit 2013, Univ. Wien, S.11-14 und auch Leithäuser, G. Joachim, Weltweite Seefahrt, Berlin 1962, S. 193-194

<sup>50</sup> Ertl, Thomas, Seide, Pfeffer und Kanonen, Globalisierung im Mittelalter, Darmstadt 2008, S.140

<sup>51</sup> Edelmayer, Friedrich, Philipp II, Biographie eines Weltherrschers, W. Kohlhammer Verlag, Stuttgart 2009, S. 32, [www.univie.ac.at/igl.geschichte/kohler/sose2008/.../Teil%20A%20II.pdf](http://www.univie.ac.at/igl.geschichte/kohler/sose2008/.../Teil%20A%20II.pdf) und auch [books.google.at/books?isbn=3170180673](http://books.google.at/books?isbn=3170180673) Friedrich Edelmayer, eingesehen am 13.8.2014 um 20.22 Uhr und auch [www.salzburgcoins.at/Kaiser/html/Karl\\_V.\\_Biographie.htm](http://www.salzburgcoins.at/Kaiser/html/Karl_V._Biographie.htm), eingesehen am 4.9.2014 um 19.02 Uhr

Nach 1574 verschlechterte sich die finanzielle und die politische Situation der spanischen Krone, es kam zu einer Rezession<sup>53</sup>, es konnte u.a. kein Sold an die Soldaten ausbezahlt werden, die Armee meuterte und löste sich auf.<sup>54</sup> In den meisten niederländischen Provinzen führte dies zum Zusammenbruch der spanischen Krone.<sup>55</sup>

Aus den reichen Minen auf dem Gebiet des Calatraverordens<sup>56</sup> wurden die wichtigen Quecksilber<sup>57</sup> - Vorkommen gewonnen und gefördert, die Förderung erfolgte ohne großen Überlegungen und durchdachten ökonomischen Arbeitsablauf.

David, Cordingly schreibt:

*„In Mexico war 1554 eine neue Methode perfektioniert worden, mit der sich auch aus minderwertigen Erzen Silber gewinnen ließ. Der sogenannte Patio-Prozeß erwies sich als einfach und doch effektiv genug, um zahlreiche Erze, die bisher als unergiebig angesehen worden waren zu verarbeiten und so einen Boom in der Silbergewinnung auslösten.“*<sup>58</sup>

Die Ausgaben waren höher als die Einnahmen, daher wurden zur Begleichung der Schulden Kredite notwendig, welche allerdings noch größere Schulden nach sich zogen. Die Aufnahme von Krediten war je nach Provinz unterschiedlich geregelt, im Vergleich zum Kirchenstaat

---

<sup>52</sup> Israel, Jonathan, 1648 Krieg und Frieden in Europa, Westfälische Geschichte, Münster Bd. 1, S.111-122 und auch Girard, El comercio francis en Sevilla y Gadiz en Tiepo de los Habsburgo, S. 41

<sup>53</sup> Rezession : Der Begriff für Wirtschaft im Abwärtstrend. Eine Rezession ist der Beginn einer Krise. Rückgang oder Flaute in der wirtschaftlichen Entwicklung.

<sup>54</sup> *Von 1576 bis zur Wiedereroberung Antwerpens im Jahre 1585 gab es in den Niederlanden drei politische Gruppierungen, die jeweils eine andere politische Lösung des Konfliktes anstrebten. Es gab das königstreue Gebiet im Süden- Luxemburg und Namur, das unter spanischer Herrschaft und Spanien gegenüber loyal war, als die anderen Provinzen die Pazifikation von Gent unterschrieben. Es gab das im Jahre 1572 in Holland und Seeland errichtete Rebellenregime unter der Leitung Wilhelms von Oranien, das den König zur Aufgabe eines großen Teils seiner Macht in den Niederlanden zwingen wollte, offiziell calvinistisch war und die katholische Religionsausübung 1573 verboten hatte und drittens eine Gruppe, die zu Anfang in den meisten, auch in den beiden größten Provinzen Flandern und Brabant und in den wallonischen Provinzen die Mehrheit hatte. Diese Gruppe wollte ebenfalls eine Einschränkung der spanischen Macht und den Abzug des spanischen Militärs erreichen, gleichzeitig wollte sie schnell zu einem befriedigenden Kompromiss mit dem König kommen mit dem Ziel die katholische Kirche aufrechtzuerhalten und die öffentliche Ausübung der calvinischen, lutherischen und protestantischen Religion verbieten. Die Folge dieser Differenzen führten zu fortdauernden Kriegshandlungen. Dies führte zum Zusammenbruch der spanischen Krone in den meisten niederländischen Provinzen.* und auch Bailly, Die Geburt der modernen Welt, Eine Globalgeschichte 1780-1914 ( Aus dem Englischen von Thomas Bertram und Martin Klaus) S. 170

<sup>55</sup> Leithäuser, G. Joachim, Weltweite Seemacht, Berlin 1962, S. 193

<sup>56</sup> *Der Calatrava Orden ist der älteste Ritterorden der iberischen Halbinsel und wurde 1158 von Abt des Zisterzienserklosters von Fitero in Spanien gegründet und diente zur Verteidigung der Burg Calatrava im Süden Kastiliens.*

<sup>57</sup> *Quecksilber ist ein toxisches chemisches Element und zählt zu den Übergangsmetallen. Es ist das einzige Metall, das unter Normalbedingungen flüssig ist.*

<sup>58</sup> David, Cordingly, Piraten, Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Köln 1997, S.29

war das Kreditwesen jedoch allgemein unterentwickelt. Einzig Katalonien verfügte mittels der Bank von Barcelona über die Möglichkeit, konsolidierte und langjährige Kredite zu vergeben, indem mit Renditen verschiedener Objekte zum Kauf angeboten wurden.

Zumeist beschafften sich die Regenten ihr Geld allerdings über Anleihen auf Pfandobjekte. Das brachte den Vorteil, dass man Einnahmen erzielte, die sowohl hohe Zinsen abwarfen, als auch gleichzeitig den Kredit bedienten. Dazu gehörten beispielsweise Pacht auf Steuern, fiskalische Monopole (wie jenes auf Salz), Exportlizenzen (wie jene für Getreide in das Königreich Neapel und Sizilien), Konzessionen für den Bergbau und Regalabgaben. Eine wichtige Rolle zählte dabei die Verbindung oder Koppelung von Bergwerkspachten an Renten- und Abgabepachten, wie dies z.B. von vielen spanischen Ritterorden gehandhabt wurde. Ebenso wichtig war auch die Vergabe von Lizenzen für Schifffahrt und Handel an Nicht-Spanier, die größtenteils Monopole auf die Einfuhr schwarzer Sklaven nach Amerika hatten. Auch Erträge aus der Regalabgabe des amerikanischen Silberbergbaues, als Pfandobjekt für Anleihen waren von großer Bedeutung.<sup>59</sup>

Kaiser Karl V.<sup>60</sup> beschaffte sich vornehmlich Geld über Kredite, die ihm den Vorteil boten, schnell über große Summen verfügen zu können. Anlässlich seiner Kaiserwahl im Jahr 1519 haftete Kastilien auf diese Weise schon für 200.000 Dukaten.<sup>61</sup> Für die Kriegsführung verwendete der Kaiser zunächst Geld aus Burgund, später allerdings wuchs die spanische Wirtschaft aufgrund der Zufuhr amerikanischer Edelmetalle so stark, dass sie zum „Nervus rerum“ der Geldbeschaffung wurde.<sup>62</sup> In der Frühzeit seiner Regierung konnte der Kaiser über 1.000.000 Dukaten aus Kastilien verfügen, ab 1542 über ca. 1.500.000. Dies macht über 37 Jahre Regierungszeit in etwa 40.000.000 Dukaten aus, doch waren die Ausgaben des Kaisers noch um einiges höher.<sup>63</sup> Dazu kamen noch die Zinsen auf die Kredite und führte dazu, dass die finanziellen Bürden oftmals umgeschuldet wurden. Kastilien musste die Last von 60.000.000 Dukaten für die in etwa 40.000.000 ausgeborgte Dukaten schultern.

---

<sup>59</sup> Kohler, Alfred, Karl V. 1500 – 1558, eine Biographie, München 1999, S.142

<sup>60</sup> Reifenscheid, Richard, Die Habsburger, von Rudolf I. bis Karl I., Graz 1982, *Kaiser Karl V. wurde 22.10.1520 von den Kurfürsten als König in Aachen gewählt und am darauffolgenden Tag als Karl V. zum römisch – deutschen König gekrönt.* S.106

<sup>61</sup> Kohler, Alfred, Karl V. 1500-1558, Ebd. S. 148

<sup>62</sup> Kohler, Alfred, Teil A II ( Stellung der Akteure) Die Königreiche Kastilien und Aragon S.7 ff. und auch [www.univie.ac.at/igl.geschichte/kohler/](http://www.univie.ac.at/igl.geschichte/kohler/) eingesehen am 10.8.2013 um 13.52 Uhr

<sup>63</sup> Kohler, Alfred, Karl V. eine Biographie, München 1999, S. 142

Die seit 1530<sup>64</sup> geführten Kriege verursachten immense Ausgaben. Der Kaiser verließ sich dabei auf die Steuereinnahmen aus Kastilien und jene aus der Edelmetalleinfuhr aus den amerikanischen Kolonien. Vor allem das importierte Silber verleitete den Kaiser dazu, innerhalb kurzer Zeit viel Geld auszugeben. Der spanische Staat bilanzierte aber ab Mitte 1540 negativ und der Staatsbankrott hing wie ein Damoklesschwert über Spanien, bis er 1557 schlussendlich Realität wurde.<sup>65</sup> Die spanische Wirtschaft war allerdings schon in den Jahren davor in die Rezession geschlittert, und das trotz stetig steigender Importe von Edelmetallen.

*„Vom Gesamtwert der von 1503 bis 1560 in der Casa de Contratación eingegangenen Schätze, fällt mehr als ein Viertel auf den Zeitraum zwischen in 1551 und 1555.*

*Zwischen 1536 bis 1540 gehen ca. 4,3% der Gesamtsumme ein, mit dem Silber aus Peru 10,2%. Von 1546 bis 1550 sind es 14,3%, schließlich von 1551 bis 1555 ca. 25,7%.“<sup>66</sup>*

Im selben Zeitraum stieg der Preis für Anleihen von bisher 10% auf über 30%. Der Sekretär des Kaisers, Francisco de Eraso,<sup>67</sup> gab die Anregung dazu, privates Gold, das aus Südamerika nach Spanien gelangte, durch Behörden aufkaufen zu lassen, konnte diese Idee allerdings nicht umsetzen. Es herrschten Spekulationen darüber, dass der Kaiser plane, Privatvermögen beschlagnahmen zu lassen und als Anleihen in der Casa de Contratación<sup>68</sup> zu lagern; diesen Gerüchten zufolge wurden Spanien neue Kredite verwehrt, so auch von den Banken von Sevilla. Da die Schifffahrt und der Handel der Krone unterlagen, beanspruchte der Kaiser immer wieder die eingelangte wertvolle Fracht, z.B. Edelmetalle. Er ließ deren eigentliche Eigentümer mit Renten aus kastilischen Staatseinnahmen auszahlen, die in der Regel jedoch weit unter dem eigentlichen Wert der Fracht standen.<sup>69</sup> Bekannt sind solche Beschlagnahmungen aus den Jahren 1523 (300.000 Dukaten), 1535 (800.000), 1538 und 1545 (je 230.000), sowie 1553 (600.000) und 1555 (425.000).<sup>70</sup>

---

<sup>64</sup> Reifenscheid, Richard, Die Habsburger, München 1982, (...) Am 24.2.1530 Kaiser Karl V. wurde in Bologna in der Kirche San Petronio zum „Römischen Kaiser“ des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation durch Papst Clemens VII. gekrönt. S. 106,

<sup>65</sup> Kohler, Alfred, 1 Teil A II (Akteure) 1.a. Die Königreiche Kastilien und Aragon aber auch [www.univie.ac.at/igl.geschichte/kohler/.../Teil%20A%20II.pdf](http://www.univie.ac.at/igl.geschichte/kohler/.../Teil%20A%20II.pdf)S. 19 eingesehen am 9.8.2013 um 13.36 Uhr

<sup>66</sup> Casa de Contratacion, deutsche Handelshaus wurde 1503 von Erzbischof von Burgos als Behörde zur Leitung spanischer Entdeckungsexpeditionen in der Neuen Welt gegründet

<sup>67</sup> Francisco de Eraso, Madrid geboren und am 8.Dezember 1570 verstorben, war Sekretär von Carlos V.

<sup>68</sup> Casa de Contratacion, deutsche Handelshaus wurde 1503 von Erzbischof von Burgos als Behörde zur Leitung spanischer Entdeckungsexpeditionen in der Neuen Welt gegründet und diente zur Überwachung des kastilischen Handelsmonopols mit den spanischen Kolonien.

<sup>69</sup> Kohler, Alfred, Karl V. 1500-1558, eine Biographie, C.H. Beck, Verlag, 2000, München, S.148

<sup>70</sup> Ebd. S.21

Dazu schreibt Reifenscheid:

*(...)“Am 16.1.1556, übergab Karl V. Neapel, Sizilien, Mailand und Spanien mit seinen Kolonien seinem Sohn Philipp und mit dem Schreiben vom 12.9. 1556 das Kaisertum an seinem Bruder Ferdinand und überließ es diesem, den Zeitpunkt der Übergabe zu bestimmen.“ (...) Mit dem Staatsakt in Brüssel am 25.10.1555 begann die Trennung der Habsburger in eine spanische und eine österreichische Linie.“<sup>71</sup>*

In den Jahren 1556/57<sup>72</sup> waren es die Frachten zweier Flotten mit einem Gewinn von etwa 1,6 Millionen Dukaten.<sup>73</sup> Ab 1550 waren in Portugal unter König Johann III.<sup>74</sup> ähnliche Entwicklungen zu beobachten. Es entstanden die Grundlagen des Kapitalismus in Form von einem pyramidalen Aufschuldungs- und Kreditkettenbriefsystemen samt Zinseszins.<sup>75</sup> Formal entstand der Kapitalismus allerdings erst mit der im Jahr 1694 erfolgten Gründung der Bank of England.<sup>76</sup>

## 1.2. Konkurrenten Englands

Die Königreiche Spanien und Portugal waren durch die Niederlage von 1588 in ihrer Handelsexpansion stark geschwächt, jedoch nicht besiegt. Es bedeutete nur, dass sie keine ebenbürtigen Gegner mehr waren. Auch hatte der Bau der spanischen Seeflotte, für das damalige reiche Spanien, Unsummen verschlungen. Durch den „Untergang“ der Flotte waren vorerst die militärischen Möglichkeiten auf See, jedoch nicht zu Lande, ausgesprochen eingeschränkt.

So beschreibt Ernst Samhaber:

*„König Philipp II. dachte, er könne seine aufsässigen Untertanen, mit dem Befehl alle niederländischen Schiffe anzugreifen, in spanischen oder portugiesischen Gewässern, in die Knie zwingen. Ab 1594 wurde den niederländischen Kaufleuten sogar der Besuch von Lissabon verboten, gleich, ob sie zu den „Aufrührern“ angehörten oder nicht.“<sup>77</sup>*

---

<sup>71</sup> Ebd. S. 114

<sup>72</sup> Reifenscheid, Richard, Die Habsburger, Graz, Wien, Köln, 1982, S.114

<sup>73</sup> Ramon, Carande, Das westindische Gold und die Kreditpolitik Karls V. S. 15. S. 22  
In: Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens Bd. 15, 1960, S.222

<sup>74</sup> König Johann III. von Portugal, 1502-1557, regierte von 1521-1557, und war der älteste Sohn von König Emanuel I. und dessen zweiten Gemahlin Maria von Spanien. Holte die Inquisition ins Land, 1540 erlaubt König Johann III. den Jesuiten sich im Land niederzulassen

<sup>75</sup> Paul, C. Martin, Der Kapitalismus - Ein System, das funktioniert, Berlin 1990, S.6

<sup>76</sup> Schmidt, P. Arthur, Fahrlässige Währungs-, Geldmengen- und Zinspolitik, 2009 - Unter Bankstern – Teil 12, eingesehen am 23.7.2014 um 12.34 Uhr

<sup>77</sup> Samhaber, Ernst, Kaufleute wandeln die Welt, Frankfurt am Main 1960, S. 202

1588 war auch Frankreich für das Königreich England auf See kein ernstzunehmender Konkurrent, da es durch Religionswirrnisse geschwächt und sein Handel zu dieser Zeit eher von den Hugenotten<sup>78</sup> bestimmt wurde.

So kommentiert Pfisterer:

*„Diese gehörten jener Schicht an, die man später als „Bürgerliche“ bezeichnete. Man vermutet, das Wort „Hugenotten“ sei eine Verballhornung des Namens „Eidgenossen“ – Eine andere These besagt, es hätte in Tours den Aberglauben an ein Gespenst namens Rol Hugo – König Hugo gegeben.“*<sup>79</sup>

Auch Kiesel Helmut meint:

*„Die Hugenotten gewannen im Frankreich des 16.Jahrhunderts an Einfluss, der bis in die höchsten Kreise des Staates reichte. Admiral Gaspard de Coligny galt als der politische Kopf der Glaubensbewegung. Heinrich von Navarra, der im Jahre 1572 König von Frankreich wurde, blieb als Sohn reformierter Eltern, der Minderheit, der er entstammte, auch nach seinem Konfessionswechsel politisch gewogen. In der Nacht nach seiner Hochzeit der seither berüchtigten Bartholomäusnacht [23./24.August 1572] brach die versammelte Wut gegen die Hugenotten los. Angezettelt von Katharina von Medici, werden in Paris und im ganzen Land mehr als 20.000 Menschen ermordet – nur, weil sie dem evangelischen Glauben zugehörig waren.*

*(...) Die Feindseligkeiten eskalierten. Ein gleichwertiger Konkurrent im internationalen Handel, noch dazu mit einer enormen Produktionskapazität, erwuchs dem britischen Handels-Empire erst Ende des 19.Jahrhunderts mit dem maritimen und industriellen Aufstieg des gerade vereinigten Deutschen Kaiserreiches. Der Grundstein dazu wurde bereits im 14.Jahrhundert gelegt.“*<sup>80</sup>

---

<sup>78</sup> Neville, William, Elisabeth I. Verlag Kohlhammer, Stuttgart 1967, Hugenottenkriege in Frankreich 1562-1598, Elisabeth unterstützt die Hugenotten in Frankreich S. 315 und auch Reifenscheid, Richard, Die Habsburger, von Rudolf I. bis Karl I. Styria Verlag Graz, Wien, Köln 1982, S. 137

<sup>79</sup> Pfisterer, E., Der Sinn der Bezeichnung „Hugenotten“, in dt. Pfarrerblatte, 31.12.1935, 39. Jg. Nr.53 S. 827, wieder gedruckt in: J.Desel, W. Mogk Hrsg. Hugenottischer Almanach 1685-1985, S. 18-21, [www.domhalle.de/lilac\\_cms/de/„dok,display,118/index.html](http://www.domhalle.de/lilac_cms/de/„dok,display,118/index.html), eingesehen am 7.7.2013 um 16.37 Uhr und auch Deutsche Hugenotten-Gesellschaft e.V. 2014, Nach Meyers Großen Taschenlexikon findet sich, dass der Name vom deutschen Wort „Eidgenossen“ abgeleitet sei.

<sup>80</sup> Kiesel, Helmut, [Hrsg.] „Briefe der Lieselotte von der Pfalz“ hier: An die Kurfürstin Sophie, Versailles, den 4.Mai 1698, Kiesel S.120 und auch Neville, Elisabeth I. von England, Beherrscherin eines Weltreichs, Kohlhammer Verlag, Stuttgart 1967, S.315

Richard Reifenstein schreibt dazu:

(...) *“wie nur wenige seiner Zeitgenossen sah Kaiser Maximilian II. die schweren Folgen voraus, die sich aus den Glaubenskämpfen für das gesamte Reich ergeben mussten. Mit Abscheu verfolgte er den Kirchensturm in den Niederlanden und die Unterdrückung der Protestanten durch die spanischen Söldner unter Herzog Alba. Abstoßend empfand er die Bartholomäusnacht in Frankreich. Wiederholt intervenierte er bei seinem Vetter und Schwager König Philipp II. von Spanien und weigerte sich, dem Verlangen des Spaniers nach einer Gegenreformation in Böhmen nachzugehen.“*<sup>81</sup>

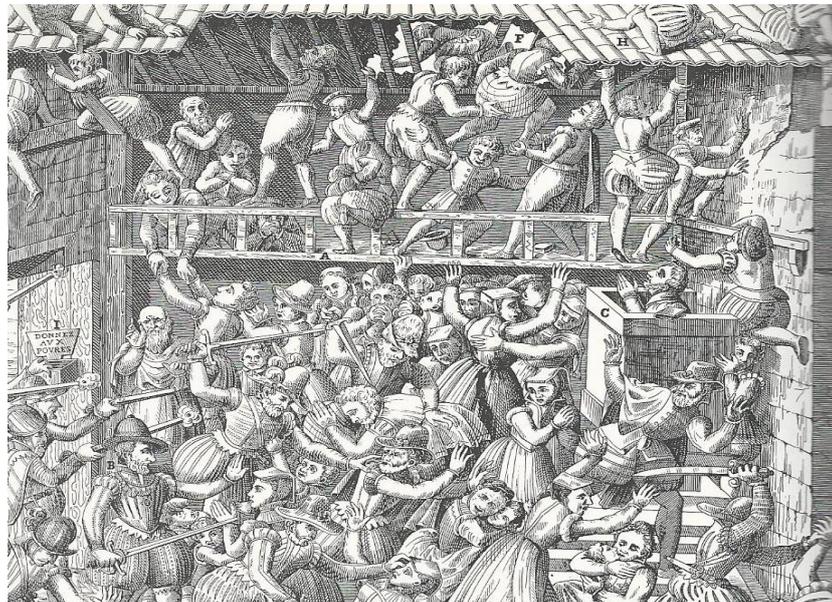


Abbildung: 1<sup>82</sup>

So kommentiert Ernst, Samhaber :

*„Die Briten neideten den Deutschen die großen Gewinne ihres Handels. Bereits im 14. Jahrhundert kursierte in England der Spruch: „Der hansische Kaufmann kaufe vom Engländer einen Fuchsbalg für einen Groschen, um ihm den Schwanz des Fuchses für einen Gulden wieder zu verkaufen.“*

*Die englischen Kaufleute, die nun immer häufiger in der Ostsee Handelsgeschäfte abwickelten, versuchten, in die Hanse aufgenommen zu werden, aber ihr Antrag wurde*

---

<sup>81</sup> Reifenscheid, Richard, Die Habsburger, Graz, Wien, Köln, 1982, S. 137-139

<sup>82</sup> Armadakatalog 1588-1988, London 1988, S. 54

1379 abgelehnt.<sup>83</sup> Daraufhin schlossen sie sich zu einer eigenen Genossenschaft zusammen, die 1391 unter dem Namen „merchant adventures“<sup>84</sup> „eine königliche Bestätigung erhielt.“<sup>85</sup>

### 1.2.1. Historische Hintergrund vor dem Zusammentreffen im Ärmelkanal

Verschiedene Aspekte der Taktik, Vorbereitung der Bewaffnung, Aufklärung und geheimdienstlicher Aktivitäten.

- Die Spanier waren erfahren, kampferprobt, vor für einen „Mann gegen Mann“ Kampf, ihre Entschlossenheit wurde respektiert
- Disziplin bedeutete strikte Einhaltung der Befehle und „Vorgaben befolgen“, damit war Einzelinitiative nicht möglich, diese hätten zu Verwirrung bei der Schiffsbesatzung und den Schiffsverbänden geführt.
- Der von England organisierte und finanzierte Aufstand in den Niederlanden traf das Königreich Spanien völlig unvorbereitet.
- Eine Aufklärung durch den englischen Geheimdienst bedeutete großen Vorteil und ermöglichte eine flexible Anpassung an aktuelle Ereignisse.
- Die Taktik der kleinen Nadelstiche gegen das hochmotivierte (ketzerische) England wirkte zermürend.
- Das Wetter war nicht von so großer Bedeutung wie bei einigen Autoren angeführt, jedoch war es diesen Sommer im Jahre 1588 sehr kalt und unbeständig.
- Laut militärischem Lehrbuch sind Meerengen wie Gebirgspässe gegen Angreifer zu verteidigen – bewusst hat der englische Oberbefehlshaber Hawkins die spanische Seeflotte vorbeisegeln lassen.
- Ein gravierender Nachteil für Spanien war, Spanien erhielt über Ergebnisse keine Informationen.
- Die spanische Seekriegsflotte hätte die englische Flotte, die aufgrund einer langen Windflaute im Hafen von Plymouth<sup>86</sup> festsaß, sofort angreifen müssen.

---

<sup>83</sup> Martinetz, Helmut, Die Anfänge der Hanse und ihre Schiffe, Masterarbeit 2013, Univ. Wien, S.26 ff. Kapitel 1.1.4. Die Hansekontore der Hanse

<sup>84</sup> Merchant Adventures war eine privilegierte englische Handelskompanie

<sup>85</sup> Samhaber, Ernst, Kaufleute wandeln die Welt, 1960, Frankfurt am Main, S. 136

<sup>86</sup> Plymouth ist eine Stadt in England in der Grafschaft Devon (Südwestengland), und ist die größte Stadt am englischen Ärmelkanalufer und die größte Stadt südlich von London. Hier startet 1577 Francis Drake zu seiner dreijährigen Weltumsegelung und die englische Flotte 1588 zum Kampf gegen die spanische Seeflotte.

- Sie segelte stattdessen in den Ärmelkanal, ohne einen sicheren oder befreundeten Hafen vorzufinden, der die Anschaffung von etwaigen Ersatzmaterialien, aber auch den Nachschub garantierte oder es ermöglichte nötige Reparaturen durchzuführen.
- Letztendlich führte die waffentechnische Überlegenheit der englischen Flotte zur Entscheidung und daraufhin zum Untergang der spanischen Seeflotte. Moralisch zermürbt und desillusioniert setzte die Flucht der spanischen Seeleute über Schottland nach Hause ein.<sup>87</sup>
- Die Spanier konnten ihre stärkste Disziplin, das „Entern“<sup>88</sup>, nicht zur Anwendung bringen.
- Das Drängen des spanischen Königs zu einer raschen militärischen Expedition, ließ einer weitere Aufrüstung mit wendigeren und besser bewaffneten Schiffen , sowie eine Flottenergänzung mit neueren Schiffstypen nicht mehr zu.

Mattingly Garrett schreibt :

*„We only know that after days when his pen hardly touched paper and his secretaries stood idle, suddenly, on the evening of March 31<sup>st</sup>, the secret heart of the Escorial pulsed with action. There was a volley of curt missives. Santa Cruz must try to be ready to sail before spring was over. The ships and stores at Cartagena and Malaga must hurry to Lisbon.“*<sup>89</sup>

*“Wir wissen nur, dass nach Tagen, wenn seine Feder kaum das Papier berührte, am Abend des 31. März, dem geheimen Herzen des Escorial mit Aktion pulste. Es gab eine Salve von kurzen Sendschreiben, an Santa Cruz, er muss versuchen und bereit sein zu segeln vor dem Frühjahr. Die Schiffe in Cartagene, Malaga und Lissabon müssen sich beeilen.“*

Das angeblich so reiche Spanien war 1553 und 1574 wiederum bankrott. Dies lag vor allem daran, dass der Wert der spanischen Silberschätze völlig falsch beurteilt wurde. Auch die 1545 entdeckten sagenhaften Silberminen von Potosi in 5000 Meter Höhe im heutigen Bolivien konnten nicht genügend Münzmetall liefern. Tatsächlich verbrauchte die spanische Krone für bereits überhandnehmende Verschuldung, die ausufernde Bürokratie und den verschwenderischen Hofstaat, den Bau prunkvoller Paläste und Kirchen, für Kriege, für den

---

<sup>87</sup> Mattingly, Garrett, *The Armada*, Garrett Mattingly, Boston, 1959, 13. Auflage, S.339 ff.

<sup>88</sup> Entern: (dieser Begriff steht für – mit Enterhaken festhalten und erobern)

<sup>89</sup> Ebd. S. 80

Ausbau ihrer Silbermine und vor allem für den Schutz der Silberflotte viel mehr Geld als sie einnahm.<sup>90</sup>

Dazu meint Ernst Samhaber:

*„Auch das portugiesische Kolonialreich war inzwischen der Tummelplatz der Bürokraten, der Geschäftemacher und Pfründenjäger geworden“. (...) „Unterschleife und Betrügereien waren an der Tagesordnung. (...) Obgleich der Handel an Umfang erheblich zunahm, schrumpften die Gewinne erstaunlicherweise zusammen. Die Austauschbedingungen, die „terms of trade“, hatten sich gründlich verschoben; das war das ganze Geheimnis.“<sup>91</sup>*

Philipp II.<sup>92</sup> wie auch sein kriegsorientierter und verschwendungssüchtiger Vater Karl V, standen sehr stark unter dem Druck seiner Gläubiger, meist Genueser und der deutsch/toskanischen Handelshäuser, wie Fugger,<sup>93</sup> Welser,<sup>94</sup> oder Frescobaldi.<sup>95</sup>

Portugal wurde<sup>96</sup>, mangels Thronfolger, von Spanien annektiert.

Zum Teil wurde auch die Hanse die „habsüchtigen Pfeffersäcke“<sup>97</sup> auf ihren Fahrten nach Russland militärisch kontrolliert.

Durch ausufernde spanische Staatsverschuldung wurde jeglicher Handel stark reduziert.

Die andauernden Kreditforderungen der spanischen Herrscher würde man heute als Zwangsstaatsanleihe des Staates bezeichnen und das von den Handelshäusern geforderte

---

<sup>90</sup> Samhaber, Ernst, Kaufleute wandeln die Welt, Frankfurt am Main 1960, S.214 ff.

<sup>91</sup> Ebd. S. 183

<sup>92</sup> *Philipp II. König von Spanien 1556-1598, geboren 1527 in Valladolid, verstorben 1598 in Escorial b. Madrid, Grabstätte: Monasterio de San Lorenzo de el Escorial – Pantheon der Könige; - ab 1580 folgte Philipp II. König Heinrich I. als König von Portugal, Personalunion zwischen Spanien und Portugal bis 1640.*

<sup>93</sup> Geffcken, Peter, Fugger-Geschichte einer Familie: „die Handelsherren mit dem Dreizack“ in : DAMALS. 7/2004, Die Fugger „von der Lilie“, ein schwäbisches Kaufmannsgeschlecht ansässig in der Freien Reichsstadt Augsburg, Das Geschlecht der Fugger wurde zu einem Synonym für Reichtum diese stiegen ab 1511 in den Adel auf. Ab der Mitte des 16.Jhdt nahmen sie hohe kirchliche und weltliche Ämter ein.

<sup>94</sup> Diefenbacher, Michael, Welsersche Handelsgesellschaft. Hrsg. Rudolf Endres, Stadtlexikon Nürnberg, 2.verb. Auflage W.Tümmels Verlag, Nürnberg 2000, S. 1171 ff., *Welser, ein welsersche Handelsgesellschaft erstmals 1420 in Augsburg belegt. Handel mit Baumwolle und Barchent. Schlüsselposition im Handel waren Kupfer-Zinn- und Silbergeschäft. Die Welser finanzierten mit 20.000 Cruzados den größten Anteil der geldgebenden Kaufleute aus Italien und Deutschland im Gewürzhandel. Neben ihnen waren noch die Fugger, Höchstetter, Gossenbrot, Imhoff, Hirschvogel und der Florentiner Bartholome Marchione beteiligt. Durch den Erwerb der Herrschaft Neunhof wurden die Welser Mitglied der Fränkischen Reichsritterschaft im Ritterkanton Gebürg.*

<sup>95</sup> Frescobaldi, Florentiner Adelsfamilie Marchesi de Frescobaldi, liefert Wein an den franz. Königshof Katharina von Medici, den engl. Königshof Heinrich VII. Das Weingut Castiglioni in Montespertoli gehört der Familie seit 1331, [www.frescobaldi.it](http://www.frescobaldi.it), eingesehen am 21.6.2014 um 18.35 Uhr

<sup>96</sup> Im Januar stirbt mit Kardinalkönig Heinrich I. 1512-1580, Sohn von König Manuel I. von Portugal, das Haus Avis aus. Philipp II. sieht sich als Kronerbe des Königreiches Portugal und setzt sich militärisch im Sommer 1580 gegen den selbsternannten Gegenkönig Antonio von Crato durch.

<sup>97</sup> Lewalter, Ernst, Raubstaat England, Cigaretten - Bilderdienst Hamburg Bahrenfeld 1941, S. 87

Pfand, wie z.B. das erstbeste mit Silber beladene Schiff, das in den spanischen Hafen fuhr, oder die Pachteinnahmen der Staatsgüter, würde heute wohl unter den Begriff Privatisierung fallen.

Heute gibt es keinen Herrscher, der über eine solche Abtretung von Staats- oder Gemeinschaftseigentum autokratisch entscheiden kann. Vorstellbar ist auch, dass die spanische Seeflotte finanziert wurde, um bei einer möglichen Eroberung Englands die drückenden Staatsschulden zu begleichen. Ziel und Plan von König Philipp II. war primär die spanischen Bodentruppen sicher zur Eroberung nach England zu bringen und nicht die englische Marine zu besiegen.

Diese Strategie sollte sich als völlig falsch herausstellen.

### 1. 2.2. Der Auftakt zum wirtschaftlichen Aufstieg Englands

Es stellt sich die Frage, wie eine derart riesige Flotte, wie es die spanische war, so große menschliche und materielle Verluste verursachte und wie hätte sie diese verhindern können? Lässt sich ein Vergleich mit den Anfängen des weltumspannenden anglo-amerikanischen Imperiums ziehen?<sup>98</sup>

Dieser Aggressionsakt markiert einen historischen Wandel. Dieser Wandel wurde mit dem Ausdruck „The Age of the New Enlightenment“<sup>99</sup> versehen.<sup>100</sup> Er ist auch ein Aspekt und der Auftakt zum wirtschaftlichen Aufstieg Englands als Weltmacht.

Lord Walsinghams Handlungen zeigen deutlich, wie Politik langfristig geplant wird um schlussendlich einen Vorteil zu erzielen.

Auch Friedrich Richter, beschreibt in einem deutschen Geschichtsbuch exemplarisch die offenen und versteckten Raubzüge eines imperialen Systems und deren kommerziellen Erfolge und strategischen Ziele. Diese sind chronologisch zusammengefasst und lassen detaillierte Einblicke auf die tatsächlichen Hintergründe der Kriegspropaganda des zweiten Weltkriegs erkennen.<sup>101</sup>

---

<sup>98</sup> Engdahl, William, A Century of War – Anglo-American Oil Politics and the New World Order, London 2004 S. 6

<sup>99</sup> Das Alter der “Neuen Erhellung” - The Age of the new enlightenment, Francis Bacon 1561-1626 [www.newworldencyclopedia.org/.../Age\\_of\\_Enlight...](http://www.newworldencyclopedia.org/.../Age_of_Enlight...) eingesehen am 30.12.2014 um 09.59 Uhr

<sup>100</sup> Kirsch, Michael, The True History of Today's Scientific and Economic Empiricism, 2010 und auch <http://larouchepac.com/node/13834>, eingesehen am 6.7.2014 um 14.23 Uhr

<sup>101</sup> Richter, Friedrich: Raubstaat England. Hanseatische Verlagsanstalt AG 1941 S.10 und auch [lupocattivoblog.com/2014/05/.../skull-and-bones-die-elite-des-imperium...](http://lupocattivoblog.com/2014/05/.../skull-and-bones-die-elite-des-imperium...), eingesehen am 17.11.2014 um 20.27 Uhr

Die organisierten Reeder der französischen Atlantikküste und die Reichen und Nutznießer<sup>102</sup> haben begonnen, die Kaperfahrten gegen spanische Schatzschiffe auszurüsten und diese wie eine „standardisierte Unternehmung“, vorzufinanzieren. Heute würde man dies geschlossene Hedge-Fonds<sup>103</sup> nennen, die ausschließlich für Raubzwecke gegründet wurden. Die Piratenmannschaften wären private, börsennotierende Unternehmen die für Schutz und Sicherheit sorgen, ähnlich heutiger Söldnerfirmen.

Nicht nur, dass die Engländer dieses französische Erfolgsmodell kopierten, kultivierten sie dieses Erfolgsmodell. Englische Staatsoberhäupter heißen diesen Raubmord, entgegen ihrer eigenen erlassenen Gesetze für gut und beteiligten sich daran finanziell. Interessanter Aspekt am Rande: „Richtige“ Piraten, deren Raubmotiv bittere Armut war, wurden gefangen genommen und hingerichtet.<sup>104</sup>

Um solche, nach staatlichem Gesetz zu verurteilende Raubzüge zu verschleiern, wurden aus diesen Piraten<sup>105</sup>, Freibeuter<sup>106</sup> heldenhafte Patrioten, deren - „Abenteuerfahrten“ – wurden zu Legenden gemacht, wie beim später geadelten Sir Francis Drake und Sir Forbisher.<sup>107</sup>

Die Staatspiraterie hatte neben der Geldbeschaffung noch einen weiteren wesentlichen, sinistren<sup>108</sup> Zweck. Botschafter Lord Francis Walsingham und der englische Geheimdienst schufen mit diesen staatlich organisierten Raubzügen eine regelmäßige und dauernde Provokation gegenüber dem mächtigen Spanien, indem sie damals die wichtigen Handelsrouten nach Amerika und nach Indien kontrollierten. Parallel wurde der Gegner Spanien geschwächt, ohne dabei eine offene und direkte Auseinandersetzung zu riskieren.

Dazu kommentiert Budiansky:

---

<sup>102</sup> lupocattivoblog.com/2014/05/.../skull-and-bones-die-elite-des-imperium..., eingesehen am 17.11.2014 um 20.33 Uhr

<sup>103</sup> Hedgefonds, (engl. hedge funds) sind regulierte oder kaum regulierte Investmentfonds, die aktiv verwaltet werden.

<sup>104</sup> Coringly, David, Piraten, Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Köln 1997, S. 7

<sup>105</sup> Piraten *ermitteln verdeckt um anschließend zu überfallen. Hier handelt es sich um Gewalttaten, Eigentumsdelikte oder Freiheitsberaubungen die zu eigennützigen Zwecken, die keiner staatlichen Gewalt unterlagen, durchgeführt werden.* Bis zu einer völkerrechtlichen Vertragsregelung 1958 wurden unter Piraterie meist dieselben Taten verstanden.

<sup>106</sup> Freibeuter *sind Kaperfahrer die von der Regierung eine Erlaubnis in Form eines Kaperbriefes bekommen um feindliche Schiffe auf hoher See aufzubringen*

<sup>107</sup> Martin, Frobisher In: Dictionary of Canadian Biography Toronto 1979, S.27 ff.

<sup>108</sup> Sinistren: unheilvollen, www.wort-suchen.de/woerterbuch/sinistren, eingesehen am 17.11.2014 um 23.26 Uhr

„Lord Walsinghams Ziel war, Spanien zu einem offenen Krieg zu zwingen<sup>109</sup>, Seine eigene Königin konnte er wegen leerer Staatskassen und zu hoher politischer Risiken dazu nicht bewegen.“<sup>110</sup>

Mehr als vier Jahrhunderte später sehen wir ähnliche Reaktionen. Das britische Imperium mit leerer Staatskasse und ebensolche Großbanken, die zu viele Kredite ausgegeben haben und die Zinseszinsen auf ihren Einlagen nicht mehr bedienen können.

Heute muss ein kleines, aber reiches Land, dessen ins Alter gekommener, autokratischer Herrscher bereits skurrile Züge zeigte, überfallen werden um eine eventuelle Pleite abzuwenden.<sup>111</sup> Stellt sich nur die bange Frage: „Does History repeat itself?“<sup>112</sup>

---

<sup>109</sup> Budiansky, Stephen, Her majesty's Spymaster: Elisabeth I, Sir Francis Walsingham, and the birth of modern espionage, S.25 ff. United States, New York City 2006, S.25 ff.

<sup>110</sup> Budiansky, Stephan, Her majesty's Spymaster: Elisabeth I., S. 25

<sup>111</sup> Libya, Webster Tarpley, <http://bbnworldnews.com/newspost/webster-tarpley-the-cia's-libya-rebels-the-same-terrorists-who-killed-us-nato-troops-in-iraq/> eingesehen am 10.9.2014 um 13.20 Uhr

Gaddafis Tod, Wolfgang Effenberger, <http://info.kopp-verlag.de/hintergruende/geostrategie/wolfgang-effenberger/un-generalsekretaer-gaddafis-tod-historische-wende-fuer-libyen.html;jsessionid=26C0F5C258800A22D09071F73C884D27>, eingesehen am 10.9.2014 um 12.23 Uhr

<sup>112</sup> Towards a world war III scenario, Michel Chossudovsky (2011) und auch <http://sitfu.com/2010/08/towards-a-world-war-iii-scenario-the-role-of-israel-in-triggering-an-attack-on-iran/#more-6530> eingesehen am 20.8.2014 um 12.44 Uhr „Does History repeat itself? – wiederholt sich die Geschichte

## II. Politische Ereignisse bis 1588

Die Reformation und die Ursache für den Aufstand in den Niederlanden<sup>113</sup>

Im Kunsthistorischen Museum Wien ist ein weltberühmtes Werk von Pieter Breugel dem Älteren aus dem Jahre 1564 ausgestellt, welches den Kreuzweg Jesu, allerdings in Flandern, zur Zeit des beginnenden niederländischen Freiheitskampfes.



Abbildung: 2 Die Kreuztragung Christi (1564) – Peter Bruegel (1526/1530–1569)

In dem preisgekrönten Film „The Mill and the Cross“ setzt dessen Regisseur und Drehbuchautor Lech Majewski die unterschiedlichen Szenen, des Gemäldes von Peter Breughel um.<sup>114</sup>

Eine Deutung dessen wäre, dass das niederländische Volk die Passion Christi übernimmt.<sup>115</sup>

Im Vordergrund einer bizarren Landschaft zeigt das Bild Bauern, Soldaten, Städter aber auch Handelsherren, Künstler und Bankiers, in Szenen aus dem Leben, wie florierendes

---

<sup>113</sup> Vosmeer, Michiel, *Principes Hollandiae et Zeelandiae, Domini Frisia. Cum genuinis ipsorum iconibus...*  
Quelle Uni Mannheim, Der Aufstand der Niederlande: dieser leitete den Niedergang der habsburgerischen Herrschaft an, [www.rwi.uzh.ch/elt-lst-thier/rgt/pars4/.../epochenpraegendes\\_514.html](http://www.rwi.uzh.ch/elt-lst-thier/rgt/pars4/.../epochenpraegendes_514.html), eingesehen am 3.7.2014 um 00.21 Uhr

<sup>114</sup> *The Mill and the Cross* <http://www.themillandthecross.com/> eingesehen am 7.7.2013 um 13.25 Uhr

<sup>115</sup> <https://www.wieninternational.at/de/.../unser-leben-ist-sehr-oberflaechlich...Directed> polnischen Regisseur Lech Majewski. eingesehen am 16.1.2014 um 16.45 Uhr und auch [www.rottentomatoes.com/m/the\\_mill\\_and\\_the\\_cross/](http://www.rottentomatoes.com/m/the_mill_and_the_cross/) eingesehen am 16.1.2015 um 16.53 Uhr

Markttreiben, schwere Arbeit, vergnügte Aufmärsche, auch Folter, Tod und Terror durch spanische Söldner.

Ein einsamer Mühlenbetreiber hoch oben auf einem schroffen Felsen mahlt in seiner zeitgenössischen Windmühle unaufhörlich, fast gottgleich, sein Korn und schaut emotionslos dem bunten Treiben zu. In der Bildmitte ist Christus unter seinem Kreuz zusammengebrochen.

Religiöse Gruppierungen wie die Hugenotten, die Calvinisten<sup>116</sup> - heute die presbyterianische<sup>117</sup> Staatskirche Englands-, die Quäker,<sup>118</sup> Sabbatheaner,<sup>119</sup> Jansoniten,<sup>120</sup> Puritaner,<sup>121</sup> Puritaner<sup>122</sup> und viele Vertreter anderer Ideologien vereinten sich. Ursache dieser, in allen Teilen der Niederlande entstehenden Bewegungen, waren reformistische Glaubensströmungen.

Dazu kommentiert Wycliffe:

*„Diese, dem Anschein nach unabhängig voneinander agierenden reformatorischen Glaubensrichtungen, wurden später auch die treibenden Kräfte bei der Besiedelung Amerikas, die Reformation in Europa war zu wenig reformwillig.<sup>123</sup> Auch suchten sie dort das von Francis Bacon<sup>124</sup> beschriebene „Neue Atlantis“.<sup>125</sup>*

---

<sup>116</sup> In England, Schottland und Holland wurde Calvins Lehre oft als Rechtfertigung benutzt

<sup>117</sup> Presbyterianismus ist eine Form von Kirchenverfassung, bei der die Kirche auf mehreren Ebenen durch Gremien von Ältesten und Pastoren geleitet wird. Die presbyterianische Kirchenverfassung ist besonders bei reformierten Kirchen gebräuchlich und geht zurück auf die Kirchenordnung der Hugenotten zurück, die 1559 von der Nationalsynode in Paris eingeführt wurde. Sie wurde in modifizierter Form für die reformierte Kirche in den Niederlanden übernommen. Synode bezeichnet eine Versammlung in kirchlichen Angelegenheiten.

<sup>118</sup> Quäkertum ist die Gesamtheit quäkersicher Glaubens- und Lebensanschauungen.

<sup>119</sup> Sabbatianer bezeichnet verschiedene teils historische noch bestehende christliche Sondergemeinschaften, die den Sabbat einhalten. S. waren Anhänger des sich selbst als Messias proklamierender Schabbatai Zewi 1625-1675.

<sup>120</sup> Jansoniten, Glaubensgemeinschaft Dänemark, Vogel Heidelberg, Geschichte der Globalisierung, New York als Sinnbild für Globalisierung im 19.Jhdt., <https://www.sbg.ac.at/ges/people/wagnleitner/se0304/vogel.pdf>, eingesehen, am 2.11.2014 um 00.35 Uhr

<sup>121</sup> Puritanismus war eine vom 16. bis zum 18.Jahrhundert wirksame Reformbewegung in England, Schottland und den Dreizehn Kolonien des Britischen Empire in Nordamerika [www.duden.de](http://www.duden.de) › Wörterbuch eingesehen, am 22.6.2014 um 1.27 Uhr

<sup>122</sup> Puritaner, Protestantische Sekte, Toleranz gegenüber anderen Religionen, <https://skriptenforum.net/w/images/5/5b/Mitschriften.doc> und auch [www.degruyter.com/.../\\$002fj\\$002farg.1954.45.issue-jg\\$002farg-1954-jg...](http://www.degruyter.com/.../$002fj$002farg.1954.45.issue-jg$002farg-1954-jg...)eingesehen am 22.12.2014 um 23.02 Uhr

<sup>123</sup> Wycliffe, Tyndale, Cranmer: Battle For The Bible - The English Bible - [http://www.youtube.com/watch?v=RubxnoTeL\\_M&feature=related](http://www.youtube.com/watch?v=RubxnoTeL_M&feature=related) - Kapitel Puritaner und Neu England, eingesehen am 5.6.2014 um 14.34 Uhr

<sup>124</sup> Bacon, Francis, 1561-1626, war englischer Philosoph, Staatsmann und wissenschaftlicher Wegbereiter des Empirismus, er war Cousin von Lord Burghley. Anna Cooke Bacon war seine Mutter, deren Schwester mit Lord Burghley verheiratet war. [www.philolex.de/baconfr.htm](http://www.philolex.de/baconfr.htm), eingesehen am 28.3.2015 um 14.54 Uhr

In den Niederlanden kam es in der Folge zu Ausbeutung der Bauern und zur Behinderung des freien Handels.

Damit konnte eine Abwendung des eigenen Volkes vom alle Europäer verbindenden Katholizismus erreicht werden, zeitgleich verbreiteten sich die unterschiedlichsten protestantischen<sup>126</sup> Glaubensrichtungen.

Dazu schreibt Lampe H. Graig :<sup>127</sup>

*„Der Protestantismus hatte bereits durch die Hugenotten in Frankreich und John Wycliffe<sup>128</sup> in England, eine ausreichende Machtbasis geschaffen, durch Übersetzungen der Bibel in die jeweiligen Landessprachen. Es tauchten auch überall neue, alternative und auch sinnverfälschte Übersetzungen auf, welche die speziellen Inhalte der unterschiedlichen reformatorischen Glaubensrichtungen widerspiegelten“<sup>129</sup>.*

Einer individuellen biblischen bzw. theologischen Auslegung welche jahrhundertlang von der Kirche, mit Drohungen, Inquisition und Scheiterhaufen verhindert worden war wurde dadurch Tür und Tor geöffnet. Nun wurde das monolithische<sup>130</sup> Christentum des Abendlandes erneut in viele unterschiedliche Denominationen<sup>131</sup> aufgespalten. Die Reformation war nicht mehr aufzuhalten und die Folgen für die katholische Kirche waren katastrophal.

1536 wurde in den Niederlanden der große Märtyrer der Reformation William Tyndale<sup>132</sup> nahe Brüssel als Heretiker<sup>133</sup> öffentlich verbrannt. Er gilt als Übersetzer der ersten englischen Bibel, die viel später die Grundlage der King James Bibel wurde<sup>134</sup>

---

<sup>125</sup> The New Atlantis, by Francis Bacon, (1626.) From Ideal Commonwealths und auch <http://oregonstate.edu/instruct/phl302/texts/bacon/atlantis.html>, e-Book, eingesehen am 5.6.2014 um 13.23 Uhr

<sup>126</sup> Graf, Wilhelm, Friedrich, Der Protestantismus, Geschichte und Gegenwart, München [www.greatsite.com](http://www.greatsite.com) › English Bible History, München 2006 S. 5-10

<sup>127</sup> Lampe, H. Graig, The Bible Museum, Inc. ( internationaler Director of the word Bible Society), eingesehen am 19.3.2015 um 18.41 Uhr

<sup>128</sup> Wycliffe, John, 1330-1384, Priesterweihe im EB York 1351, Magister in Oxford 1360, Dr. theol. 1372/1373

<sup>129</sup> [pius.info/lexikon/7337-protestantismus](http://pius.info/lexikon/7337-protestantismus), eingesehen am 27.6.2014 um 00.18 Uhr

<sup>130</sup> *In bestimmten Religionen wird monolithischen Steinen oft eine religiöse oder kultische Bedeutung beigemessen. d.h. lithos, der Stein, ist eine aus einem natürlichen Fels geschlagene Kirche*

<sup>131</sup> Denomination bedeutet, wertfreie Bezeichnung einer christlichen Kirchengemeinschaft vor allem in den Vereinigten Staaten ( in Deutschland weniger gebräuchlich )

<sup>132</sup> The Life of William Tyndale <http://www.tyndale.org/DeCoursey/life.html>, eingesehen am 7.7.2013 um 12.50 Uhr und auch [www.wlb-stuttgart.de/sammlungen/bibeln/bestand/.../tyndale-nt-1526/](http://www.wlb-stuttgart.de/sammlungen/bibeln/bestand/.../tyndale-nt-1526/), eingesehen am 22.12.2014 um 23.08 Uhr

## 2.2. Merchant Banking im 16. Jahrhundert

Ein Machtfaktor in dieser Zeit entstand durch den sich verlagernden Ortswechsel der reichsten Handels- und Bankhäuser „Merchant Banker“<sup>135</sup> von Venedig<sup>136</sup> nach Amsterdam.

Dieser geschah, um katholischen Handelshäusern aus Italien, Spanien und Portugal Widerstand zu leisten, welche gemeinsam mit der Hanse, Antwerpen zur Drehscheibe des Welthandels machen wollten. Andererseits wurde den Venezianern bewusst,<sup>137</sup> dass der Welthandel, den sie seit Jahrhunderten beherrschten, sich vom Mittelmeer und dem Orient westwärts zu verlagern begann.

Die goldene Zeit „gouden eeuw“, für Amsterdam und Antwerpen konnte beginnen. Für die spanischen Krone wurde Antwerpen als Umschlagplatz für die Hanse gedacht. Die Katastrophe für die Stadt war, dass sie von den spanischen Söldnern komplett geplündert wurde, was schlussendlich zum Niedergang führte. Heute ist Antwerpen wieder eine wichtige Drehscheibe in der europäischen Wirtschaft und des Welthandels.<sup>138</sup>

---

<sup>133</sup> Häretiker ist eine Bezeichnung für eine Lehre, die im Widerspruch zur Lehre einer christlichen Kirche steht. Gegenbegriff ist die Orthodoxie (Rechtgläubigkeit). Die Reformation wurde von der katholische Kirche zuerst auch als Häresie angesehen, [www.mittelalter-server.de/Mittelalter-FAQ/Das-Mittelalter-faq-nr\\_91.html](http://www.mittelalter-server.de/Mittelalter-FAQ/Das-Mittelalter-faq-nr_91.html), eingesehen am 16.7.2014 um 20.52 Uhr

<sup>134</sup> Battle For The Bible - The English Bible - Wycliffe, Tyndale, Cranmer und auch [http://www.youtube.com/watch?v=RubxnoTeL\\_M&feature=related](http://www.youtube.com/watch?v=RubxnoTeL_M&feature=related), eingesehen 5.6.2014 um 12.34 Uhr - Kapitel Reformation Niederland und England

<sup>135</sup> Reibstein, Ernst, Das Völkerrecht der deutschen Hanse, eingesehen am 8.11.2013 um 21.13 Uhr [www.zaoerv.de/17\\_1956\\_57/17\\_1956\\_1\\_a\\_38\\_92.pdf](http://www.zaoerv.de/17_1956_57/17_1956_1_a_38_92.pdf), Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht S.48, eingesehen am 10.10.2014 um 11.20 Uhr und auch W.F. Lingelbach, The Merchant Adventurers of England, S. 6 und auch Richard Hakluyt, Principall Navigation, vol.2, S.212-214; Kenneth Andrews, Trade, Plunder & Settlement, S.64

<sup>136</sup> Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris, S. 62

<sup>137</sup> Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris 2004, S. 58

<sup>138</sup> Geschichte Antwerpens aber auch [digisrv-1.biblio.etc.tu-bs.de:8080/.../Menzel-Imperium\\_Hegemonie\\_9.p...](http://digisrv-1.biblio.etc.tu-bs.de:8080/.../Menzel-Imperium_Hegemonie_9.p...), eingesehen am 7.7.2013 um 13.04 Uhr

### III. Konflikte der katholischen Herrscher

#### 3.1. Spaniens Krisen

Karl V., der Sohn des deutschen Kaisers Maximilian I.,<sup>139</sup> war auch der legitime Herrscher der habsburgischen Niederlande. Sein Sohn, König Philipp II., erlangte neben der spanischen Krone und den Niederlanden, ab 1580 auch die portugiesische Krone.<sup>140</sup>



Abbildung: 3 Philipp II.

Die Regentschaft Philipp II.<sup>141</sup> war von wachsenden Spannungen zwischen der spanischen Krone und den niederländischen Untertanen geprägt, welche schließlich zum niederländischen Aufstand führten.

Beeinflusst von der lutherischen Reformation eskalierte der Glaubenskampf, in welchem sich die Niederlande bereits seit 1520<sup>142</sup> befanden.

Um eine Ausbreitung des Protestantismus zu verhindern griff Kaiser Karl V., unterstützt durch die katholische Kirche, aber ohne nennenswerten Rückhalt von den Städten und vom Adel, zu Mitteln wie Bücherverbrennungen, Hausdurchsuchungen und bald auch zu Exekutionen und öffentlichen Hinrichtungen. Es kam zu religiösen Verfolgungen bislang unbekanntem Ausmaßes. Inquisition und Konfiszierung von Eigentum empörten nicht nur protestantische Sympathisanten, sondern auch große Teile des Adels.

---

<sup>139</sup> Reifenscheid, Richard, Die Habsburger, Kaiser Maximilian I., Graz, Wien, Köln 1982, S. 90  
Kaiser Maximilian I. 22.3.1459-12.1.1519, Sohn von Kaiser Friedrich III.

<sup>140</sup> Ebd. S. 110

<sup>141</sup> Die Regentschaft von Philipp II. 1556-1598, geboren 1527 in Valladolid, gestorben 13.9.1598 in Escorial b. Madrid

<sup>142</sup> Reifenscheid, Richard, Die Habsburger, von Rudolf I. bis Karl I., Graz, 1982, S. 108 und auch Langbein, Walter- Jörg, Die Geheimnisse der sieben Weltreligionen, Köln 2007, S. 43

Dazu meint Reifenscheid Richard:

„Das nächste Ziel des Kaisers waren die Niederlande, wo eine große Opposition gegen die Steuerforderungen des in Geldnöten schwebenden Kaisers rebellierte und der Regentin große Schwierigkeiten bereitete. (...) Es gelang Kaiser Karl V. die Wogen zu glätten.“<sup>143</sup>

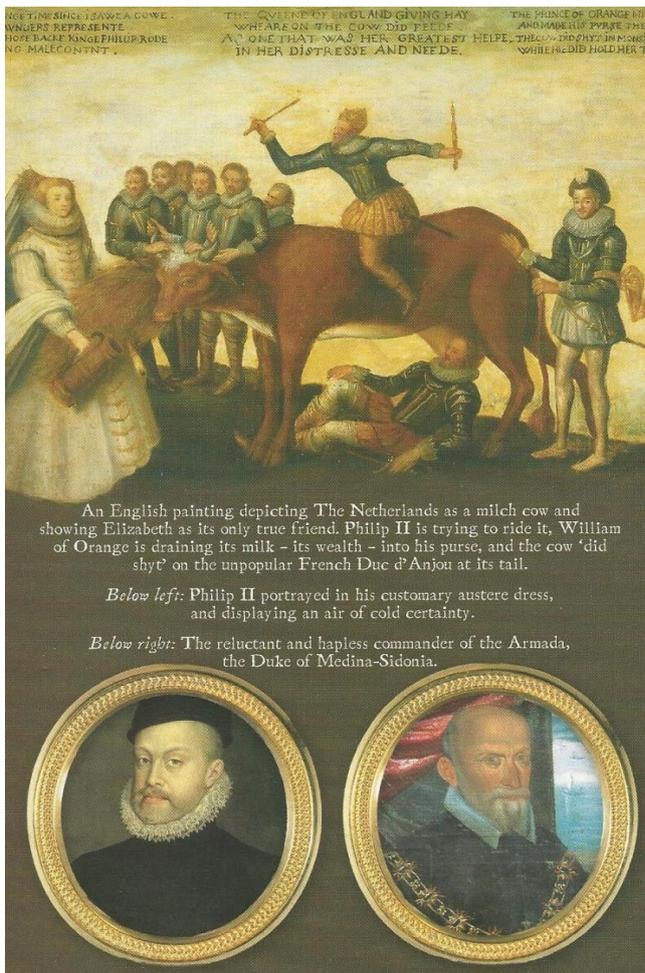


Abbildung: 4

<sup>143</sup> Ebd. S. 110



Abbildung: 5

### 3.2. Spaniens Bestrebungen

Neben den wirtschaftlichen und politischen Herausforderungen gab es ausreichenden Nährboden für religiösen Konflikt:

König Philipp II. streng katholisch, gewährte seinen niederländischen Provinzen keine konfessionellen oder politischen Freiheiten. Diese gerieten darüber in Aufruhr. Drei Konfliktherde hatte er zu bewältigen, die fast seine gesamten militärischen Ressourcen in Anspruch nahmen, die jeweils eine andere politische Lösung des Konflikts anstrebten. Zum einen waren das die spanischen Niederlande, wo ein 1566 begonnener Aufstand der Protestanten 1568 zum Krieg ausartete. Seit der Thronbesteigung der englischen Königin<sup>144</sup> lag Spanien mit England im Streit und musste in einem nicht offen ausgesprochenen Wirtschaftskrieg die Routen der spanischen Silberflotten aus der neuen Welt, mit exorbitanten Kosten verbunden, vor Piratenangriffen verteidigen und sichern. Dazu kam, dass Elisabeth I. die Protestanten in den Niederlanden und Frankreich auch finanziell unterstützte.<sup>145</sup>

Eine zusätzliche Einmischung erforderten die religiös motivierten Hugenottenkriege in Frankreich.<sup>146</sup>

Der spanische König beabsichtigte das Königreich England und anschließend ganz Europa zum katholischen Glauben zurückzuführen. Als die englische Königin im Jahre 1587 ihre

---

<sup>144</sup> Elisabeth I. König von England, Tochter von Heinrich VIII. und Anne Boleyn. Anne Boleyn wurde 1536 hingerichtet.

<sup>145</sup> Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart, Verlag 1967, S.315

<sup>146</sup> Ertl, Doris, Die Morisken zwischen „Assimilation“ und „Deportation“. Aspekte einer Minderheitsproblematik im frühneuzeitlichen Spanien. Wien, Ungedruckte Geisteswissenschaftliche Diplomarbeit, 1997, S.107-110

Cousine und Konkurrentin, die schottische Königin und Katholikin Maria Stuart<sup>147</sup> hinrichten ließ, wurde dies auch zum Affront der katholischen Nationen.

Neville Williams schreibt dazu:

Philipp II.<sup>148</sup>

*„Gott ist mein Zeuge, schrieb er an die Cortes, „ dass nicht der Wunsch, neue Königreiche zu erobern, mich leitete, sondern der Eifer, Gottes Eifer, Gottes Sache zu dienen, und die Hoffnung, den heiligen Glauben zu verherrlichen. Hiefür habe ich alles auf Spiel gesetzt – mein väterliches Erbe, die Sache Gottes, den Ruhm dieses Reiches und meine eigene Ehre“.*<sup>149</sup>

### 3.3. Die katholischen Könige

Die katholischen Herrscher, Ferdinand von Aragon<sup>150</sup> mit Isabella von Kastilien, (span. Reyes Catolicos) erwiesen sich als unnachgiebige Vertreter eines militanten Katholizismus. Mit der Heirat der katholischen Herrscher bildete sich erstmals eine gesamtspanische Monarchie. Die verschiedenen Reichsteile behielten ihre eigenen Institutionen und Rechtssysteme.

Dazu schreibt Israel Jonathan:<sup>151</sup>

*„Es gab das königstreue Gebiet im Süden, das der spanischen Herrschaft gegenüber loyal geblieben war, und es gab das im Jahre 1572 errichtete Rebellenregime<sup>152</sup> unter Wilhelm von Oranien, das den König zur Aufgabe eines Großteils seiner Macht in den Niederlanden zwingen wollte.*

---

<sup>147</sup> Maria I. 1553-1558, Tochter von Heinrich VIII. König von England 1509-1547 und Katharina v. Aragon 1485 – war das jüngste Kind der berühmten „katholischen Könige“ Ferdinand von Aragon und Isabella von Kastilien.

<sup>148</sup> Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart, Verlag 1967, S. 266

<sup>149</sup> Ebd. S. 266

<sup>150</sup> *Ferdinand II. von Aragon 1452 – 1516, König von Aragon, Sizilien und Sardinien, von 1479 bis 1504 und ab 1506 König von Kastilien und Leon. 1469 heiratete er die Infantin Isabella I. von Kastilien und übernahm mit ihr nach dem Tode Heinrichs IV. Kastilien. 1452 wurde er zum Mitglied des Hosenbandordens und 1473 zu dem Orden vom Goldenen Vlies gewählt.*

<sup>151</sup> Israel, Jonathan, Der niederländische Krieg und das Hl. Röm. Reich Deutscher Nation (1568-1648) Textbände Bd. I, Politik, Religion, Recht und Gesellschaft, www.lwl.org/westfaelische-geschichte/portal/.../langDatensatz.php?... , Israel 1995, S. 74-105 Dokumentation und auch Guido Marnef Amsterdam University Press 1996, S. 48-58, eingesehen am 19.10.2014 um 15.09 Uhr

<sup>152</sup> Rebellenregime in Holland

*Zwischen diesen beiden Extremen stand eine mittlere Gruppe, welche ebenfalls eine Einschränkung der spanischen Macht und den Abzug des spanischen Militärs erreichen wollte, gleichzeitig aber auch einen befriedigenden Kompromiss mit dem König anstrebte. Sie wollte die Vorrangstellung der katholischen Kirche aufrechterhalten und verbot die öffentliche Ausübung protestantischer Religionen.*“<sup>153</sup>

Philipp II. veranlasste die Niederschlagung der Aufständischen in den Niederlanden unter militärischer Führung des Herzogs von Alba. In den Jahren 1567-1572 wurden insgesamt 8.950 Personen aus allen sozialen Schichten wegen Verrats angeklagt und verurteilt, mehr als 1000 der Verurteilten wurden öffentlich hingerichtet.

Wilhelm von Oranien<sup>154</sup>, der reichste und bedeutendste Edelmann der Niederlande, wurde als Führer der Opposition gegen die königliche Politik und als potentieller Schirmherr der Protestanten angesehen. Er wurde 1584 in Delft von einem katholischen Fanatiker ermordet.

Neville Williams meint dazu:

*(...)“ Der Tod Wilhelms von Oranien bewegte Elisabeth I. tief, viel tiefer als ihre Briefe an seine Witwe vermuten lassen. Damals kam sie zu dem Entschluss, dass sie Holland und Seeland wohl gegen Spanien werde verteidigen müsse.*“<sup>155</sup>

Die zahlreichen weltlichen und geistlichen Territorien in dieser Region wurden in der gesamten frühen Neuzeit ständig entweder von Frankreich oder Spanien bzw. von beiden beherrscht. Die Folge war ein Dreieckskampf zwischen Katholiken, Lutheranern und Calvinisten.

Die Beendigung der Eroberungskriege der Spanier hatte mehrere Gründe: Einen wesentlichen Anteil daran hatten die zunehmende Konsolidierung des sieben Provinzen umfassenden niederländischen Rebellenstaates, das große ökonomische Wachstum und nicht zuletzt der

---

<sup>153</sup> Israel, Jonathan, Der niederländische-spanische Krieg und das Heilige Römische Reich Deutscher Nation Bd.1. S. 111-122

<sup>154</sup> *Wilhelm I. von Oranien 1533-1584, Statthalter der Niederlande, war Fürst von Oranien, fast einem Viertel von Brabant, der Franche-Comte, der Dauphine und der Grafschaft von Charolais, einer der begüterten niederländischen Hochadeligen und war enger Vertrauter von Kaiser Karl V. Unter Philipp II. wurde er Statthalter in den Grafschaften Holland, Zeeland und Utrecht.*

<sup>155</sup> Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S. 234

immer stärker werdende Ring von technisch hochentwickelten Festungen, welche zur Verteidigung dienten.<sup>156</sup>

#### IV. Botschafter Lord Walsingham

1577 machte Lord Francis Walsingham,<sup>157</sup> englischer Botschafter in Paris und späterer Mr. Secretary „Leiter des englischen Geheimdienstes“, die Bekanntschaft von Philip Van Marnix, Baron von Sainte-Aldegonde. Der Baron, die rechte Hand von William of Orange,<sup>158</sup> war einer der vehementesten Gegner der Katholiken. Er beherrschte eine Vielzahl an Sprachen, wie Französisch, Spanisch, Englisch, Italienisch, Deutsch, neben Latein und Hebräisch. Er hatte ein phänomenales Gedächtnis sowie Interesse an Rätseln und mathematischen Gesetzmäßigkeiten.

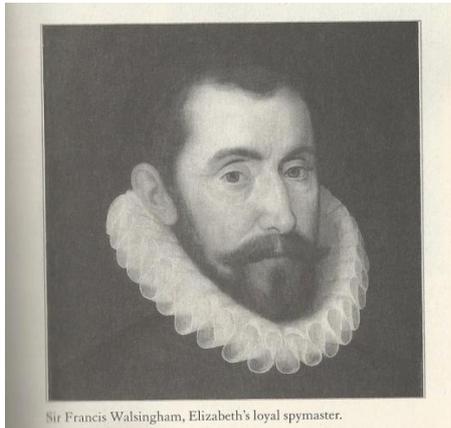


Abbildung : 6 Lord Walsingham

Geheimdepeschen, wie Nachrichten vom spanischen Hof an die spanische Militärregierung in den Niederlanden, wurden damals verschlüsselt, sodass sie, falls sie abgefangen würden, für den Feind unverständlich waren. Die Spanier benutzten eine komplexe Verschlüsselung.

---

<sup>156</sup> Israel, Jonathan, Der niederländische –spanische Krieg und das Hl. Römische Reich deutscher Nation (1568-1648) Dokumentation / Ausstellung: 1648 – Krieg und Frieden in Europa Textbände Bd.I, Politik, Religion, Recht und Gesellschaft [www.lwl.org/westfaelischer-friede-download/wfd-t/wfd-txt1-12.htm](http://www.lwl.org/westfaelischer-friede-download/wfd-t/wfd-txt1-12.htm), eingesehen am 16.7.2014 um 00.15 Uhr

<sup>157</sup> Lord Walsington (Mr. Sekretary) 1532-1590, *begründete den englischen Geheimdienst. Er heiratete 1562 die Tochter des Londoner Bürgermeisters George Barnes. Walsington warb beim englischen Klerus für die Unterstützung der Hugenotten in Frankreich und sein Spionage Netzwerk aufzubauen. Zu seinen diplomatischen Erfolgen gehörten die Aufdeckung der Babington Verschwörung.* Bemerkung: Ridolfi Komplott, Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S.233 und S. 163 und auch [www.historynet.com/francis-walsingham-elizabetha...](http://www.historynet.com/francis-walsingham-elizabetha...) eingesehen am 8.7.2014 um 00.12 Uhr

<sup>158</sup> Wilhelm von Oranien 1533-1584, wurde katholisch erzogen und wurde zum Führer des Aufstands der Niederlande gegen Spanien. [www.lwl.org/westfaelische-geschichte/portal/.../langDatensatz.php?...](http://www.lwl.org/westfaelische-geschichte/portal/.../langDatensatz.php?...)eingesehen am 29.3.2015 um 15.29 Uhr

Das bedeutet, dass es neben der Verschlüsselung jedes einzelnen Buchstaben, eigene Schlüssel gab bzw. Zeichen für mehr als 200 Wörter oder Buchstabenkombinationen.

Dennoch gelang dem Protestanten van Marnix von Saint-Aldegonde<sup>159</sup> die Entzifferung des ersten abgefangenen Schreibens von Don Juan de Austria an die spanischen Besatzer in Holland, in welchem ein militärischer Schlag der Spanier in England, unter Vortäuschung einer Schiffspanne, besprochen wurde.

Seit diesem Zeitpunkt wurden von den Engländern regelmäßig Geheimdepeschen abgefangen, entschlüsselt und wieder versiegelt weiter verschickt. Die Entschlüsselung der Geheimbriefe wurde später auch von den Botschaftssekretären durchgeführt.

Erst viele Jahre später entdeckte dies die spanische Regierung. Der spanische König berichtete darüber dem Papst, da er dahinter dunkle Kräfte der schwarzen Magie vermutete. Die päpstlichen Chiffrier-Spezialisten wiederum hatten den Briefschlüssel bereits Jahre zuvor entschlüsselt.<sup>160</sup>

Das Abfangen der Nachrichten war ein entscheidender Vorteil für den Aufbau eigener Abwehrstrategien.

Lord Walsingham entwickelte unter dem Deckmantel der Diplomatie neue Spionagemassnahmen.<sup>161</sup> Dazu gehörten das Entschlüsseln von Geheimdepeschen, die Infiltration katholischer Zirkel, das Vereiteln feindlicher Aktivitäten, strategische und taktische Anwendung verschiedener Maßnahmen der Kriegsführung, das Erstellen unseriöser Prognosen und Irrlehren, Organisation von Volksaufständen, Volksverhetzung und Verbreitung in Form sogenannter „False Flag“- Aktionen.

Dabei konnte Lord Walsingham auf die uneingeschränkte Hilfe des bis dahin führenden diplomatischen Geheimdienstes der Finanzmetropole Venedig zählen,<sup>162</sup> welche zum damaligen Zeitpunkt den heutigen Weltfinanzplätzen London, Hongkong oder New York

---

<sup>159</sup> Haupt, Heinz-Gerhard, Hrsg. Dieter Langewiesche, Nation und Religion in Europa: mehrkonfessionelle Gesellschaften im 19. Jahrhundert, Frankfurt/ New York, S.117

<sup>160</sup> Budiansky, Stephen, Her majesty's Spymaster: Elizabeth I, Sir Francis Walsingham, and the birth of modern Boston 2006, S.144 ff und auch Neville Williams, Elisabeth I. von England, Beherrscherin eines Weltreichs, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1967 S.232

<sup>161</sup> Hakluyt Richard, *begleitete Sir Edward Stafford, welcher britischer Botschafter in Paris war, als dessen Sekretär und Kaplan nach Paris. Dort sollte er auch im Auftrag von Francis Walsingham, Informationen über spanische und französische Bewegungen sammeln. Diese Aufgabe musste er unter strengster Geheimhaltung erfüllen. Es sollte sein einziger Aufenthalt auf dem europäischen Festland sein.* [www.encyclopedia.com/topic/Richard\\_Hakluyt.aspx](http://www.encyclopedia.com/topic/Richard_Hakluyt.aspx), eingesehen am 28.3.2015 um 15.40 Uhr

<sup>162</sup> Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S. 231

entsprach.<sup>163</sup>

In einer der berühmtesten Operationen konnte Lord Walsingham den Doppelagenten Gilbert Gifford<sup>164</sup> als Boten für die Geheimdepeschen aus dem katholischen Frankreich an die gefangen gehaltene Königin Maria aus dem Hause Stuart,<sup>165</sup> ( Halbschwester Königin Elisabeths I.) einschleusen.

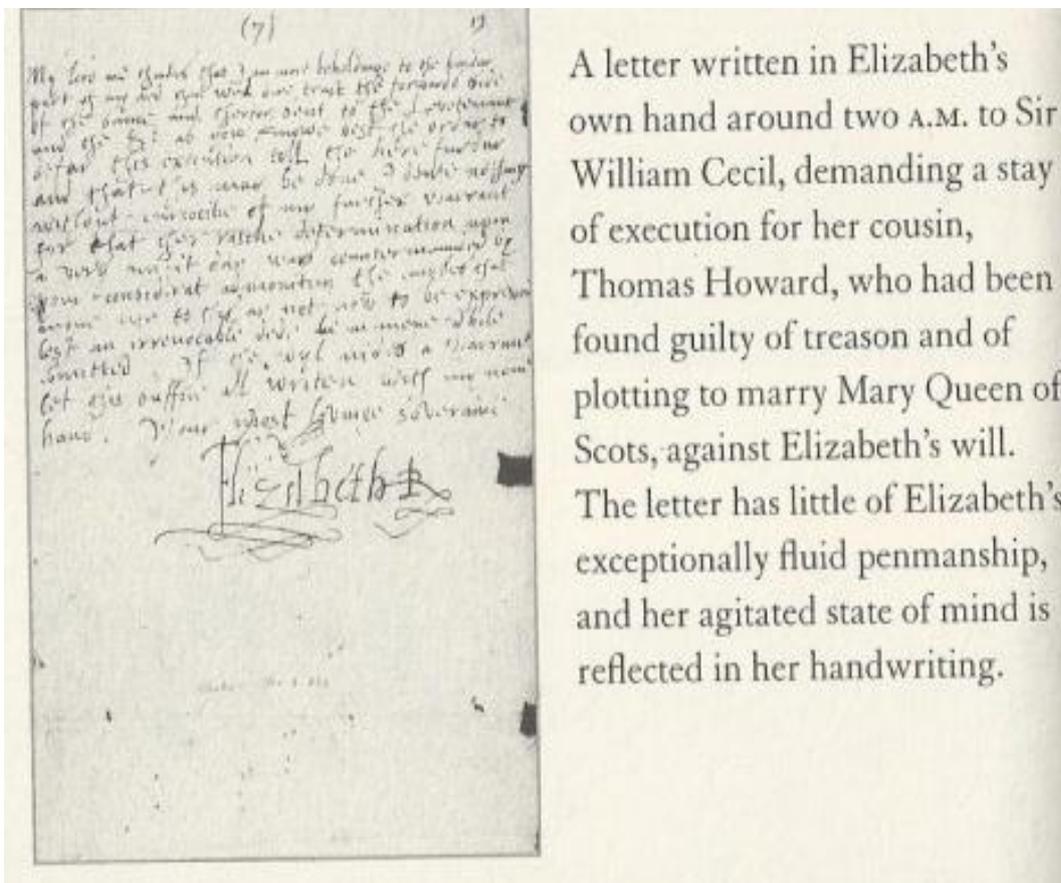


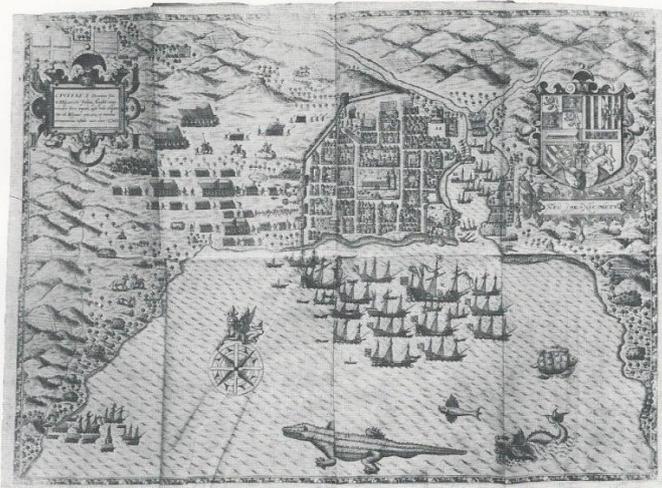
Abbildung: 7

<sup>163</sup> Fidelio Magazin, Vol. IV, No. 2. Summer 1995, vgl. Aufsatz: Webster Tarpley - Venice's War Against Western Civilization - The League of Cambrai

<sup>164</sup> Neville, Williams, Elisabeth I. von England, S. 239 und auch Gilbert Gifford geb. 1560, Staffordshire -1590 Paris, war Doppelagent und arbeitete für Lord Walsingham [www.luminarium.org/encyclopedia/gifford.htm](http://www.luminarium.org/encyclopedia/gifford.htm), eingesehen am 21.11.2014 um 16.51 Uhr

<sup>165</sup> Schiller, Friedrich, „Maria Stuart“, Trauerspiel, wurde am Weimarer Hof, 1800 uraufgeführt.





Nr. 862, W. Bigges und Master Croftes, Le voyage de Messire F. Drake. Leiden 1588.

Abbildung: 10

Tafel 15



Nr. 868, Sir Walter Raleigh, Descriptio Regni Guianae. Nürnberg 1599.

Abbildung: 11

Die Babington<sup>166</sup> Verschwörung, führte letztendlich zur Enthauptung der katholischen Maria Stuart, Königin von Schottland wegen Hochverrats.<sup>167</sup>

<sup>166</sup> Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S. 232

<sup>167</sup> Ebd. S. 315

Neville Williams schreibt dazu :

(...) „Gifford begab sich in die französische Botschaft, wies sein Empfehlungsschreiben vor und sagte dem Gesandten Mauvissiere, er habe einen Plan ausgearbeitet, wie man Briefe zu Maria befördern und andere bei ihr abholen könne. .... Dass ein Bierbrauer aus Burton, der ihren Haushalt mit Bier belieferte, Fässer benutzen sollte,“(... )<sup>168</sup>

Die Hinrichtung<sup>169</sup> Maria Stuarts, war politisch motiviert und richtete sich gegen die katholische Opposition in England.

Während seiner gesamten Amtszeit von fast zwei Jahrzehnten unternahm der ambitionierte Protestant Lord Walsingham fast alles, um England von der katholischen Opposition zu befreien.<sup>170</sup> Seine wichtigste Bestrebung war das katholische Spanien zu einer entscheidenden Konfrontation zu zwingen. Damit gehörte er zu den Kriegstreibern der englischen Regierung, wohlwissend, dass eine Konfrontation für England nur auf See zu gewinnen war und man deshalb die Landkräfte Spaniens in Stellvertreterkriege in Holland binden musste.

#### 4.1. Die Arbeit des Geheimdienstes

Eine Reihe verschiedener Handlungsfelder, Entscheidungen und Geheimdienst-Aktivitäten

- „Hell-Burner“ - Terror 1585 in Antwerpen: Dabei wurden zwei schwimmende Bomben, konstruiert vom italienischen Ingenieur Federigo Gianibelli,<sup>171</sup> gegen die Belagerungsbrücke der Spanier vor Antwerpen eingesetzt. Bei dieser Attacke wurde ein riesiges Loch in die Bonton Brücke gerissen, dabei fanden ca. 800 spanische Soldaten den Tod.<sup>172</sup>
- Ein Handelsschiff, das mit Fässern voll Sprengpulver beladen war, wurde in den Hafen von Dünkirchen gesteuert und wurde dort zur Explosion gebracht. Heute wird angenommen, dass dieser Anschlag bei der Mannschaft Panik verursachte.<sup>173</sup> Für die Spanier war nicht erkennbar, dass die Boote nur behelfsmäßig ausgerüstet waren und daher keine besondere Gefahr darstellten.

---

<sup>168</sup> Ebd. S. 239

<sup>169</sup> 1586 wird das Babington-Komplott entdeckt, 25.September: Beginn des Prozesses gegen Maria Stuart. 4. Dezember: Todesurteil, 1.Februar unterzeichnet Elisabeth das Todesurteil Maria Stuarts, 8. Februar wird im Schloss Fotheringay die Hinrichtung vollzogen. othes.univie.ac.at/6019/1/2009-07-05\_0401881.pdf, eingesehen am 28.3.2015 um 15.42 Uhr

<sup>170</sup> Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S. 230-232

<sup>171</sup> Gianibelli, Federigo, Kriegsbaumeister des 16.Jhdt. geboren in Mantua, gestorben in London, www.de.academic.ru/dic.nsf/meyers/50617/Gianibelli, eingesehen am 16.7.2014 um 00.03 Uhr

<sup>172</sup> Armada, 1588-1988, London 1988, S. 120

<sup>173</sup> Armada, 1588-1988, London 1988, S. 120



Abbildung: 12 John Dee

- Der englische Geheimdienst hatte auch „Hexer“ und „Wahrsager“ beschäftigt, unter anderen den berühmten Kabbalisten John Dee.<sup>174</sup> Dieser war für seine Visionen und exakten Vorhersagen bekannt, die er vorgeblich von Engeln bezogen hat (s.a. „Ordo Angelorum“<sup>175</sup>). Bedeutend waren auch seine kabbalistischen Netzwerke, welche sich bis ins osmanische Reich und auch an den Hof des Zaren erstreckten. (s.a. geheim-dienstliche Verbindungen zu Venedig).



Abbildung: 13 Sir Francis Walsingham -

---

<sup>174</sup> John Dee, über seine Biographie und seine Templerverbindungen ist wenig bekannt, Großmeister des Order of the Rosy Cross: und auch <http://www.johndee.org/DEE.html>, eingesehen am 12.10.2014 um 17.10 Uhr und auch Crane Nicolas, Mercator London 2003, S. 164 Cf.R. Deacon, John Dee, und auch Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S.81 und S. 268

<sup>175</sup> R.H., Charles, The Book of Enoch the Prophet, 1917 S. 1 – und auch <http://knowledgefiles.com/categories/spirituality/the-book-of-enoch-the-prophet/>, eingesehen am 10.3.2014 um 15.56 Uhr

- Verbreiten von Gerüchte im Hafen von Lissabon und in Spanien: John Dee<sup>176</sup> prophezeit aufgrund seiner astrologischen Beobachtungen und mathematischen Berechnungen für das Jahr 1588 einen alles zerstörenden Sturm in Europa voraus. Dieses Gerücht wurde in allen spanischen und portugiesischen Häfen verbreitet.

Dazu schreibt Neville William :

*„Alte Weissagungen bezeichneten das Jahr 1588 als Jahr des Unheils, und als der Jahreswechsel heranrückte, ließen sich in ganz Europa die Unglückspropheten vornehmen. In England hatte bereits im Januar 1587 Holinsheds Chronik in ihrer verbotenen Ausgabe auf diese unheilvollen Weissagungen hingewiesen.“<sup>177</sup>*

Tatsächlich führte dies dazu, dass es schwierig wurde, eine Schiffsmannschaft zusammenzustellen und es gab mehr Desertionen als sonst. Speziell in Lissabon, dem Heimathafen der spanischen Flotte, war die Situation sehr angespannt. Einzelne Kabbalistische Medien, die diese Prophezeiung wiederholten, wurden verhaftet.

Heute würde man dergleichen als moderne psychologische Kriegsführung bezeichnen, man bediente sich verschiedenster „Medien“ um Ur-Ängste und Hysterien zu wecken, ähnlich der heutigen vorgeschobenen Ereignisse, wie Vogelgrippe, Feinstoffbelastung und der Folgen einer Klimaerwärmung um ein bestimmtes wirtschaftliches und politisches Ziel zu erreichen.

- Bei einer von vielen astrologischen Beratungen für die englische Königin, wurde die Meinung vertreten, dass bei einer möglichen ehelichen Verbindung mit dem Haus Anjou, das katholische Frankreich an die Seite Englands gebracht werden könnte.<sup>178</sup>
- Verhinderung einer Terroraktion gegen das englische Schiffsbauzentrum im „Forest of Dean“:<sup>179</sup> Als einfache Arbeiter verkleidet, hatten Saboteure versucht den Wald niederzubrennen. Zuvor hatte John Dee<sup>180</sup> angeblich eine Vision durch Engel: John

---

<sup>176</sup> Dee, John, Geograph, Alchimist und Mathematiker 1527-1608

<sup>177</sup> Neville, William, Elisabeth I., Stuttgart 1967, S. 268

<sup>178</sup> Aram, Kurt, Magie und Mystik in Vergangenheit und Gegenwart, Hamburg 2013, S. 295 im <https://books.google.at/books?isbn=386347619>, eingesehen am 30.12.2014 um 10.24 Uhr

<sup>179</sup> Forest of Dean ist ein Waldgebiet, das an der Grenze zwischen England und Wales, in der Grafschaft Gloucestershire liegt, [www.jedipedia.de/wiki/Benutzer\\_Blog:Ben\\_Braden/Forest\\_of\\_Dean](http://www.jedipedia.de/wiki/Benutzer_Blog:Ben_Braden/Forest_of_Dean), eingesehen am 1.4.2015 um 9.14 Uhr

<sup>180</sup> Crane, Nicholas, Mercator, London 2003, S.164 Cf.R.Deacon, John Dee –Scientist, Geographer, Astrologer and Secret Agent to Elisabeth, London 1968 und auch Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967 S.268

Dee sah, in seinen Visionen, dass französische Agenten unter spanischer Anleitung Knechte und Waldarbeiter zu einer Brandlegung anstifteten.<sup>181</sup>

John Dee entwickelte einen schwer zu entschlüsselnden Chiffrier-Algorithmus und führte gleichzeitig das sogenannte Enochian Alphabet<sup>182</sup> im Geheimdienst ein, welches neben der Verschlüsselung einen zusätzlichen Schutz bot.

- Für den Zweck der Spionage wurden katholische Machtzirkel infiltriert.
- Die katholische Fraktion in England wurde im Zuge der Affäre um Königin Maria, völlig entmachtet.
- Das gezielte Auskundschaften der politischen und militärischen Situation in den Niederlanden sowie in anderen katholischen Ländern wurde gezielt vorangetrieben.
- Parallel zum Schiffsbau wurde der Volksaufstand in den Niederlanden unterstützt.
- Viele diplomatische Gespräche und gesellschaftliche Verbindungen zu anderen Herrscherhäusern wurden intensiviert, um diese zu einem Kriegsbeitritt zu bewegen.
- Diplomaten unterstützten die Bestrebungen des spanischen Königs. Einen möglichen Kandidaten, dem osmanischen Sultan, wurde versichert, dass der spanische König sich nicht gegen sein Reich wenden würde, sollte er in diesem Konflikt gegen England unterliegen. Anmerkung: Der Sultan konnte nicht als Kriegsverbündeter gewonnen werden.
- Diese Kampagne erhielt zusätzliche Unterstützung in ganz Europa wurden Gerüchte und Prophezeiungen<sup>183</sup> über den baldigen Untergang des osmanischen Reiches verbreitet. Die Verbreitung erfolgte über das Handelsnetz und die Fraktion in der katholischen Kirche Venedigs sowie den kabbalistischen Netzwerken (Bogomilen,<sup>184</sup> Katharer, reformatorische und pseudo-christliche Sekten, Gnostiker),<sup>185</sup> im weiteren durch den reformistischen Adel, Talmud- Anhänger, messianische und chassidische Bewegungen und gesellschaftlich ausgegrenzte Gruppierungen.<sup>186</sup>

---

<sup>181</sup> Deacon, Richard, John Dee, London 1968, S. 167 ff.

<sup>182</sup> [www.omniglot.com/writing/enochian.htm](http://www.omniglot.com/writing/enochian.htm), eingesehen am 8.7.2014 um 00.17 Uhr

<sup>183</sup> Budiansky, Stephen, Her Majesty's Spymaster: Elisabeth I, Sir Francis Walsingham, and the birth of modern, New York, United States 2006, S. 179 ff.

<sup>184</sup> *Bogomilen waren eine häretische Bewegung die einen religiösen Dualismus verkündeten. Ein Strom des Urchristentums.* [www.das-weiße-pferd.com/03\\_02/bogomilen.html](http://www.das-weiße-pferd.com/03_02/bogomilen.html), eingesehen am 23.6.2014 um 00.22 Uhr

<sup>185</sup> Die Bezeichnung Gnostiker stammt vom griechischen „gnosis“ und bedeutet „Erkenntnis“, Gnostiker sind nach göttlicher Erkenntnis suchende Menschen. [www.jesus.ch > ... > Kultur > Film > Da Vinci Code > Fakten & Fiktion](http://www.jesus.ch/>...>Kultur>Film>DaVinciCode>Fakten&Fiktion), eingesehen am 23.6.2014 um 00.26 Uhr

<sup>186</sup> Budiansky, Stephen, Her Majesty's Spymaster: Elisabeth I., New York 2006, S.179 ff.

Damit lässt sich erkennen, dass bereits im Vorfeld der großen Auseinandersetzung ausreichend geheime und wenige offene Aktivitäten zur Abwehr der katholischen Interessen gesetzt wurden.

Diese Netzwerke wurden mit der Zeit auch Teil des englischen Geheimdienstes.

Man kann durchaus behaupten, dass in dieser Zeit der moderne Geheimdienst entstanden ist.<sup>187</sup>

#### 4.2. Ursachen und Konflikte die zur Eskalation führten

Im Mai 1585 eskalierte der schwelende Konflikt zwischen den beiden Herrscherhäusern England und Spanien, als englische Handelsschiffe in spanischen Häfen aufgebracht wurden.

Dazu meint Neville William:

*(...) die ersten Nachrichten von den spanischen Kriegsvorbereitungen erreichten London im Dezember 1585, als Leicester nach den Niederlanden aufbrach. (...) Aber erst im folgenden Hochsommer begann Elisabeth die drohende Gefahr ernst zu nehmen.*<sup>188</sup>

Zuvor hatte Lord Burghley<sup>189</sup> der seit 1571 königliche Berater, Staatssekretär, Leiter der Regierung des „Privy Council“<sup>190</sup> -er gehörte sozusagen der Fraktion der Friedensstifter an-, immer öfter versucht er, die englische Königin zu überzeugen, dass ein direkter militärischer Konflikt mit Spanien zu vermeiden sei, da abgesehen von der finanziellen Situation des englischen Königreichs, auch kein schlagkräftiges „Landheer“, sondern nur eine Miliz ohne militärische Erfahrung, zur Verteidigung der Insel bereitstand.

---

<sup>187</sup> The British Occult Secret Service, The Untold Story“, Michael Howard, New Dawn No.107, 2008, eingesehen am 23.10.2014 um 11.15 Uhr

<sup>188</sup> Neville, William, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S. 266

<sup>189</sup> Braudel, Fernand, Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Phillips II. Frankfurt a. M. 2001, Bd .II, S. 196, *Baron Lord Burghley 1521-1598 wurde als einziger Sohn Richard Cecils, Lord of the Manor Er war englischer Politiker und führender Staatsmann während der Regierungszeit von Königin Elisabeth I. Er heiratet in zweiter Ehe Mildred, die älteste von fünf Töchtern von Sir Anthony Cooke. Deren Schwester Anne wurde die Frau von Sir Nicholas Bacon und damit wurde sie die Mutter von Sir Francis Bacon*

<sup>190</sup> Kronrat oder geheimer Kronrat

Dazu meint Neville William:

*„Sie befahl den Friedensrichtern der einzelnen Grafschaften, Musterungen abzuhalten und entlang der Küste ein Leuchtfeuersystem einzurichten.“<sup>191</sup>*

Zwar hatte England in der damaligen Zeit bereits die schlagkräftigste Kriegsflotte der Welt, aber die englischen Inseln hatten keine küstennahen Verteidigungsanlagen und wären von einer Landarmee relativ leicht einzunehmen gewesen.

Lord Walsingham formulierte es so:

*„It is dangerous that by sudden invasions men shall be drawn to the use of his weapons before he hath skill how to use it. Men who were to guard the home front never saw the face of the enemy and their captains are void of experience“<sup>192</sup>*

*„Es ist gefährlich dass Männer bei plötzlichen Einfällen unter Waffen gesetzt werden, bevor die Fähigkeit, wie diese benutzt werden gelehrt wird. Männer die sich um die Heimatfront bemühen, waren nie das Gesicht des Feindes und ihre unerfahrenen Kapitäne“*

Walsington und Burghley waren überzeugt, dass die spanische Armee in den Niederlanden militärisch besser eingesetzt werden sollte. Die dringend benötigten finanziellen Mittel für die Abwehrkämpfe, wurden vom Haus Nassau beigesteuert.

Die Stadtfestung an der Mündung der Schelde, die den Hafen von Antwerpen absicherte, wurde an England als Pfand abtreten. Philipp II. verhängte ein Handelsembargo gegen England und verbot allen englischen Schiffen die Häfen seines Weltreiches anzufahren. Um Englands Handelsinteressen durchzusetzen, kam es immer öfter zu Gewaltanwendungen und Überfällen.

1585 fiel nach längerer Belagerung unter Alexander Farnese,<sup>193</sup> Antwerpen an Spanien. Nach einer Intrige gegen die Kriegsgegner am englischen Königshof, inszeniert von Lord Walsingham, - so auch gegen seinen ehemaligen Freund Burghley -, wurde nun ein englisches Expeditionskorps für die Niederschlagung der Revolution und Kontrolle der Lage

---

<sup>191</sup> Neville, William, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S. 266

<sup>192</sup> Budinsky, Stephen, Her majesty's Spymaster: Elisabeth I, Sir Francis Walsingham, and the birth of modern, New York 2006, S. 177

<sup>193</sup> Alexander Farnese 1545-1592, Feldherr und Diplomat in spanischen Diensten und auch Neville, William, Elisabeth I. von England S. 139

nach den Niederlanden gesandt. Diese wurde von Lord Robert Dudley dem späteren Graf von Leceister<sup>194</sup>, einem Günstling der Königin Elisabeth I. angeführt.

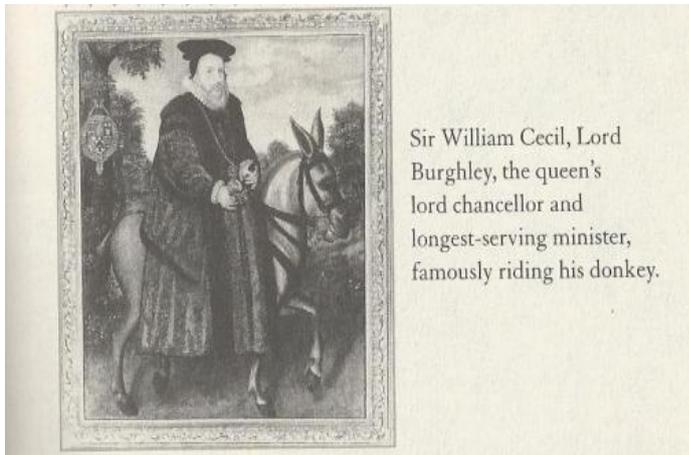


Abbildung: 14 Burghley

Die dafür notwendigen Kosten waren exorbitant hoch. Robert Dudley führte diese Militärexpedition insbesondere durch seine Verschwendungssucht, Ziellosigkeit und politische Maßlosigkeit, in eine finanzielle Katastrophe bzw. in ein politisches Fiasko<sup>195</sup>.

1586 bekam Lord Walsingham den endgültigen Beweis geliefert,<sup>196</sup> dass die Spanier einen Angriff gegen England planten. Beweisstück war das Duplikat eines Briefes von Admiral Marquis de Santa Cruz an Philipp II, welcher einen detaillierten Plan für eine Invasion, samt einer Aufzählung aller Schiffe und Mannschaftsstärken enthielt.

Lord Walsingham, erhielt, im englischen Beamtenadel immer Mr. Secretary bezeichnet, seine wichtigsten Informationen aus Italien.

---

<sup>194</sup> Neville Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S.315

<sup>195</sup> Armada, 1588-1988, London 1988, S.118

<sup>196</sup> Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S. 232 und S. 139 – 140 ff.



Abbildung: 15

Philipp II. besprach mit seinem Schwiegersohn, dem Herzog von Savoyen, seinen Plan, mit einer Flotte zur engsten Stelle des Ärmelkanals zu segeln um dort die Überfahrt der Armee des Herzogs von Parma auf einer Flotte von Barken abzusichern. Dieser erzählte es einem seiner Diplomaten und dieser wiederum einem venezianischen Diplomaten.

So hatte beispielsweise Pompeo Pelligrini<sup>197</sup> gute Kontakte zur florentinischen Diplomatie und zu einem gewissen Fleming, dessen Bruder als Sekretär von Santa Cruz arbeitete. Walsingham erhielt detaillierte Informationen von seinem Sekretär Jacobo Manucci<sup>198</sup>, einem seiner Verbindungsmänner zum venezianischen Spionagenetzwerk.

<sup>197</sup> [www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.ht...\(1548...?\)](http://www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.ht...(1548...?)) catalogue reference SP 94/2, eingesehen am 7.7.2013 um 23.35 Uhr

<sup>198</sup> [https://www.nationalarchives.gov.uk/spies/spies/standen/st1\\_x.htm](https://www.nationalarchives.gov.uk/spies/spies/standen/st1_x.htm), eingesehen 7.6.2014 um 23.21 Uhr und auch Catalogue reference: SP 94/2 part 2 f. 82, eingesehen am 7.6.2014 um 23.24 Uhr

### 4.3. Sir Francis Drake

Francis Drake wurde um das Jahr 1539 im englischen Crownsdale, in der Nähe von Tavistock in der Grafschaft Devonshire geboren. Er starb am 28.1.1596 in Puerto Bella/Panama an der Ruhr.

Der Vater war Laienprediger, bei einem katholischen Aufstand, wurde die protestantische Familie Drake gezwungen, ihren Heimatort zu verlassen und nach Kent zu siedeln.<sup>199</sup>

- Der junge Francis Drake begann unter John Lovell<sup>200</sup> seine Reise zu den Kapverden.<sup>201</sup>  
Ziel dieser Reise war, das Monopol des Sklavenhandels der Spanier zu unterbinden.
- 1570 wurde die erste Fahrt in die Karibik vorbereitet. Von den Karibischen Inseln aus wurden die vorbeifahrenden Schiffe der spanischen Krone überfallen und geplündert.<sup>202</sup>
- Francis Drake<sup>203</sup> war der erste Engländer der 1577 im Rahmen seiner dreijährigen Weltumsegelung mit der „Pelikan“ soweit nach Norden fuhr wie kein Europäer zuvor.<sup>204</sup> Dieses Schiff wurde während dieser Fahrt auf „Golden Hinde“<sup>205</sup> umbenannt. 1580 wurde er nach seiner Rückkehr von Königin Elisabeth I. zum Ritter geschlagen.<sup>206</sup>

---

<sup>199</sup> Sudgens, John, Sir Francis Drake, London, Pimlico Verlag, 2006, S. 1

<sup>200</sup> Emmer, Piet. C., Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche Hrsg. Eberhard Schmitt, Verlag Beck, München 1988, Bd.4, S.70 und auch Raubstaat England, Cigaretten - Bilderdienst Hamburg Bahrenfeld S. 44

<sup>201</sup> Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris, S.65, (...) *Die Kapverdischen Inseln wurden 1460 besiedelt und dienten als Stützpunkt für den Sklavenhandel. Mit der Einführung des Zuckeranbaues gelang es Sao Tome und Principe bis 1550, Madeira als wichtigstes Zentrum der Zuckerproduktion im Atlantischen Ozean zu ändern.*

<sup>202</sup> Sudgens, John, Sir Francis Drake, London, Pimlico Verlag 2006, S. 23

<sup>203</sup> Wolfram zu Mondfeld, Don Francisco Zapate, spanischer Kapitän der Cacafuego, Schicksale berühmter Segelschiffe, München 1989, S. 66

<sup>204</sup> Sudgen, John, Sir Francis Drake, London, 2006, S. 133, und auch Anmerkung: Ferdinand Magellan 1519-1522 war der Erste der die Welt umsegelte, und auch...*“1434 umfuhr der portugiesische Seefahrer Gil Eanes im Auftrag Heinrich des Seefahrers (Padrao dos Descobrimentos in Belem/Lisabon) das Kap Bojador (Kap ohne Wiederkehr) an der Westküste Afrikas- eine wichtige Etappe bei der Entdeckung des Seeweges nach Indien und damit auch ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur europäischen Expansion.“* und auch Leithäuser G. Joachim, Weltweite Seefahrt, Berlin 1975 S. 157

<sup>205</sup> Golden Hinde – Goldenen Hirschkuh, ein Nachbau dieses Schiffes liegt heute im Hafen von London, Dudszus Alfred, Köpcke Alfred, Das große Buch der Schiffstypen, Weltbild Verlag, Augsburg 1995, Abbildung der Freibeutergaleone, Nachbau, S.147 und auch Leithäuser G. Joachim. S. 183

<sup>206</sup> Cordingly, David, Piraten, Kopenhagen 1999, S. 33

- Drake plante durch die Magellanstrasse in den Pazifik zu segeln.<sup>207</sup>

Anmerkung: Magellan beginnt mit der ersten Weltumsegelung 1519-1522 und entdeckte die Meerenge, die noch heute seinen Namen trägt, eröffnete einen Seeweg zum Pazifik und der Westküste Südamerikas vor allem aber die westliche Route nach Ostindien.

Dazu schreibt Emmer Piet:

*„Im Rahmen der englischen Versuche, die spanisch-portugiesischen Ansprüche auf ein Kolonialmonopol für die überseeische Welt zu erschüttern, hatte erstmals Francis Drake 1577 eine Fahrt durch die Magellan Straße zu den Gewürzinsel unternommen.“*<sup>208</sup>  
Danach umschiffte er als erster Engländer das Kap Horn.

1585 segelte Sir Francis Drake<sup>209</sup> mit einer kleinen Flotte nach West Indien um zum wiederholten Mal spanische Schatzschiffe zu kapern.

Emmers schreibt dazu :

*„ Alle späteren Versuche im letzten Viertel des 16.Jahrhunderts z.B. James Lancaster 1591 und 1594, hatten sich aufgrund völlig unzureichender Kenntnisse als Fehlschläge erwiesen “*<sup>210</sup>

Kaperfahrten wurden zumeist von „privaten“ Personen finanziert. Lord Walsingham beteiligte sich (er war damit auch einer der Initiatoren der Staatspiraterie) genauso wie die englische Königin mit ihrem „Privatvermögen“. Gleichzeitig dienten diese Kaperfahrten auch wissenschaftlichen Zwecken und der Vertretung englischer Interessen, weshalb auch von einer privatwirtschaftlich organisierten Staatspiraterie gesprochen werden kann. Ähnliches geschah in unserer Zeit im ölreichen sudanesischen Darfur<sup>211</sup> oder im Krieg gegen Lybien.

---

<sup>207</sup> Emmer Piet, C. Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche, Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion, S. 224 und auch [www.nationalgeographic.de/reportagen/entdecker/francis-drake](http://www.nationalgeographic.de/reportagen/entdecker/francis-drake), eingesehen am 30.7.2014 um 17.28 Uhr

<sup>208</sup> Emmer, P.C. Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche, Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion, Hrsg. Eberhard Schmitt, Verlag C.H. Beck, München 1988, S.224 und auch Anmerkung: Die Beute (u.a.20 Tonnen Silber und Gold) die Sir F. Drake von seiner dreijährigen Weltumsegelung nach England brachte wurde nach seiner Rückkehr von der Weltumsegelung im Jahre 1580 in Trematon Castle Cornwall gelagert, damit konnten Englands Schulden zur Gänze bezahlt werden, sowie der Aufbau der englischen Flotte die zur Verteidigung Englands 1588 in Auftrag gegeben und auch Cordingly, David, Piraten, Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Turner Publishing 1966, Köln 1997, S. 32

<sup>209</sup> Hampden, J., Francis Drake Privateer, London 1972, S. 45 und S. 46 aber auch John Sugden, Sir Francis Drake London 1996, S. 45 und S. 79

<sup>210</sup> Emmer, Piet, C. Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche, Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion, S. 224.

<sup>211</sup> Das Ölreiche Darfur – Region im Südsudan

Auch für Francis Drakes Fahrten fand man damals passende Erklärungen, wie z.B. Befreiung aus der katholischen Tyrannei oder vom Papst in Rom.

Äußerst erfolgreich war F. Drake 1587 beim Überraschungsangriff gegen den wenig gesicherten Hafen von Cadiz.<sup>212</sup> Diese Attacke bedeutete aber zugleich eine offene Kriegserklärung an Spanien. Sie schwächte Spaniens militärisches Potential auf See und verzögerte den Angriff auf England um ein Jahr.

Der erfolgreiche Angriff wurde vom englischen Geheimdienst verdeckt vorbereitet.<sup>213</sup> Drake setzte seine Kapernfahrt in Richtung Azoren fort. Dabei wurden etliche Handelsschiffe, welche dringend benötigte Lieferungen für die spanische Marine in Lissabon an Bord führten, aufgebracht.

1587 konnte Drakes Piratenflotte bei São Miguel<sup>214</sup> ein königlichen Handelsschiff aufbringen. Diese Karacke war ein mit Porzellan, Seide, Gewürzen, Edelmetallen und Juwelen beladenes Schiff, dessen Handelswert £ 250.000.-<sup>215</sup> überstieg.

Dieses Schiff war Eigentum Philipps II. Die wertvolle Ladung hätte dieser für die Finanzierung seiner Schiffsflotte benötigt.<sup>216</sup>

Vor 1570 besaß König Philipp II. keine eigene ständige Marine. Die spanische Krone verließ sich auf kleine private Geschwader, die beim König unter Vertrag standen, oder auf bewaffnete Kauffahrer, die angemietet wurden. Erst zur Zeit der Rebellion Flanderns wurde die Verteidigung des Atlantiks wichtig und der König von Spanien begann mit dem Aufbau einer permanenten Flotte.

---

<sup>212</sup> Roland, Susan, *The Pirate Queen, Elisabeth I., her private Adventures, and the dawn of Empire* S. 299

<sup>213</sup> Ronald, Susan, *The Pirate Queen – Queen Elizabeth I, her pirate Adventures, and the Dawn of Empire*, New York 2008, S. 294 ff. und auch Cordingly, David, *Piraten, Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren*, Köln 1997, S.29

<sup>214</sup> Sao Miguel ist die größte Insel und liegt bei den Azoren und zählt zur Ostgruppe des Archipels

<sup>215</sup> *Das Pfund Sterling bildete sich als Zählinheit, da im Mittelalter - von seltenen Ausnahmen abgesehen - aus dem englischen Towerpfund exakt 240 Pfennige (Sterlinge) ausgemünzt wurden. Auch der Normanne Wilhelm der Eroberer (William the Conqueror) übernahm nach 1066 das angelsächsische Towerpfund, so daß sich am Münzgewichtssystem nichts änderte. Das Pfund Sterling ist lange Zeit metrologisch nur induktiv fassbar, bis 1266 das Pennyweight als 32 Weizenkörner (aus der Mitte der Ähre) definiert wird. Seit 1280 gilt die übliche Definition des "Pfenniggewichts" zu 24 Weizenkörnern (Grains), im Gewicht zu je 0,0648 g. Bis ins 14. Jh. bedeutete Sterling in England sowohl eine ausgeprägte Münze wie auch den 240. Teil des Pfunds*, [www.geschichtsforum.de](http://www.geschichtsforum.de) > Mittelalter > Die angelsächsischen Reiche, eingesehen am 7.7.2014 um 23.12 Uhr

<sup>216</sup> Ebd. S. 302 ff. und auch Leithäuser G. Joachim, *Weltweite Seefahrt*, Kopenhagen 1975, S. 186 ff.

Um Drake habhaft zu werden, entsandte man Marquis de Santa Cruz, den spanischen Flottenkommandant und Kriegsheld der Seeschlacht von Lepanto,<sup>217</sup> jedoch ohne Erfolg. Nach dem plötzlichen Ableben von Admiral Santa Cruz, beauftragte König Philipp II. Admiral Medina Sidonia,<sup>218</sup> das Kommando der spanischen Flotte zu übernehmen.

Mattingly Garrett schreibt dazu:

*„ That was Medina Sidonia s first job. By a desperate appeal to the king he succeeded in preventing Santa Cruz s private secretary from making off with all the old Captain General s papers, with all the battle plan, intelligence reports and administrative files of the fleet, before the new Captain General could even see them. ”*<sup>219</sup> -

*.. „Das war Medina Sidonia erster Auftrag. Ein verzweifelter Appel an den König. Medina Sidonie versuchte mit Aufzeichnungen, geheimen Berichten und Dokumenten von Admiral Santa Cruz die Schlacht vorzubereiten.“*

Auch Anthony Standen, (=Pompeo Pelligrini),<sup>220</sup>, Meisteragent der englischen Königin Elisabeth I., überbrachte die Nachricht, dass Lotsen für die geplante Übersetzung bei Dünkirchen in Lissabon eingetroffen seien.

Das zeigte an, dass die spanische Seeflotte in Richtung England unterwegs war. Lord Walsingham informierte laufend die englische Flotte über die spanische Strategie und die Königin über den aktuellen Stand der spanischen Seeflotte.

Er betrieb die Staatspiraterie, auch gegen die Anweisungen der englischen Königin.

Der Wunsch Elisabeth I. war, das Königreich Spanien nicht durch Angriffe auf spanische Häfen zu provozieren. Schriftliche Aufträge für derartige Überfälle wurden vage abgefasst, ohne das Angriffsziel zu bestimmen.

---

<sup>217</sup> Die Seeschlacht von Lepanto fand 1571 im ionischen Meer vor dem Golf von Patras im heutigen Griechenland statt.

<sup>218</sup> Herzog von Medina de Sidonia, entstammte aus einer spanischen Magnatenfamilie aus Andalusien und wurde Kommandeur der spanischen Flotte. Die Familie wird erstmals im 10. Jahrhundert im Zusammenhang mit der Reconquista, der christlichen Rückeroberung der Halbinsel, erwähnt

<sup>219</sup> Mattingly, Garrett, *The Armada*, Verlag Houghton Mifflin Company Boston USA 1959, S.207

<sup>220</sup> Bei der damaligen Geldstabilität ein ungeheurer Betrag, wenn man bedenkt, dass für nur absolute Meisteragenten seiner englischen Mäjestät, wie es Pompeo Pelligrini war, eine äußerst begehrte aber selten hohe 100 Pfund Pension pro Jahr, als Lohn bestätigt wurde. [www.roryclements.com/pages/john.../spies.as](http://www.roryclements.com/pages/john.../spies.as), eingesehen am 2.4.2015 um 11.46 Uhr

Zweck war, bei etwaigem Abfangen dieser Aufträge durch spanische Agenten, eine unvollständige Information zu hinterlassen.



Abbildung: 16

Geplant war, der spanischen Seeflotte bereits vor deren Eintreffen in englischen Gewässern entgegen zu segeln, da befürchtet wurde, dass sie die Hafencbucht von Plymouth direkt angreifen würden.

Heftige Winde verhinderten jedoch die Ausfahrt Drakes aus Plymouth

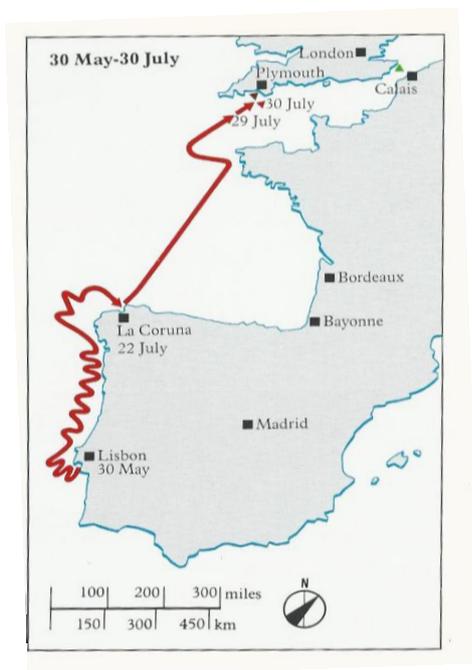


Abbildung: 17 Fahrt von Lissabon nach Plymouth

#### 4.4. Die spanische Seeflotte segelt nach England

Am 9. Mai 1588 lief die spanische Flotte aus Lissabon aus, segelte den Tagus<sup>221</sup> entlang nach Belem.<sup>222</sup> Nach einigen Reparaturen, Gegenwinden und neigenden Vorräten wurde am 29. Juli 1588 4.p.m.<sup>223</sup> die spanische Flotte<sup>224</sup> mit ihren Segelschiffen,<sup>225</sup> vor der Küste Englands gesichtet.

Parallel dazu wurde die englische Flotte einige Tage im Juli, im Hafen von Plymouth wegen ungünstiger Winde festgehalten.

Eine strategische Fehlentscheidung der Spanier, die sich in absehbarer Zeit bitter rächen sollte, war

der Umstand, die englische Flotte im Rücken zu haben, in den Ärmelkanal einzufahren ohne einer garantierte Rückfahrmöglichkeit und ohne einen sicheren Hafen für Versorgung und Reparaturmöglichkeit für die Schiffe zur Verfügung zu haben.

Hätten die Spanier angegriffen, wie Lord Walsingham berechtigt befürchtete, wäre die bewegungsunfähige englische Flotte in der Bucht festgesessen, während die spanische Flotte den Wind im Rücken gehabt hätte. Bei einem derartigen, zwar sehr riskanten und sicher verlustreichen Angriff, hätte die spanische Seeflotte ihre Überlegenheit beim Entern völlig einsetzen können und den Engländern hätten ihre wendigeren Schiffe und die Kanonen mit höherer Kadenz wenig genützt. Selbst wenn die Engländer einen günstigeren Wind gehabt hätten, wäre ein Angriff mit Strategie nötig gewesen.

Auch der befestigte Hafen und die Hafenartillerie hätten den Engländern nur wenig genützt, da sie in einem Schlachtgetümmel nicht effektiv schießen hätten können, ohne die eigenen Schiffe zu treffen und Landtruppen waren in Plymouth nur bedingt verfügbar.

Elek, Paul schreibt dazu:

*„Die spanische Flotte wurde daran gehindert, sich, wie geplant, mit den spanischen Invasionstruppen in den Niederlanden zu vereinigen; sie wurde in die Nordsee getrieben, wo*

---

<sup>221</sup> Der Tagus ( Tejo) der längste Fluss der iberischen Halbinsel

<sup>222</sup> Belem ist der westlicher Stadtteil Lissabons

<sup>223</sup> Armada Katalog 1588-1988 S. 233

<sup>224</sup> Ian, Frial, Armada, 1588 – 1988, M.J. Rodriguez –Salgado and the staff of the National Maritime Museum, London 1988, S.169 (Kap.8.38) – S.233, Dto., S.170 und Tabelle S. 31

<sup>225</sup> Zusammenfassung der Streitkräfte, am 9. Mai 1588, verlassen die Schiffe den Hafen von Lissabon:

131 Schiffe mit einer Gesamtlast von 57.868 Tonnen, 19.295 Soldaten, 8.050 Seeleute, 2.431 Artillerie-Zubehöerteile, 123.790 Geschosse, 5.175 Doppelzentner Schießpulver, 1.232 DZ Segeltaue und 1.151 DZ Tauwerk und auch Neil, Hanson, The Confident Hope of a Miracle, The True Story of the Spanish Armada Daily Telegraph CORGI Books 2003, S 324 ff.

*sie der Sturm überwältigte und zerstörte, als ihre Schiffe versuchten, die Britischen Inseln zu umsegeln um nach Spanien zurückzukehren.*<sup>226</sup>

In dieser Situation wäre eine vollständige Zerstörung der gesamten englischen Flotte, wenn auch unter hohen eigenen Verlusten, möglich gewesen, und England hätte dann über keine weitere effektive Verteidigung mehr verfügt.

Wie an diesem Beispiel dargelegt, ist ein Sieg nach einer Auseinandersetzung nicht immer nur durch die disziplinierte Durchführung eines guten Plans zu gewinnen, sondern manchmal auch durch die situative, schnelle Entscheidung vor Ort. Deshalb ist eine geplante Aufklärung besonders wichtig, so konnten die Engländer ihre Überlegenheit erst ausspielen, als sie die spanische Seeflotte von hinten und immer nur durch kleinere, militärische Nadelstiche angriffen und damit die riesige, spanische Flotte einfach zermürbten.

Das gut funktionierende Spionagenetz benötigte viel Geld, so betrug das Budget für die gesamte internationale Spionage aus dem Staatshaushalt 1587<sup>227</sup> ca. £ 3.300,-<sup>228</sup>

Die venezianischen Netzwerke wurden vornehmlich von Venedig aus finanziert.

Welches Gewaltpotential ein derartiges geheimdienstliches Netzwerk durch die bloße Verbreitung von falschen Gerüchten auslösen kann, zeigt das unrühmliche Ende jener spanischen Seeleute, deren Schiffe bei der Flucht über Schottland auf Grund liefen. Die Schiffbrüchigen wurden, obwohl sie sich völlig erschöpft ergaben, von der englischen Bevölkerung brutal abgeschlachtet.<sup>229</sup>

Das Verbreiten von Gerüchten über Gräueltaten der Spanier, ihre speziellen, mitgeführten Werkzeuge, womit man englische Häretiker lebendig häuten könne, sowie das Gerücht, dass alle Kinder ab sieben Jahren ermordet werden sollten, versetzten die Bevölkerung in Angst und Schrecken.

Der englische Geheimdienst war für die damals bescheidenen technischen Mittel, mit seiner militärischen Aufklärung, den militärischen Aktionen der Spanier immer ein wenig voraus. Das Ziel der politischen Bestrebungen des englischen Geheimdienstes über all die Jahre bis 1588, war eine finale Konfrontation zwischen den beiden Königreichen, möglichst auf See,

---

<sup>226</sup> Elek, Paul, Abenteuer der Segelschiffahrt 1520-1914, München 1970, S.22

<sup>228</sup> Budinsky, Stephen, Her majesty's Spymaster: Elisabeth I, Sir Francis Walsingham, and the birth of modern espionage, United States, New York 2006, S.199 ff.

<sup>229</sup> Schnitter, Helmut, Von Salamis bis Dien Phu, Berlin 1987, S.225 ff.

herbeizuführen. Denn der unerschöpfliche Silberstrom, der sich damals über das katholische Spanien ergoss, war eine immanente Bedrohung für die anvisierte Vormachtstellung Großbritanniens auf den Weltmeeren.

Eine klare Strategie von Lord Walsingham war, Spanien durch dauernde Überfälle und Piraterie, die von den staatstragenden Persönlichkeiten Englands privat finanziert wurden, zu schwächen.<sup>230</sup>

Die Aufstände in den Niederlanden wurden von Walsingham immer finanziell unterstützt, ebenso wurde ein direktes militärisches Eingreifen der Königin gefordert.<sup>231</sup>

Lord Walsingham versuchte, das noch katholisch regierte Frankreich mit allen Mitteln, wie mit Heiratsplänen oder mit wirtschaftlichen Versprechungen, aus dem Konflikt herauszuhalten.

Denn die Vertreter des „New Enlightenment“<sup>232</sup> in England wussten, dass nur durch eine Sonderstellung im Handel, beim Militär und im International Banking eine führende Rolle im Welthandel zu erreichen war.

Mit der Verurteilung von Maria Stuart als Landesverräterin, konnte die katholische Opposition in England ausgeschaltet werden.<sup>233</sup>

Diese Ereignisse lassen durchaus die Überlegung reifen, dass der moderne Geheimdienst weiterentwickelt und ab dem 16.Jahrhundert an politischer Bedeutung gewonnen hat, um tiefgreifende Veränderungen letztendlich mitzugestalten.

England wurde, mit der Abwehr der spanischen Seeflotte, zur überlegenen Marinemacht auf allen Weltmeeren, welche durch das Motto „Britain rules the waves“<sup>234</sup> ausgedrückt wurde. Diese Überlegenheit zur See ermöglichte in Folge den Ausbau des internationalen Handels und die Kontrolle über die internationalen Transportrouten.<sup>235</sup>

---

<sup>230</sup> Cordingly, David, Piraten, Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Köln 1997, S.29

<sup>231</sup> Neville, Williams, Elisabeth I, von England, Beherrscherin eines Weltreiches, Stuttgart 1967, S. 254 ff.

<sup>232</sup> Outram, Dorinda, The Enlightenment, Cambridge University, Press Cambridge 1995, S.3

<sup>233</sup> Kurz-Biographie Sir Francis Walsingham, eingesehen am 7.7.2013 um 23.23 Uhr und auch <http://www.luminarium.org/encyclopedia/walsingham.htm>, eingesehen am 9.10.2013 um 11.15 Uhr

<sup>234</sup> [universal\\_lexikon.deacademic.com/.../Rule,\\_Britannia,\\_rule\\_the\\_waves](http://universal_lexikon.deacademic.com/.../Rule,_Britannia,_rule_the_waves), eingesehen am 14.7.2014 um 17.34 Uhr

<sup>235</sup> Samhaber, Ernst, Kaufleute wandeln die Welt, Frankfurt am Main 1960 S.192 und auch [geschichtsvereinkoengen.de/Kolonialismus.htm](http://geschichtsvereinkoengen.de/Kolonialismus.htm), eingesehen am 12.7.2014 um 9.42 Uhr

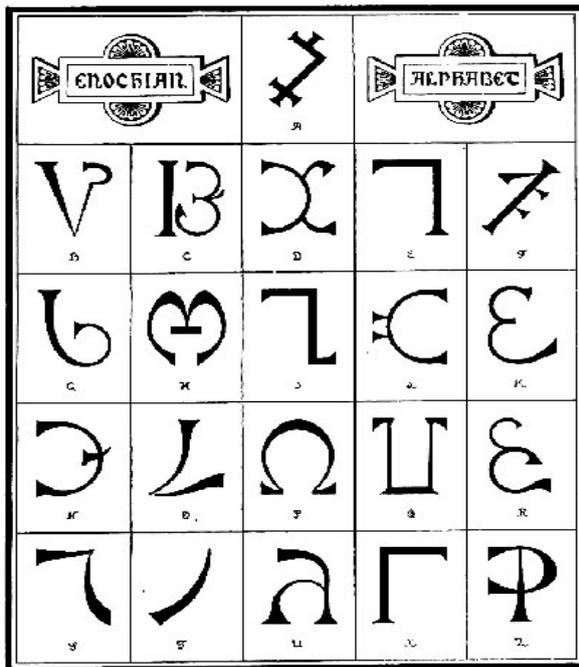


Abbildung: 18

## V. Verlauf des Zusammentreffens der englischen und spanischen Flotte

Als diese beiden riesigen Flotten sich zu ersten Mal am 21. Juli, nach dem in England noch gültigen julianischen Kalender, am 31. Juli 1588 gegenüberstanden, waren beide Seiten jeweils vom Gegner und deren Größe stark beeindruckt.

Dazu meint Neville William:

*(...) Als die spanische Flotte am 23. Juli am „Schnabel“ von Portland auftauchte, erhielt das Hauptheer der Engländer den Befehl, sich in Tilbury zur Abwehr einer Invasion zu sammeln.*<sup>236</sup>

Militärhistorisch betrachtet war das ein bedeutender Moment, nie zuvor standen sich derart große, mit neuartiger Kriegstechnologie ausgestattete Flottenverbände, - die englischen Schiffe waren wendig und mit neuartigen Kanonen bestückt,- gegenüber. Die Spanier waren

<sup>236</sup> Neville, William, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S. 270

von den englischen Schiffen äußert beeindruckt. Keine der Parteien wusste so recht, wie derartige Waffensysteme besonders effizient eingesetzt werden sollten.<sup>237</sup>

Es folgt eine Übersetzung und Zusammenfassung der Ereignisse aus der Literatur „Katalog Armada“:<sup>238</sup>

#### 5.1. Sonntag, 31. Juli

Wind and weather: wind begins to change about 2.a.m., and is west-north-west by early morning; wind and sea rise during the day, and the sea becomes rough.

Wind und Wetter: Der Wind ändert 2.a.m. und ist west-nordwestlich von frühen Morgen an.

Wind und Meer Anstieg im Laufe des Tages, das Meer wird rau.

In der Nacht von 30. auf 31. Juli<sup>239</sup> drehte der Wind auf Westnordwest, so dass es den Engländern möglich war, die Spanier über das offene Meer zu umfahren und achteraus<sup>240</sup> zu gelangen.

Weitere zwölf Schiffe der englischen Flotte konnten durch den günstigen Wind ebenso aus Plymouth auslaufen und ebenfalls hinter den spanischen Verband gelangen. Allerdings der Küste entlang, so dass sich durch die Nähe der erste Schusswechsel ergab – die Flaggen wurden gehisst, und die Auseinandersetzung begann.

Dieser erste Zwischenfall zwischen englischen und spanischen Schiffen vor (Plemua)<sup>241</sup> Plymouth<sup>242</sup> dauerte vier Stunden. Howard „*Ark Royal*“ attackierte die „*Rata*“, ein Schiff aus dem Verband der *Escuadra de Levante*, musste sich zurückziehen, als ihr andere Schiffe zu Hilfe kamen. Drake<sup>243</sup> „*Revenge*“, Hawkins<sup>244</sup> „*Victory*“, und Kommandant Frobisher

---

<sup>237</sup> Hanson, Neil, *The Confident Hope of a Miracle: The True Story of the Spanish Armada* 2003, S. 232 vgl. Verlag : Vintage Februar 14, 2006 und auch Neil Hanson 2004, *The Confident Hope of a Miracle: The True Story of the Spanish Armada*: UK Penguin Books 2004, aber auch Leithäuser, G. Joachim, S.186

<sup>238</sup> *Armada, 1588-1988*, London 1988, S.232-239

<sup>239</sup> Unter Berücksichtigung des Julianischen und Gregorianischen Kalenders

<sup>240</sup> Achteraus : mit achteraus, wird bezeichnet was vom Schiff aus nach hinten ist oder sich hinter dem Schiff befindet; das Gegenteil von achteraus ist voraus

<sup>241</sup> Macintyre, Donald, *Abenteuer der Segelschiffahrt 1520-1914*, Verlag Bertelsmann, Gütersloh 1962, S. 64, 3 Zeile

<sup>242</sup> Plymouth ist auch unter Plemua 1593, bekannt, [www.cavendish-auctions.com/.../current\\_auction\\_lo...](http://www.cavendish-auctions.com/.../current_auction_lo...), eingesehen am 8.11.2014 um 18.05 Uhr

<sup>243</sup> Francis, Drake, Sir (1539/45-1596) englischer Admiral, Seeheld und Freibeuter in Diensten der englischen Königin Elisabeth I. (1533-1603). Drake gilt als Begründer der englischen Seemacht (Sieg über die spanische Armada 1588). F. Drake stirbt am 28. Januar 1596 auf See vor Portobello (Panama) an der Ruhr.

„*Triumph*“ griffen die Spanier von achtern (achterlicher als querab liegt hinter der Mitte) an, die spanische Flotte setzte ihre Fahrt fort. Das einzige Schiff, das sich dem Kampf stellte, war die Nao „*San Juan*“ von Juan Martinez de Recalde, welche den Engländern über eine Stunde widerstand.

Als die „*Gran Grin*“ und die zwei Galeonen „*San Juan*“ und „*San Mateo*“ auf sie aufschlossen, drehten die Engländer ab.

Medina Sidonia hatte erkannt, dass die Engländer eher eine größere Distanz bevorzugten, da die Spanier als sehr gute Nahkämpfer galten, und ordnete an, weiter zu segeln. Die Schiffe der Engländer waren manövrierfähiger und schneller als die Schiffe der Spanier.

Am Nachmittag des 31. Juli kollidierte die spanische „*Nuestra Señora del Rosario*“ mit der spanischen „*Santa Catalina*“. In der Folge musste die „*Rosario*“ zurückgelassen werden. Der zweite Unfall ereignete sich kurz darauf. Auf der „*San Salvador*“ explodierte ein Pulverfass, was zur Folge hatte, das Schiff nicht mehr steuerbar war.<sup>245</sup>

## 5.2. Montag, 1. August

Wind and weather : apparently a continuing west wind, perhaps light to moderate; weather becomes calm at night.

Frischer Westwind, Wetter beruhigt sich.

Bei Sonnenaufgang hatte die spanische Flotte querab Berry Head,<sup>246</sup> südöstlich von England, die englische Flotte bereits weit hinter sich gelassen, Kommandant Howard war gezwungen, auf die übrigen Schiffe zu warten, und auch die restlichen Schiffe wurden aus dem Hafen von Plymouth hinaus beordert. An diesem Morgen formierte Medina Sidonia seine Flotte zu einem Halbmond der gegenüber den englischen Schiffe offen war, vierundvierzig der besten Schiffe, unter ihnen auch drei Galeassen und die Galeonen „*San Mateo*“, „*San Luis*“,

---

Sein Versuch, Panama von den Spaniern zurück zu erobern, war zuvor gescheitert. [www.uni-protokolle.de/Lexikon/Francis\\_Drake.html](http://www.uni-protokolle.de/Lexikon/Francis_Drake.html) eingesehen am 1.4.2015 um 9.19 Uhr

<sup>244</sup> Hawkins, Sir John (1532-1595) *englischer Seefahrer und Freibeuter in Diensten der englischen Königin Elisabeth I.* (1533-1603), Sir Hawkins war einer der ersten englischen Sklavenhändler, Vetter von Francis Drake, als Vizeadmiral war er siegreich im Kampf gegen die spanische Armada. Sein Schiff, das 1540 in Lübeck von dem englischen König Heinrich VIII. zur Verstärkung seiner Flotte gekauft worden war, hieß lange Zeit »Jesus von Lübeck«. und auch David Cordingly: *Piraten, Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren*, Köln 2006 S.23

<sup>245</sup> M. J. Rodríguez-Salgado und Ian Friel, *Armada 1588-1988* – London 1988, S. 237/238.

<sup>246</sup> 50 Grad 23 und 56 Min. N, 3 Grad 29 20 W Evans, D. „The History Of the Berry Head und auch Cherry, Bridget & Pevsner, Nikolaus, *The Buildings of England Devon* Penguin Verlag, 1989, S. 831

„*Florenzia*“ und „*Santiago*“, segelten von der Spitze ans Ende der Flotte, um sich dem näher kommenden Feind entgegenzustellen.<sup>247</sup>

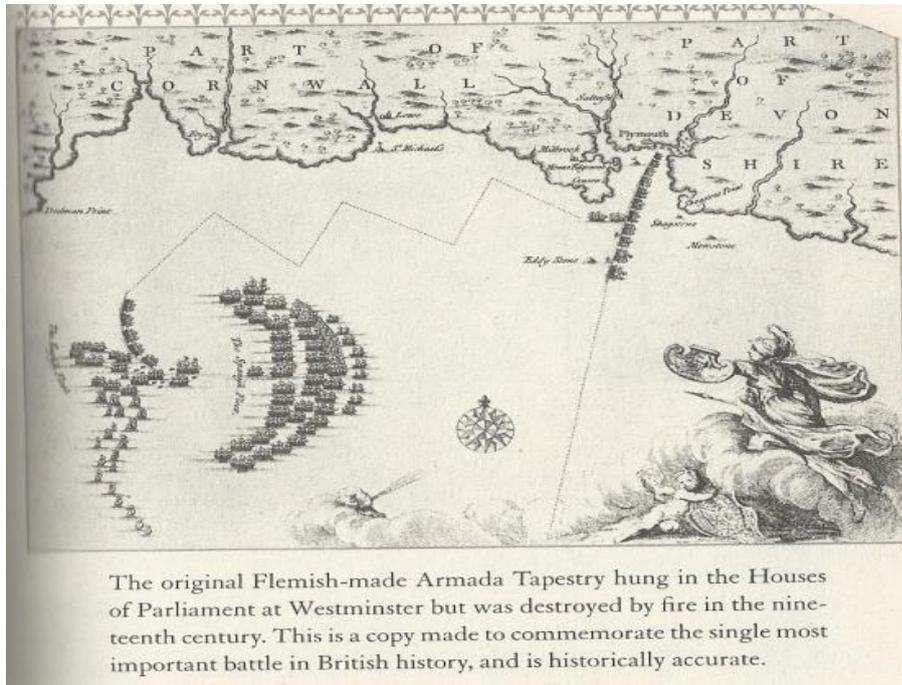


Abbildung: 19

Dienstag, 2. August

Wind and weather: light north-east to easterly wind springs up at dawn, later veering to south-east and then south – south – west, the change to a southerly direction occurring about 10 a.m.

Leichter Wind aus Nordost bis Ost, später über Südost drehend auf Südsüdwest und ab dem späteren Vormittag auf Süd.

Bei Sonnenaufgang befand sich die spanische Flotte bereits weiter nördlich als die englische Flotte und hatte so einen Windvorteil, da sie bereits mit halben Wind (von der Seite) segelte und die Engländer gegen den Wind kreuzen mussten. Medina Sidonia sah sich veranlasst, den Feind anzugreifen. Martin de Bertendona versuchte, mit der „*Regazona*“ die „*Ark Royal*“ zu entern, doch diese wich nach Lee (in die windabgewandte Seite) und aufs offene

<sup>247</sup> M. J. Rodríguez-Salgado und Ian Friel, *Armada 1588-1589* – London 1988, S. 238 und auch Paul, Lächler, Hans, Wirz, *Schiffe der Völker, Geschichte Technik*, Olten und Freiburg im Breisgau 1962, S.351

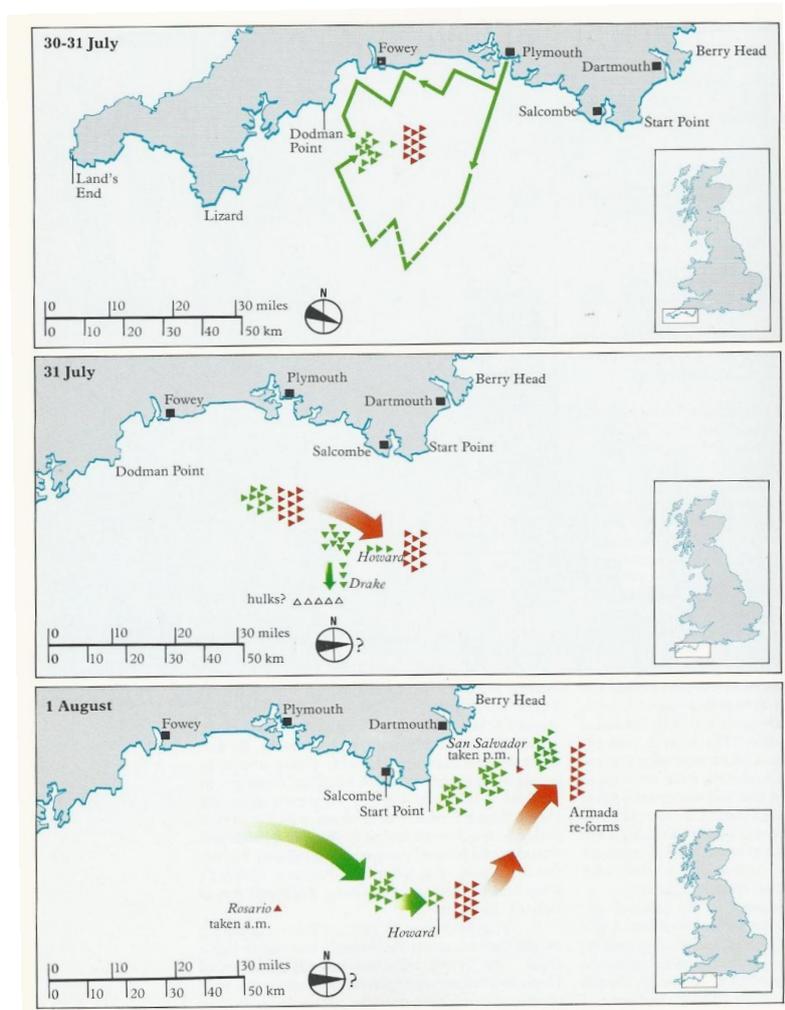


Abbildung: 20

Meer aus, kurz darauf standen sich die beiden Schiffe wieder gegenüber. Die „Ark“ wurde nun von der „Nonpareil“, der „Elizabeth Jonas“ und der „Victory“ unterstützt, die „Regazona“ von der „San Mateo“, der „Rata Encoronada“ und der „San Juan de Sicilia“. Der englische Verband nahm allerdings mit dem Wind immer mehr Fahrt auf und es gelang ihnen, die spanischen Schiffe, die sich von backbord (links), und somit von der Küste her, näherten, hinter sich zu lassen.

In der Zwischenzeit begann eine weitere Schlacht an der windabgewandten Seite von Portland Bill,<sup>248</sup> einer kleinen Landzunge an der südlichen Küste Englands. Die „Triumph“, mit den verbündeten Schiffen „Merchant Royal“, „Centurion“, „Mary Rose“ und „Golden Lion“ trieben zu weit nach Lee<sup>249</sup> ab und waren dadurch von der restlichen Flotte getrennt,

<sup>248</sup> Portland Bill, ist eine Insel im Ärmelkanal.

<sup>249</sup> Der Begriff Lee: bedeutet, die dem Wind abgekehrte Seite des Schiffes, der Begriff Luv, bedeutet aus der Seemannsprache die dem Wind zugekehrte Seite des Schiffes.

so dass die spanischen Galeassen sie angriffen und für über eineinhalb Stunden schwer bekämpften. Als der Wind schließlich auf Süd drehte, war es Kommandant Howard möglich, diesen zu Hilfe zu kommen. Auch Medina Sidonia<sup>250</sup> gelang es, zu seinen Verbündeten aufzuschließen, es entbrannte ein heftiger Kampf, vor allem zwischen den beiden Flaggschiffen „*San Martin*“ und der „*Royal Ark*“. Sidonia versuchte die „*Ark*“ zu entern, was diese erfolgreich mit Kanonenfeuer auf kurze Distanz verhinderte. Schließlich konnten die Engländer aufgrund ihrer kleineren und schnelleren Schiffe entkommen, die spanische Flotte formierte sich neu. Dieser Kampf brachte beiden Flotten hohe Verluste und großen Materialschaden.<sup>251</sup>

#### 5.4 Mittwoch 3. August

Wind and weather: calm, with some light wind

Ruhiges Wetter mit leichter Brise.

Beide Streitmächte befanden sich an diesem Tag bereits querab der „Isle of Wight“. Medina Sidonia teilte die Nachhut in zwei Verbände. Ein Schiff der Spanier, die „*Gran Grifon*“, kam abgeschlagen hinterher und wurde von der englischen Flotte angegriffen. Der Kampf dauerte zwei Stunden, und der Schaden an der *Urca*<sup>252</sup> war erheblich, obwohl sie von der vorhin erwähnten Nachhut verteidigt wurde. Als Gefahr bestand, dass auch der Hauptverband der spanischen Flotte aufschließen würde, drehte die englische Flotte ab und stoppten die Angriffe. Kapitän Howard sandte daraufhin Versorgungsboote an die Küste, um Munition einzuschiffen. Des Weiteren wurde beschlossen, die gesamte Flotte in vier Verbände, unter den Kommandos von Howard, Drake, Hawkins und Frobisher, aufzuteilen. Dieser Entschluss wurde vermutlich aufgrund der außerordentlich disziplinierten Taktik des Feindes getroffen, man erhoffte sich, die Angriffe besser organisieren zu können. Howard ordnete an, dass jeweils sechs Handelsschiffe aus jedem Verband die Spanier in der Nacht abwechselnd attackieren sollten, um diesen keine Möglichkeit auf Nachtruhe zu geben, doch das Wetter war zu ruhig, um anzugreifen, da man durch die herrschende Flaute relativ manövrierunfähig war.

---

<sup>250</sup> Don Alonso Perez de Guzman el Bueno, ist der 7. Herzog von Medina Sidonia (1550-1619)

<sup>251</sup> M. J. Rodríguez-Salgado und Ian Friel, *Armada 1588-1988* – London 1988, S. 238/239

<sup>252</sup> Merkmale und Definition der Schiffe Allgemein und der *Urca* im Kapitel VII. dieser Arbeit

## 5.5. Donnerstag, 4. August

Wind and weather, calm, with light winds, probably from the west.

Ruhiges Wetter mit leichtem Wind aus Westen.

„Spanische Nachzügler, allen voran die „*Santa Ana*“ und die „*San Luis*“, verleiteten die englische Flotte, immer wieder anzugreifen, doch wurden sie zurückgeschlagen. Der Kampf wurde heftiger, als drei spanische Galeassen zusammen mit der „*Rata*“ und der „*San Juan de Sicilia*“ zu Hilfe kamen, doch entstand auf beiden Seiten nur oberflächlicher Schaden. Als der Wind leicht auffrischte, verlor die „*San Martin*“ den Anschluss an die spanische Flotte und wurde von Kommandant Frobishers Verband attackiert, das Schiff erlitt erheblichen Schaden, doch wieder kamen spanische Schiffe zu Hilfe, und Kommandant Frobisher floh in Richtung der windabgewandten Seite. Die spanische Flotte versuchten noch, die „*Triumph*“ zu entern, doch der Wind wurde stärker, und so war es Kommandant Frobisher möglich, relativ schnell Fahrt aufzunehmen und mit dem Wind nach Lee zu entkommen. Auch der Versuch, sie mit den zwei schnellsten Galeonen einzuholen, schlug fehl. Frobisher war zu erfahren, und sein Schiff, das größte der englischen Flotte, zu schnell.“

„Währenddessen kämpfte Drake mit Schiffen an der dem offenen Meer zugewandten Flanke der spanischen Seeflotte, in der Hoffnung, diese nach Norden und somit in Richtung der englischen Verbündeten zu treiben, was äußerst fatal für die spanische Seeflotte gewesen wäre. Medina Sidonia, seiner beinahe ausweglosen Situation bewusst, gab Befehl zum Ausschwärmen. Auch dieser Kampf brachte keiner Seite einen Vorteil. Der Verbrauch an Munition war jedoch enorm, und so schickte Sidonia Schiffe zum Herzog von Parma, der in Dunkirk <sup>253</sup> stationiert war, um nachzuladen, während Howard anordnete, das Feuer einzustellen und auf Lord Henry Seymour und dessen Verband zu warten.“<sup>254</sup>

## 5.6. Freitag, 5. August

Wind and weather: wind drops before dawn, and it is not until sunset that a light wind springs up, probably from the west.

Gegen Sonnenaufgang aufkommende Flaute, die den ganzen Tag anhält. Gegen Abend aufkommende leichte Brise aus Westen.

---

<sup>253</sup> Dünkirchen ist eine Hafenstadt in Nordfrankreich, eingesehen am 13.1.2015, um 00.18 Uhr [www.ocean24.de](http://www.ocean24.de)  
› Reedereien › Norfolk Lines › Häfen, eingesehen am 13.1.2015 um 00.18 Uhr, und liegt rund 10 km von der belgischen Grenze entfernt, Autofähre von Dünkirchen nach Dover,

<sup>254</sup> M. J. Rodríguez-Salgado und Ian Friel, *Armada 1588-1988*, London 1988, S. 239

Keiner der beiden Kontrahenten machte an diesem Tag Fortschritte. Sidonia schickte nochmals einen Brief mit der Bitte um Munition zum Herzog von Parma und bat obendrein um vierzig bis fünfzig kleinere Boote, mit denen er die Engländer solange beschäftigen wollte, bis sich die spanische Seeflotte wieder vollständig vereinigen und formieren konnte, um danach die englischen Schiffe zu entern und so den Sieg zu erlangen. Er erhoffte sich auch die persönliche Unterstützung von Parma und dessen Flotte. Unterdessen wurden einige Männer der Engländer, unter ihnen Hawkins<sup>255</sup> und Frobisher, zum Ritter geschlagen, um sie - meiner Meinung nach - zusätzlich zu motivieren. Bei Sonnenuntergang kam Wind auf, und die spanische Flotte machte Fahrt Richtung Calais, gefolgt von den Engländern.

#### 5.7. Samstag, 6. August

Wind and weather: south-westerly wind, heavy showers and poor visibility

Wind aus Südwest, starker Regen, sehr schlechte Sicht.

Beide Flotten formierten sich jeweils zu einer Einheit, und alle Nachzügler hatten aufgeschlossen. Obwohl sie sich relativ nahe gegenüberlagen, unterließen sie einen Angriff. Um zehn Uhr vormittags war die spanische Seeflotte dicht an der französischen Küste auf der Höhe von Boulogne<sup>256</sup> und erreichte gegen sieben Uhr abends den Hafen von Calais, wo sie vor Anker ging, um auf den Herzog von Parma zu warten. Die englische Streitmacht ankerte unterdessen außerhalb des Hafens. Wenig später stieß noch Seymour mit seiner Flotte dazu, und die Anhäufung an englischen Schiffen vergrößerte sich auf 140. Lord Henry Seymour<sup>257</sup> musste seine Aufgabe, den Herzog von Parma zu überwachen, aufgeben, das macht deutlich, welche Gefahr Kommandant Howard in der spanischen Seeflotte sah. Dieser wurde jedoch unterdessen von Justin von Nassau<sup>258</sup> daran gehindert, den Ärmelkanal zu durchqueren. Howard nützte die Feuerpause, um sich mit Sir William Winter, dem Kapitän der „*Vanguard*“<sup>259</sup> aus dem Verbund Seymours, zu beraten. Dieser schlug aus eigenen

---

<sup>255</sup> Cordingly, David, Piraten, Furcht und Schrecken, S.29 Hawkins, John, aus Plymouth, unternahm drei Reisen zu den Westindischen Inseln und war einer der ersten englischen Profiteure.

<sup>256</sup> Boulogne steht für Grafschaft (ehemals niederländisch: Graafschap Bonen) Hafenstadt Boulogne –sur-Mer

<sup>257</sup> Seymour, Henry, Lord, war ein jüngerer Sohn von Lord Edward Seymour 1.Duke of Somerset and Anne Stanhope. Er heiratet Joan Perca, die Tochter von Thomas Percy, 7 ter Herzog von Northumberland

<sup>258</sup> Justinus van Nassau (1559-1631) , war das außereheliche Kind von Wilhelm von Oranien. Er war niederländischer Armeekommandant. [www.cyclopaedia.de/wiki/Thomas\\_Henry\\_Seymour](http://www.cyclopaedia.de/wiki/Thomas_Henry_Seymour), eingesehen am 28.3.2015 um 16.01 Uhr

<sup>259</sup> Die Galeone *Vanguard* lief unter englischer Fahne in Woolwich vom Stapel. Der erste Kommandant der *Vanguard* war Vice Admiral Sir William Wynter, 1588 kommandierte Captain Sir Henry Palmer. Errichtet

Stücken vor, die Spanier im Hafen mit sogenannten „Brandern“ (unbemannte, brennende Schiffe) zu attackieren, doch dies musste vom Kriegsrat abgesegnet werden.<sup>260</sup>

#### 5.8. Sonntag, 7. August

Wind and weather: calm until 5 a.m., wind freshening with showers, probably from the south – west or south south west, perhaps later veering to the west and north-west.

Wind und Wetter ruhig bis fünf Uhr früh, danach auffrischender Wind mit Regenschauern aus Südwest bis Südsüdwest, später drehend auf West bis Nordwest.

Sidonia Medina erreichte eine schlechte Nachricht, Parma konnte weder auslaufen noch Munition schicken. Trotzdem entschied er sich, im Hafen zu bleiben. Währenddessen wurde die Attacke mit Brandern genehmigt, wovon die spanische Flotte jedoch erfuhr. Sir Henry Palmer wurde nach Dover geschickt, um geeignete Boote und leicht entzündbares Material zu besorgen. Aufgrund ungünstigen Wind, der jetzt auf Nordwest drehte (Anm.: Dover liegt nordwestlich von Calais) war klar, dass Palmer es nicht schaffen würde, rechtzeitig zurückzukehren. So beschloss Kommandant Howard, acht seiner Schiffe zu Brandern umzurüsten.<sup>261</sup> Dazu war wie folgt nötig: Eine Mannschaft setzte das Schiff in Brand und macht Fahrt mit dem Schiff auf die Spanier, und sprang rechtzeitig über Bord. Der günstige Wind und die Strömung kamen der englischen Flotte dabei entgegen, und die brennenden Boote trieben in Richtung Hafen. Medina Sidonia hatte ausreichend Zeit, die meisten seiner Schiffe in Sicherheit zu bringen. Es kam zu einer einzigen Kollision, bei der das Ruder des Galeassenflaggschiffs „*San Lorenzo*“ brach. Dieses musste daraufhin im Hafen festmachen. Der Rest der Flotte wurde zunächst nach Richtung „Dunkirk“, wo der Herzog von Parma mit seinen Soldaten wartete, abgetrieben.

Bald verlagerte sich das Kampfgeschehen weiter nördlich und somit immer weiter weg von der Möglichkeit eines Zusammenschlusses mit dem Herzog von Parma.<sup>262</sup>

---

*und konstruiert wurde die 500 Tonnen schwere Galeone von Matthew Baker, unter Elisabeth I. Die Vanguard war 36 m lang, 10.6m breit und 4.3m tief und mit 32 Kanonen bestückt. Die Schwesterschiffe waren die Triumph und Rainbow, die größten der englischen Flotte. Diese drei Schiffe galten als die modernsten der damaligen Zeit.* [www.desf.de/index.php/HMS\\_Vanguard\\_\(1586\)](http://www.desf.de/index.php/HMS_Vanguard_(1586)) eingesehen am 29.3.2015 um 15.40 Uhr

<sup>260</sup> M. J. Rodríguez-Salgado und Ian Friel, *Armada 1588-1988*, London 1988, S. 240

<sup>261</sup> Neville, William, *Elisabeth I. von England*, Stuttgart, 1967, S.270

<sup>262</sup> M. J. Rodríguez-Salgado und Ian Friel, *Armada 1588-1988*, London 1988, S. 240

## 5.9. Montag, 8. August

Wind and weather: English reports of the wind in the morning being from the south-south-west; eventually freshens from the north-west; by nightfall the sea was very rough, with a west-north-westerly wind.

Morgens Wind aus Südsüdwest, später auffrischend und drehend auf Nordwest. Bei Einbruch der Nacht schwere See mit Wind aus Westnordwest.

Bei Sonnenaufgang trafen die Kontrahenten aufeinander. Die Schlacht bei Gravelines begann zwischen sieben und neun Uhr morgens und dauerte bis Nachmittag bzw. frühen Abend.<sup>263</sup>

Die Galeasse „*San Lorenzo*“ war unterdessen bei ihrem Versuch, aus Calais wieder auszulaufen, auf eine Sandbank vor Calais aufgelaufen. Dieser widmete Kommandant Howard nun seine ganze Aufmerksamkeit, während die anderen englischen Schiffe die spanische Flotte verfolgten. Durch die Untiefen war es Kommandant Howard aber nicht möglich, dem Galeassenverband, bestehend aus der „*San Lorenzo*“, der „*Girona*“, der „*Zuniga*“ und der „*Napolitana*“ unter dem Kommando von Huc de Montcada, nahe zu kommen. Man entschied sich für das Entern mit Beibooten.

Ein heftiger Kampf entbrannte, und als der Kommandant durch einen Kopfschuss ums Leben kam, flohen die weiteren drei Galeassen und machten sich auf dem Weg zum Herzog von Parma. Die Engländer begannen die Galeasse „*San Lorenzo*“ zu plündern, der Bürgermeister von Calais<sup>264</sup> unterband, aufgrund der Bitte vom Versorgungsgeneral der spanischen Flotte, Bernabe de Pedroso,<sup>265</sup> der sich in Calais befand, um Lebensmittel einzuschiffen diese Plünderung. Daraufhin plünderten die Franzosen das Schiff „*San Lorenzo*“, und übergaben das Schiff abschließend an die Spanier zurück, welche die darauf befindlichen Kanonen vor einer weiteren Plünderung retteten. Nach diesen Plünderungen und Auseinandersetzungen sank die Galeasse „*San Lorenzo*“.

Zwischenzeitlich beschloss Medina Sidonia, mit seinem eher dürftigen Schiffsverband auf eigene Faust die Engländer anzugreifen, er befürchtete, dass die Schiffe der spanischen Flotte

---

<sup>263</sup> Lächler, Paul, Wirz, Hans, *Schiffe der Völker*, Geschichte Technik, Olten und Freiburg im Breisgau 1962, S. 351

<sup>264</sup> *Calais liegt an der nordfranzösischen Küste an der Straße von Dover, der Verbindung des Ärmelkanals (frz. la Manche) mit der Nordsee (frz. Mer du Nord). Es ist die engste Stelle zwischen England und Frankreich 34km von der Südküste Englands entfernt.* [www.aferry.de/calais-Fähre-Fahren.htm](http://www.aferry.de/calais-Fähre-Fahren.htm), eingesehen am 29.3.2015 um 12.40 Uhr

<sup>265</sup> Alonso Perez de Guzman, 1550-1615 ist der 7th Duke of Medina-Sidonia, The Armada, [www.hillsdalesites.org/...\(1588-07-28\)%20Armada...](http://www.hillsdalesites.org/...(1588-07-28)%20Armada...) eingesehen am 22.11.2014 um 23.22 Uhr

bei einem überhasteten Fluchtversuch auf den Sandbänken stranden könnten.

Er war bereit, sein Schiff und die wenigen Galeonen an seiner Seite zur Rettung für die Hauptflotte zu opfern. Auch die „*San Martin*“ leistete einige Stunden heftigen Widerstand im Nahkampf.

Lächler, Paul und Hans Wirz schreiben:

*„Ohne Howard erst zu befragen und ohne Zögern griff Drake die wieder in Halbmond geordnete spanische Flotte auf der Höhe Gravelines mit seinem Geschwader von der Luvseite an, ging dabei auf die nächste Entfernung und überschüttete die spanische, dicht zusammengedrückte Dwarlinie mit vernichtenden Artilleriefeuer, sie gleichzeitig auf die „Sände“ drängend.*

Drake eröffnete mit seiner „*Revenge*“ als erster das Feuer, gefolgt von Salven der „*Triumph*“, der „*Victory*“ und anderer Schiffe. Einige Offiziere der Spanier berichteten von mehr als zweihundert Einschlägen, die erheblichen materiellen Schaden an Schiff und Mannschaft verursachten. Dennoch gelang es den Schiffen der spanischen Flotte, sich wieder in Verteidigungsposition und in Formation eines Halbmondes, mit jeweils 16 Schiffen auf beiden Seiten und den größten und am besten ausgestatteten Schiffen an den jeweiligen Flügeln zu positionieren. Die Engländer vermieden tunlichst geentert zu werden, mussten aber sehr nahe an die Spanier heran, um sie mit ihren schweren, aber weitreichenden Geschützen zu treffen. Sir William Winter griff mit seiner „*Vanguard*“ wie einige andere englische Schiffe den rechten Flügel des Halbmondes an.<sup>266</sup> Die unter schweren Beschuss stehenden Schiffe wollten sich in die Mitte zurückziehen, doch vier Schiffe kollidierten, eines entkam, der Rest dieses Flügels versank. Der Schaden auf Seiten der spanischen Schiffe war enorm, nicht zuletzt deswegen, weil die Schiffe die an vorderster Front kämpften, extrem langsam im Nachladen der großen Geschütze waren –, so dass sie nur kleinere Geschosse abfeuern konnten. Die Galeonen „*San Luis*“, „*San Felipe*“<sup>267</sup> und „*San Mateo*“ waren völlig außer Gefecht gesetzt, die beiden letzteren konnten nicht einmal mehr aufschließen.

Sie trieben auf die Küste zu und wurden, wie auch die Pinasse „*San Antonio*“, von den Holländern gekapert. Die „*Maria Juan*“<sup>268</sup> ging mitsamt der Mannschaft unter.<sup>269</sup> Medina

---

<sup>266</sup> Neville, William, Elisabeth I. von England, 1967, Stuttgart 1967, S. 270-271

<sup>267</sup> *San Felipe war eine Galeone mit 850 Tonnen und 40 Kanonen und ist am 8. August zwischen Nieuwpoort und Ostende gesunken. Nieuwpoort ist ein flämischer Badeort und liegt an der belgischen Küste an der Mündung der Yser in die Nordsee.* [www.decorarconarte.com](http://www.decorarconarte.com) eingesehen am 28.3.2015 um 16.06 Uhr

<sup>268</sup> *Maria, Juan, ein Schiff und der Schiffstyp Nao, 665 Tonnen, wurden zwischen 8.- 10. August 1588 bei Gravelines versenkt.* [www.scinexx.mobi/dossier-detail-556-7.html](http://www.scinexx.mobi/dossier-detail-556-7.html), eingesehen am 28.3.2015 um 16.08 Uhr

Sidonia kämpfte weiter in der Hoffnung, der Herzog von Parma würde ihm bald zur Hilfe eilen, zu seinem Glück ging den Engländern die Munition aus, so dass sie die Angriffe einstellen mussten. Am Abend frischte der Nordwestwind stetig auf, so dass die spanische Flotte drohte, an die englische Küste getrieben zu werden. Die einzige Möglichkeit zur Vermeidung einer Strandung auf den Sandbänken war die Flucht in die Nordsee.<sup>270</sup> Sie entkamen durch die Meerenge zwischen Dover und Calais. Einzig Sidonia Medina blieb mit der Nachhut ein wenig zurück, hoffend auf Sichtung der Streitkräfte des Herzogs von Parma, der östlich von ihnen in Dunkirk<sup>271</sup> wartete. Die Schlacht war auf jeden Fall ein großer Sieg für die Engländer, oder wie Kommandant Howard sagte „...wunderbar, großartig und stark...“.<sup>272</sup>

#### 5.10. Dienstag, 9. August

Wind and weather: strong north-westerly wind until dawn, then abating, wind changes to the south-west and then to a strong south-south-westerly.

Die Nacht hindurch starker Nordwestwind bis Sonnenaufgang, dann abflauend. Später drehend auf Südwest und anschließend wechselnd auf starken Südsüdwestwind.

Durch widrige Windverhältnisse wurde die spanische Flotte auf ihrem Weg in den Norden immer weiter Richtung Küste und somit auf die Sandbänke getrieben, verfolgt von der englischen Flotte, die dicht hinter der Nachhut der Spanier, bestehend aus der „*San Martin*“, und fünf weiteren Schiffen und drei Galeassen, immer mehr aufschlossen. Sidonia Medina gab der Nachhut den Befehl zu wenden, um die Engländer zu attackieren, während er Kurierboote mit der Order „hart am Wind zu segeln“ (Anm.: hart am Wind = in spitzem Winkel gegen den Wind) an die Hauptflotte sendete, um nicht Gefahr zu laufen, auf den Sandbänken zu stranden. Der gleichen Gefahr sahen sich auch die Engländer und mussten die Aufholjagd einstellen. Es kam zu keinem Gefecht.

Die spanische Flotte wurde, durch Wind und Wellen, immer weiter an die Küste und auf Untiefen abgetrieben. Um eine Katastrophe zu vermeiden – man hatte nur noch 6,5 Faden (=12 m) Wasser unter dem Kiel –, drehte der Wind plötzlich auf Westsüdwest und trieb

---

<sup>269</sup> M. J. Rodríguez-Salgado und Ian Friel, *Armada 1588-1988*, London 1988, S. 241

<sup>270</sup> Lächler, Paul, Hans, Wirz, *Schiffe der Völker, Geschichte Technik*, Olten und Freiburg in Breisgau, 1962, S. 351

<sup>271</sup> Dunkirk, gemeint ist das heutige Dünkirchen

<sup>272</sup> M. J. Rodríguez-Salgado und Ian Friel, *Armada 1588-1988*, London 1988, S. 242

die spanische Flotte von der englischen Küste weg.

Sidonia Medina berief einen Kriegsrat ein, dieser beschloss, falls es die Witterung zuließe, nach Calais zurückzukehren, jedoch mussten sie erkennen, dass sie aufgrund der Windverhältnisse sie gezwungen waren, die britische Insel zu umschiffen, und das ohne ausreichend Nahrung und Munition in extrem rauen Gewässern und mit beschädigten Schiffen. Auch Admiral Howard hielt eine Unterredung und entschloss sich aus strategischen Gründen ebenfalls zu einem gefährlichen Unterfangen: die spanische Seeflotte so weit wie möglich in Richtung „Firth of Forth“, einem Fjord an der Ostküste Schottlands zu verfolgen. Die Gefahr wurde noch größer, da man Kapitän Seymour in den Kanal zurückschicken musste, um den Herzog von Parma zu kontrollieren.<sup>273</sup>

5.11. Mittwoch, 10. August

Wind and weather: strong south-westerly winds and heavy seas, with the wind abating in the evening.

*Starker Südwestwind und schwere See. Gegen Abend abnehmender Wind.*

*„Die Verfolgung war noch im Gange, als der Wind schwächer wurde und die Engländer deshalb immer mehr aufschließen konnten. Sidonia, selbst als eines der hintersten Schiffe der spanischen Flotte, gab Befehl an den Hauptverband, zu warten. Dies schreckte die Engländer ab, welche nun selbst die Segel bargen, um langsamer zu werden“*

5.12. Donnerstag, 11. August

Wind and weather; strong south-westerly wind. - *Starker Südwestwind.*

Medina Sidonia ließ wegen Feigheit und Ungehorsam, aber vor allem weil sie in einer Schlacht die Formationsordnung verletzen, den Kapitän der „Santa Barbara“ Don Cristobal de Avila hinrichten und auch weitere Kapitäne auf die Galeeren beordern. Zwischenzeitlich kamen die Engländer immer näher, und auch die Nachhut der spanischen Flotte drehte bei und wartete. Es kam zu keinem Kampf.

5.13. Freitag, 12. August

Wind and weather: south to south – westerly wind. - *Südwind bis Südwestwind.*

---

<sup>273</sup> M. J. Rodríguez-Salgado und Ian Friel, *Armada 1588-1988*, London 1988, S. 242 und auch Schnitter, Helmut, *Von Salamis bis Dien Phu*, Verlag Neues Leben, Berlin 1987, Wachablösung auf dem Ozean, S. 224 f.

„The wind held. The two fleets sailed northward, past the height of Hull, past the height of Berwick. On the afternoon of the fourth day, Friday, August 12<sup>th</sup> ( O.S. 2<sup>nd</sup>), in about latitude 56Grad N, the English turned away and headed for the Firth of Forth. Howard was satisfied that the Spanish did not mean to try for a landing, and food and water on his ships was running out.<sup>274</sup>

Bei Sonnenaufgang kamen sich die beiden Flotten sehr nahe, die spanische Seeflotte hatte wieder eine ihrer gut organisierten Aufstellungen angenommen. Der Hauptverband der englischen Flotte segelte indes Richtung Festland, um Lebensmittel und Munition zu besorgen. Ein Pulk an Pinassen wurde der spanischen Seeflotte hinterher geschickt, um sicherzustellen, dass diese weiter in Richtung Norden segelte. Die englische Flotte lief allerdings nicht mehr aus, und so war dieser Seekrieg zu Ende.<sup>275</sup>

*„On Saturday, September 3<sup>rd</sup>, the duke found himself, according to the pilots, still in about 58 Grad N and perhaps farther east than he had been two weeks before. Meanwhile seventeen ships more had parted company, including the San Juan with Recalde aboard, de Leiva's great carrack, the Rata Coronada, and four other Levanters, four more greatships, ohne andalusian, one Castilian, and two from Oquendo's Guipuzcoan squadron, several hulks and two of the remaining galleasses. But the wind had veered for the moment to the northeast. Medina Sidonia sent off another pinnace to the king, and once more led the remnant of his fleet on the long voyage home.”*

*„Gestern war ich Spaniens König, heute habe ich keinen Turm mehr, den ich kann mein eigen nennen.“*

Zitat: Don Quijote Miguel de Cervantes 1547-1616<sup>276</sup>

---

<sup>274</sup> Mattingly, Carrett, The Armada, Published by Houghton Mifflin Company, The American Heritage Library S. 340 und S. 344 ff. und S. 367

<sup>276</sup> Der Dichter Miguel de Cervantes Saavedra, geboren 1547 Alcalá de Henares (Provinz Madrid) wurde als viertes von sieben Kindern in eine verarmte Adelsfamilie hineingeboren und ist am 23. April 1616 in Madrid verstorben. Er studierte in Salamanca Theologie und war ab 1570 Mitglied der spanischen Marine und hat an der Schlacht bei Lepanto und bei der Schlacht zwischen England und Spanien 1588 teilgenommen. Sein Buch *Don Quijote* wurde ein Weltbestseller, eingesehen am 13.6.2014 um 23.07 Uhr <http://www.tuchemnitz.de/phil/europastudien/swandel/madrid/erinnerung/donquijote03.htm>, eingesehen am 15.7.2014 um 19.57 Uhr

## VI.Schiffsbestand der englischen Flotte

Die andauernden Auseinandersetzungen und Handelskonflikte trugen dazu bei, dass Schiffe zu schwimmenden Festungen umgebaut wurden. Diese kostspieligen Umbauten wurden durch die nationalen Marinen, die sich die Herrscher vom 15.Jahrhundert an zulegten finanziert. Zuerst mussten die hölzernen Wände für die Kanonen aufgestockt und gegen wuchtige einschlagende Kanonenkugeln verstärkt werden.<sup>277</sup>

Die älteste entdeckte Schiffskanone wurde 1987 vor Villefranche-sur-Mer<sup>278</sup> im Mittelmeer aus der Tiefe geholt. Sie stammt vom Ende des 15. Jahrhunderts, allenfalls vom Beginn des 16. Jahrhunderts und gehörte zur Ausrüstung einer genuesischen Galeone, die bereits früher entdeckt worden war. Sie wurde mitsamt den Überresten einer Holzlafette geborgen, dazu fand man Kugeln aus Eisen, Blei und Stein.<sup>279</sup>

Der Kern der englischen Flotte bestand aus 18 Galeonen, jede mit rund 40 bis 50 Kanonen bestückt. Dazu kamen Schiffe bewaffneter Kauffahrer, die die Flotte auf 47 Kampfschiffe erweiterten. Das Oberkommando hatte Kommandant Lord Howard, der auf der „*Ark Royal*“ fuhr. Ferner kämpften Francis Drake mit seiner „*Revenge*“, Martin Frobisher mit seiner „*Triumph*“ und John Hawkins mit der „*Victory*“ für England.

Die englischen Schiffe waren schlanker, wendiger, schneller und konnten höher am Wind<sup>280</sup> segeln als die Schiffe der Spanier. Sie hatten keine hohen Kastelle. Ihre Taktik war nicht der Enterkampf, sondern den Gegner auszumanövrieren und ihm Breitseiten zu verpassen.

Neville Williams schreibt :

*„ Im Gegensatz zum Heer hatte sich die Marine den Erfordernissen der Zeit angepasst, zuerst unter Benjamin Gonson und William Winter, dann seit 1578 unter Sir John Hawkins.*

---

<sup>277</sup> Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris,S.62

<sup>278</sup> Villefranche-sur-Mer liegt auf Nissart Vilafranca de Mar, italienisch Villafranca, ist eine französische Gemeinde im Departement Alpes-Maritimes in der Region Provence-Alpes-Cota d'Ázur, [www.villefranche-sur-mer.com/eingesehen](http://www.villefranche-sur-mer.com/eingesehen) am 4.8.2014 um 00.58 Uhr

<sup>279</sup> Baumann, Peter, Sternstunden der Schiffsarchäologie, Düsseldorf Wien New York 1988, S.198

<sup>280</sup> [www.gutefrage.net/frage/kann-man-schneller-als-der-wind-ist-segeln](http://www.gutefrage.net/frage/kann-man-schneller-als-der-wind-ist-segeln),eingesehen am 3.8.2014 um 01.00 Uhr

*Letzterer entwickelte in Form kleiner stromlinienförmige Schiffe, die weit seetüchtiger und leichter zu manövrieren waren und auch länger auf See bleiben konnten als die herkömmlichen Kriegsschiffe, eine ganz neue Waffe. Außerdem schuf er eine stattliche Flotte größerer Schiffe mit weitreichenden Geschützen vom Typ von Grenvilles „Revenge“<sup>281</sup> und ließ viele der älteren Schiffe umbauen. Durch ein umfassende Umgestaltung der Docks und des gesamten Schiffsbausystems machte Hawkins in seiner Eigenschaft als Marine-Schatzmeister die englische Flotte zu einem machtvollen Kriegsinstrument.“*

Frank Howard stellt fest:

*„Die Engländer glaubten, daß erstmals 1340 in der Schlacht bei Sluys, Kanonen auf Schiffen verwendet wurden. Mehr als ein Jahrhundert später bestand die tatsächliche (Schieß-) Armierung der Kampfschiffe (und Handelsschiffe) immer noch aus Pfeil und Bogen sowie Steinen und schweren Eisenstangen, die vom Mars herabgeschleudert wurden.“<sup>282</sup>*

*„Auf englischen Schiffen entdecken wir sie schon während der Regentschaft Heinrich IV. und Heinrich V.“ Sie waren jedoch gering an Zahl und klein. 1410 führte Christopher drei eiserne Kanonen mit Schaft, Griff und fünf Ladekammer – Kanonen.“<sup>283</sup>*

Macintyre Donald schreibt dazu:

*(...) „Der berühmteste Engländer unter ihnen war Phineas Pett, der aus einer Schiffsbauerfamilie stammte. Er war der erste, der gelernt hatte, bei seiner Arbeit mathematische Berechnungen mit den Regeln der praktischen Erfahrung anzuwenden.“<sup>284</sup>*

---

<sup>281</sup> Macintyre, Donald, Abenteuer der Segelschiffahrt 1520-1914, München 1970, S. 22

<sup>282</sup> Howard, Frank, Segel-Kriegsschiffe 1488-1860, München 1983, S. 38

<sup>283</sup> Ebd. S. 38 und auch Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris, S.62

<sup>284</sup> Macintyre, Donald, Abenteuer der Segelschiffahrt 1520-1915, München 1970, S. 22

## VII. Anpassung und Modernisierung der Handelsschiffe und Begleitschiffe

### 7.1. Die technische Entwicklung und Bewaffnung

Der Schiffsbau von schwer bewaffneten Segelschiffen im 14.-16. Jahrhundert führte zu einer militärtechnisch grundlegenden Veränderung für Seeschlachten. Diese Entwicklung verlief in verschiedenen und unterschiedlichen Bauphasen ab.

Ein grundlegender Faktor war, dass im Laufe des 15. Jahrhunderts die Handelsschiffe einiger französischer, englischer, und portugiesischer Schiffstypen in Hafenstädten aber auch in Hansestädten für den Handel deutlich größer gebaut wurden.

Ein weiterer entscheidender Faktor war eine verbesserte Takelage. Das bedeutete aber auch, dass die Schiffsmannschaften nicht in gleichem Maße, wie es bis zu diesem Zeitpunkt üblich war, vergrößert wurden. Es stellte sich heraus, dass die Schiffe sich auch mit weniger Männern verteidigen ließen, wenn man sie zusätzlich mit Armbrust und Handfeuerwaffen bewaffnete und ausstattete. Aus dieser Überlegung heraus, war es nur noch ein kleiner Schritt, die größeren Schiffe mit schweren Geschützen aus- bzw. aufzurüsten.

Zunächst handelte es sich bei der Ausrüstung um relativ kleine, schmiedeeiserne Drehbassen - gemeint sind leichte Geschütz für kurze Reichweite – diese auf Schiff aufgestellten und montierten Hinterlader, konnten nur vier Pfund schwere Geschosse abfeuern.

Um Enterde fernzuhalten, genügten schon ein paar angebrachte Geschütze.

Da die zweite Ladung in Metallkartuschen oft schon im Voraus fertiggemacht werden konnte, war auch eine kleine Mannschaft in der Lage, relativ schnell aus mehreren Geschützen gleichzeitig zu feuern. Dabei spielte es keine Rolle, ob die Geschütze auf den riesigen „Kastellen“ im „Bug“ oder „Heck“ oder auf dem „Hauptdeck“ des Schiffes angebracht wurden.

Parallel kam es um 1500 zu zwei wichtigen Erfindungen, die den Seekrieg wesentlich veränderten. Zum einen ergänzte man die schmiedeeisernen Hinterlader durch verschiedene bronzene Vorderlader.

Das Laden eines Geschützes war von vorn, besonders auf einem Schiff, schwieriger und zeitaufwendiger, doch weil die Vorderlader aus einem Stück gegossen werden konnten, ermöglichten sie größere Kaliber und das wog alle Nachteile auf. Zusätzlich war das abfeuern bei Hinterladern, mit mehr als vier Pfund schweren Geschossen möglich, leider

explodierten diese Rohrwaffen oft oder auch das Verschlussstück platzte. Hingegen konnte ein Vorderlader auch noch über 60 Pfund<sup>285</sup> schwere Eisenkugeln abfeuern.

Somit gab es endlich ein Geschütz, mit dem sich die Planken eines Schiffes glatt durchschlagen ließen.

Diese neuen Schiffsgeschütze waren so schwer, dass sie nicht mehr in den Kastellen oder auf dem Hauptdeck in Stellung gebracht werden konnten. Sie mussten weiter unten im Schiff aufgestellt werden. Zum anderen wurden um 1500, im Hafen von Brest in der Bretagne die ersten aufklappbaren Geschützpforten in die Seiten größerer Schiffe gesägt. Durch diese zweite grundlegende Neuerung war es nun möglich, Schiffe, vor allem Kriegsschiffe, auf ihrer gesamten Länge und auf mehreren Decks mit Geschützen zu bestücken.<sup>286</sup>

Es dauerte eine Weile, bis diese Erfindung bei der Admiralität volle Aufmerksamkeit erhielt. Die „*Henry Grace a Dieu*“ mit 1000 Tonnen Gesamtgewicht, eines der großen Schiffe, die Heinrich VIII. nach 1509 in Auftrag gab und käuflich erwarb, um mit Frankreich und Schottland gleichzuziehen, hatte 43 schwere und 141 leichte Geschütze mit einem Gesamtgewicht von über 100 Tonnen an Bord.

Anmerkung: Das größte Geschütz, eine 300-Millimeter-Bombarde, war fast 6 m lang.

Wie zeitgenössische Illustrationen zeigen, wurden diese Waffen größtenteils immer noch auf den Kastellen in Stellung gebracht, um von dort potentielle Enterer abzuwehren, statt in der Höhe der Wasserlinie auf Geschützdecks aufgestellt zu werden, um damit Schiffe zu versenken.

Die „*Great Harry*“<sup>287</sup> erwies sich, wie eine venezianische Galeere mit ihren fünf übereinanderliegenden Ruderbänken, als zu schwerfällig, so dass diese im Jahr 1540 durch Umbauarbeiten „abgespeckt“ werden musste.

Die „*Mary Rose*“ von 1511, ebenfalls ein grob gebautes Kriegsschiff von 600 Tonnen mit 78 Geschützen, legte sich im Jahr 1545 auf der Fahrt zu einem Einsatz gegen eine

---

<sup>285</sup> 60 Pfund entsprechen vom Gewicht ca. 27 kg [www.metric-conversions.org](http://www.metric-conversions.org) › ... › Umrechnungstabelle für Pfunde, eingesehen am 4.1.2015 um 19.38 Uhr

<sup>286</sup> F.C. Lane, „The Grossbow in the Nautical Revolution of the Middle Ages“, *Explorations in Economic History*, VII (1969/70), S.161-171; R.W. Unger, *The Ship in the Medieval Economy 600-1600*; und R.W. Unger, „Warships, Cargo Ships and Cannon, 1550-1600“; und R.W. Unger, *Warships and Cargo Ships in Medieval Europe, Technology and Culture*, XXII (1981); S. 233-252

<sup>287</sup> Lächler, Paul, Wirz, Hans, *Schiffe der Völker, Technik Geschichte, Olten und Freiburg, Breisgau, 1962, S. 351 ff.*

französische Invasionsflotte, die auf der Insel Wight<sup>288</sup> landen wollte, plötzlich auf die Seite, lief voll und sank.<sup>289</sup>

Ähnlich verlief es bei der schottischen „*Great Michael*“: Sie wurde 1506 auf ausdrücklichen Befehl Jakobs IV.<sup>290</sup>, die Schiffslänge soll 80m ausgemacht haben, gebaut, der dafür fast die Hälfte seiner Jahreseinkünfte bereitstellte und anschließend zehn Prozent seines gesamten Jahresbudgets für die Heuer der Mannschaft aufbringen musste. Im Jahr 1515 wurde das Schiff, weil im Unterhalt zu teuer, an Frankreich verkauft. Dort verrottete es offenbar unter dem Namen „Grand Nef d. Ecosse“ im Hafen von Brest.<sup>291</sup> Neben dieser Angriffswaffen- und schiffsbautechnischen Überlegenheit, gab es weitere für den Ausgang einer Seeschlacht im 16.Jahrhundert entscheidende Faktoren.

## 7.2. Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit:

Die Wendigkeit und die hervorragenden Segeleigenschaften der „leichtgebauten“, englischen Schiffe waren auch den Spaniern bereits vor dem Angriff bekannt.

Dazu schreibt Hanson Neil:

*„None of the Spanish great ships could sail anywhere near as fast or as close to the wind. Unless the wind changed ... would now be entirely in the hands of the English“.*<sup>292</sup>

Bei den großen Schlachtschiffen, die ja den Hauptteil des Kampfes trugen, lag daher der Vorteil eindeutig bei den Engländern. Diese konnten praktisch die Gefechtsart und die Gefechtsdistanz bestimmen. Ein bedeutender taktischer Vorteil.

---

<sup>288</sup> Insel of Wight, ist eine der Südküste Großbritanniens vorgelagerte Insel- gegenüber der Stadt Southampton

<sup>289</sup> L.G. Carr Laughton, „Early Tudor Ship-Guns“, *Mariner Mirror*, XL VI (1960) S. 242-285. Zu Mary Rose, siehe M. Rule, *The Mary Rose* (London 1983)

<sup>290</sup> Jakob IV. engl. James war von 1488 bis zu seinem Tod König von Schottland. Er war der älteste Sohn von Jakob III. und dessen Ehefrau Margarethe von Dänemark. Er war der fähigste König von Schottland. Und auch Michaelson, Heinz, *Riesenschiffe*, „Meereskunde“ Sammlung Volkstümlicher Vorträge, Zum Verständnis der nationalen Bedeutung von Meer und Seewesen, 16. Kapitel, Meereskunde 8.Jahrgang 3. Heft, Verlag Ernst Siegfried Mittler und Sohn Königliche Hofbuchhaltung Kochstrasse 68 Berlin 1914

<sup>291</sup> Einzelheiten über die *Great Michael* bei N.A.T. Macdougall, „The Kingship of James IV of Scotland“, *History Today*, XXXIV (November, 1984), S.30-36, Über das „grosse Schiff“ im Allgemeinen siehe den ausgezeichneten Überblick bei W. A. Baker, „Ships, Weapons and Protection, 1400-1900“ (Greenwich, 1971), S.12-22

<sup>292</sup> Hanson, Neil, *The Confident hope of a Miracle, The True Story of the Spanish Armada* Copyright by Neil Hanson 2003, S.330

### 7.3. „Holding the Weather Gauge“- Halten der Wetteranzeige<sup>293</sup>

Bedeutet, hart am Wind segeln und immer den Gegner vor sich zu haben. Erst diese Taktik ermöglichte wirklich schwere Treffer im gegnerischen Schiffsrumpf zu verursachen.

Denn, wenn hart am Wind gesegelt wird, neigt sich auch ein sehr großes Schlachtschiff mehr in Windrichtung und zur Seite. Dadurch werden auch die Kanonen auf der dem Gegner zugewandten Breitseite des Schiffes nach unten gedrückt und zielen damit eher knapp über dem Wasserspiegel auf den herausragenden Bug des gegnerischen Schiffes.

Ein Treffer im Bug verursachte, dass Wasser in den Schiffsrumpf drang, was für jedes Segelschiff eine große Gefahr darstellte. Wenn das Schiff sehr viele Treffer abbekam, konnte es zwar durch geübte Taucher repariert und für längere Zeit durch zusätzliches andauerndes Auspumpen über Wasser gehalten werden, war aber nicht mehr Einsatz – und kampffähig.

Die Kanonen des Gegners, der vor dem Angreifer segelte, wurden durch die Seitenneigung des Schiffes angehoben und dadurch waren keine gut sitzenden Treffer mehr möglich, außer gegen den feindlichen Deckbereich, die Gefechtsaufbauten oder die Takelage. Diese Treffer waren zwar für die gegnerische Mannschaft gefährlich und beeinträchtigten die Manövrierfähigkeit erheblich aber konnten das Schiff jedoch nicht zum Kentern bringen.

Für die Engländer war diese Art von Segeln von Anfang an eine bewusst eingesetzte Strategie.<sup>294</sup>

### 7.4. Vorbeisegeln als Strategie

Obwohl in der Seekriegsführung genau wie sein spanischer Kontrahent unerfahren, entschied sich der englische Admiral Howard, nicht den Ärmelkanal gegen die heranrückenden Spanier zu verteidigen<sup>295</sup>, sondern die Spanier an Plymouth, dem Lageplatz der englischen Kriegsflotte, vorbeisegeln zu lassen und danach anzugreifen. Dadurch hatten die Engländer in weiterer Folge meistens den im Punkt 7.3. beschriebenen, wichtigen Vorteil, welcher im nautischen Englisch als „to have the weather gauge“<sup>296</sup> bezeichnet wird.

---

<sup>293</sup> Holding the weather gauge - Halten sie die Wetteranzeige

<sup>294</sup> Hanson Neil, The Confident hope of a Miracle, The True Story of the Spanish Armada, Copyright by Neil Hanson 2003, S.223 ff.

<sup>295</sup> s. Kapitel V.

<sup>296</sup> Die Wetteranzeige halten

Wie sich herausstellte war dies genau die richtige Strategie. Gemäß dem Lehrbuch, hätte Admiral Howard den Ärmelkanal wie einen Gebirgspass zu verteidigen gehabt um den Gegner von einer Invasion Englands abzuhalten.

#### 7.5. Risiko und „Neue Wege“

Admiral Howards Auftrag war, die Landung spanischer Invasionstruppen zu verhindern. Die gewählte Strategie, die Spanier vorbeisegeln zu lassen, beinhaltet große Risiken. Durch diese Strategie hätten die Spanier praktisch eine Möglichkeit gehabt, ihre Bodentruppen so zu landen, dass sich ihnen dabei niemand in den Weg stellen konnte und man hätte leicht einen Brückenkopf auf der englischen Hauptinsel bilden können. Militärstrategisch gesehen handelte es sich um eine gefährliche Entscheidung.

Wie aus Aufzeichnungen des Admirals zu entnehmen ist, war ihm diese Gefahr wohl bekannt und speziell am Beginn der Operationen war diese riskante Entscheidung besonders suspekt.<sup>297</sup>

Es zeigte sich zu Beginn der Kampfhandlungen, dass die Spanier äußerst diszipliniert und überlegt ihre defensive Kampfformationen beibehielten und sich durch die Engländer nicht aus dem Konzept bringen ließen, obwohl diese ihnen durch ihre Ausrüstung überlegen waren.<sup>298</sup>

Der militärische Durchbruch gelang der englischen Flotte erst durch eine sehr unorthodoxe Umgruppierung der Kommandanten.<sup>299</sup> Da die Angriffskommunikation mangels Möglichkeiten seitens des Admirals selbst, zentral nicht zu koordinieren war, entschloss sich dieser, die Flotte in vier kleinere Abteilungen aufzuteilen. Die völlig eigenständigen Kommandanten waren Sir Francis Drake, Kommandant Raleigh,<sup>300</sup> Kommandant Howard<sup>301</sup> und zu aller Überraschung<sup>302</sup> Kommandant Forbisher.<sup>303</sup>

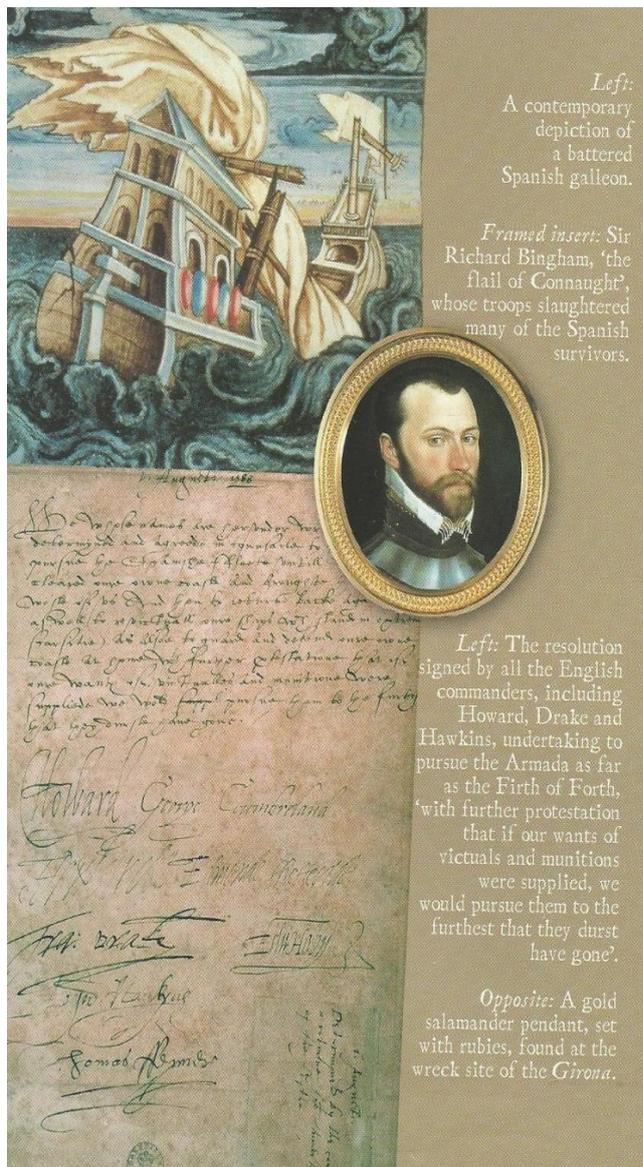
---

<sup>297</sup> Garrett, Mattingly, *The Armada*, Mariner Books ( August 1, 2005), Ausgabe Boston 1959, S. 45

<sup>298</sup> s. Kapitel VI. 6.4.

<sup>299</sup> Lächler, Paul, Wirz, Hans, *Schiffe der Völker*, Geschichte der Technik, Olten und Freiburg, Breisgau 1962, S. 350

<sup>300</sup> *Sir Walter Raleigh 1552 -1618 entstammte einer protestantischen verarmten Adelsfamilie in Hayes Barton, Devonshire, beteiligte sich auf hugenottischer Seite unter Admiral Coligny an den Religionskriegen in Frankreich, war englischer Seefahrer, Entdecker und Schriftsteller sowie Günstling der Königin Elisabeth I. weitere Schreibweisen Rawley, Raleigh und Rawleigh*, [www.bbc.co.uk/history/historic.../raleigh\\_walter.sht](http://www.bbc.co.uk/history/historic.../raleigh_walter.sht), eingesehen am 29.3.2015 um 15.30 Uhr



*Left:*  
A contemporary  
depiction of  
a battered  
Spanish galleon.

*Framed insert:* Sir  
Richard Bingham, 'the  
flail of Connaught',  
whose troops slaughtered  
many of the Spanish  
survivors.

*Left:* The resolution  
signed by all the English  
commanders, including  
Howard, Drake and  
Hawkins, undertaking to  
pursue the Armada as far  
as the Firth of Forth,  
'with further protestation  
that if our wants of  
victuals and munitions  
were supplied, we  
would pursue them to the  
furthest that they durst  
have gone'.

*Opposite:* A gold  
salamander pendant, set  
with rubies, found at the  
wreck site of the *Girona*.

Abbildung: 21

## 7.6.Überraschungsangriffe und Rückzug

Die Aufteilung in Flottenverbände ermöglichte schnelle sowie gleichzeitige Angriffe aus mehreren Richtungen auf die spanische Verteidigungsformation. Dadurch war die größere Chance eines Erfolges gegeben und ein Herauslösen von spanischen Schiffen nicht

<sup>301</sup> *Baron Howard of Effingham 1510 – 1573 war englischer Staatsmann und Admiral und war ab 1575 Ritter des Hosenbandordens. War am Prozess gegen Maria Stuart beteiligt. Sein Flaggschiff war die Ark Royal.* [www.tudorplace.com.ar/.../WilliamHoward\(1BEffin...\)](http://www.tudorplace.com.ar/.../WilliamHoward(1BEffin...)), eingesehen am 28.3.2015 um 16.13 Uhr

<sup>302</sup> *Sir Martin Frobisher 1535 geboren in Normanton Yorkshire – gestorben 1594 in Plymouth, war englischer Seefahrer und unternahm in die arktischen Gebiete Forschungsreisen,* [www.biography.com/.../martin-frobisher-20978133](http://www.biography.com/.../martin-frobisher-20978133), eingesehen am 28.3.2015 um 16.30 Uhr

<sup>303</sup> s. Kapitel V.

mehr gegeben. Der jeweilig eigenständige Flottenverband konnte ohne vorheriger Abstimmung mit der gesamten Flotte, angepasst reagieren und sich umgehend aus der Gefahrenzone zurückziehen.

Offensive und waghalsige Aktionen konnten beim spanischen Gegner oftmals Verwirrung stiften. Am Beispiel Kommandant Forbishers, das Vorbeisegeln an der spanischen Flotte. Erfahrene spanische Kapitäne, wie Rencalde erkannten sofort diesen scheinbar schweren taktischen Fehler Kommandant Forbishers und setzten ihm nach, was aber letztendlich von den Engländern genutzt werden konnte.<sup>304</sup>

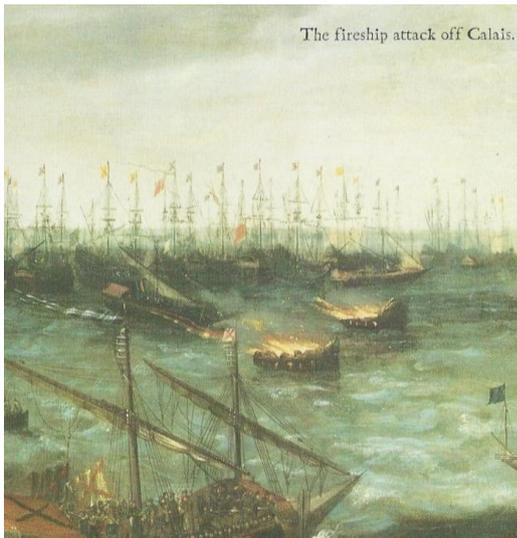


Abbildung: 22

### Brander bei Calais

Ein weiteres Beispiel war der Einsatz von englischen Feuerschiffen bei Calais.

Die spanische Seeflotte war auf eine nächtliche Attacke vorbereitet und hatte aus diesem Grund die Wachposten verstärkt. Ein Gerücht, dass Feuerschiffe von einem gefürchteten holländischen Feuerwerker, speziell präpariert wurden, löste bei der spanischen Mannschaft eine unglaubliche Panik aus, obwohl die Schiffe nicht speziell präpariert waren. Diese trieben nur langsam gegen die spanische Flotte.<sup>305</sup>

---

<sup>304</sup> s. Kapitel V.

<sup>305</sup> Garrett, Mattingly, *The Armada*, Boston 1959, S. 318 ff. und auch Dudzus, Alfred, Köpcke, Alfred, *Das große Buch der Schiffstypen*, Augsburg 1995, Abbildung Radierung, Brander zwischen Dover und Calais, S. 65

Dazu meint Neville Williams:

*„Es war ein Meisterstreich Howards, dass er am 28. abends acht Brander in die Straße von Calais treiben ließ, welche unter den dort vor Anker liegenden Galeonen größte Verwirrung anrichtete.“<sup>306</sup>*

### 7.7. Entern und Nahkampf

Noch in der Seeschlacht bei „Lepanto 1571“<sup>307</sup> war der Nahkampf durch Entern entscheidend. Beim Entern waren die Spanier den Engländern durch Mannschaftsstärke, Nahkampf Erfahrung, Ausbildung und Disziplin überlegen, was bedeutete, dass sie die Engländer in einen unübersichtlichen Tumult verwickeln mussten, um überhaupt in eine aussichtsreiche Distanz für einen Kampf, „Mann gegen Mann“ zu kommen.

Kommandant Rencalde erkannte dies instinktiv. Im Kampfgeschehen vom 31. Juli 1588<sup>308</sup> scherte Rencalde aus der Verteidigungsformation in einem günstigen Augenblick aus, um sich quasi als Opfer für die Engländer anzubieten. Diese sahen aber von einer Verfolgung ab und vermieden so einen Tumult mit den spanischen Schiffen, die zu Hilfe geeilt wären.<sup>309</sup>

### 7.8. Strategie und Taktik

- Ziel war es : Den Gegner ermüden und diesen taktisch und psychologisch in die Enge zu treiben, seine Nachschubwege zu vereiteln
- Überraschende Angriffe mit schnellem Rückzug durchzuführen
- Verwirrung und Terror erzeugen,
- quasi die Regie des Kampfes vorzugeben
- ihn in ein dauerndes Kampfgeschehen, in dem sein Munitionsvorrat verbraucht wird, zu verwickeln,

Genaugenommen ist die gesamte Abwehraktion der englischen Flotte ein Musterbeispiel an moderner Strategie und Taktik.

---

<sup>306</sup> Neville, Williams, Elisabeth I. von England, Stuttgart 1967, S.270

<sup>307</sup> Bei der Seeschlacht von Lepanto 1571, war der Oberkommandant der christlichen Flotte der 24 jährige Ritter Johann von Österreich, der als Juan d´Austria in die Geschichte einging. Er war der außereheliche Sohn des bereits verstorbenen Kaisers Karl V. und der Halbbruder des spanischen Königs Philipp II. und Halbnekel des römisch-deutschen Kaisers Maximilian II.

<sup>308</sup> s. Kapitel V.

<sup>309</sup> Armada 1588-1988, London 1988, S. 237

Durch das letzte und gleichzeitig schwerste Gefecht nach der Verwirrung durch die Feuerschiff-Attacke, wurden die spanische Seeflotte in die Nordsee gedrängt. Dort wäre die gesamte spanische Flotte durch die ungünstigen Windbedingungen beinahe auf den gefährlichen Sandbänken von Zavermünde<sup>310</sup> auf Grund gelaufen.<sup>311</sup>

Der Wind änderte sich zwar im letzten Moment wieder, aber die Spanier waren nun von jeder Versorgung, sei es durch einen befreundeten Hafen oder einem möglichen Nachschub durch weitere Schiffe, abgeschnitten, denn zur gleichen Zeit hatten die Holländer sich gegen die spanische Fremdherrschaft erhoben.

Letztendlich dürfte die Verringerung der Munitionsvorräte und die generelle Erschöpfung der Schiffsmannschaft nach mehr als einer Woche Kampf, sowie das Gefühl einen übermächtigen Gegner vor sich zu haben, zur Entscheidung geführt haben, keinen neuerlichen Durchbruchversuch von der Nordsee in den Ärmelkanal durch die Straße Dover-Calais zu wagen.<sup>312</sup>

Am 3. August 1588 entschied der Kriegsrat der spanischen Seeflotte einstimmig sich vom aufkommenden Nordwestwind entlang der englischen Küste in Richtung Schottland treiben zu lassen. Sollte sich der Wind allerdings innerhalb von drei Tagen drehen, würde man einen Durchbruch durch den Ärmelkanal starten oder versuchen einen englischen Hafen einzunehmen, um Vorräte aufzufüllen.<sup>313</sup>

In jedem Fall wollte man sich von den gefährlichen Sandbänken bei Dünkirchen fernhalten um einen eventuellen weiteren Angriff, sowohl der englischen Flotte als auch der Niederländer nicht hilflos ausgeliefert zu sein.<sup>314</sup>

Es ist sehr wahrscheinlich, dass die militärische Ausweglosigkeit ebenso wie die schwindenden Vorräte auf den spanischen Schiffen und der Wunsch zumindest die restlichen wertvollen Schiffe retten zu wollen ausreichend Grund für die einstimmige Annahme des Vorschlags in der offenen Abstimmung war. Höchstwahrscheinlich lag es auch daran, dass

---

<sup>310</sup> Zavermünde ist ein Stadtteil der Hansestadt Lübeck in Schleswig-Holstein, der direkt an der Mündung der Trave in der Lübecker Bucht liegt.

<sup>311</sup> s. Kapitel V. dieser Arbeit

<sup>312</sup> Armada 1588-1988, London 1988 S.234 ff. und auch vgl. Kapitel V. dieser Arbeit

<sup>313</sup> Armada 1588-1988, London 1988 S. 246

<sup>314</sup> [www.gutenberg.spiegel.de/buch/3014/22](http://www.gutenberg.spiegel.de/buch/3014/22), eingesehen am 5.7.2014 um 22.05 Uhr und auch Ersch, Johann Samuel und J.G. Gruber, II. Section H-N, Hrsg. Hoffman 11. Theil, Leipzig Brockhaus 1834, Allgemeine encyclopädie der wissenschaften und künste in alphabetischer, Universität Bibliothek Princeton, Library, College of New Jersey, S. 173

sämtliche Beratungen für den spanischen König wörtlich protokolliert wurden und niemand als Feigling vor dem König dastehen wollte.<sup>315</sup>

## 7.9. Windflaute und Versorgung der Schiffe

Da sich ein Segelschiff bei einer ganz sanften Brise oder gar bei einer Windflaute nicht bewegt, können bei diesen Wetterverhältnissen auch keine wirklichen Kampfhandlungen stattfinden.<sup>316</sup>

In diesem Punkt hatten die Spanier mit einigen Kriegsgaleeren eindeutig einen taktischen Vorteil, der aber wie man am Schlachtablauf nachvollziehen kann, nicht richtig ausgespielt werden konnte.

Die englische Flotte hatte praktisch ihre Heimathäfen immer „in Sichtweite“ und musste wegen Nachschub wenig bis keine Vorsorge treffen. Am Ende der Kämpfe hatten sie aber auch zu wenig Geschützmunition und es stellte sich heraus, dass sich eine Nachbeschaffung sehr schwierig gestalten würde, da an der englischen Küste, nicht so viel vorrätig war wie benötigt wurde. Das wiederum konnten die Spanier nicht wissen.

Die spanische Flotte musste alle Vorräte auf eigenen Versorgungsschiffen mitführen, selbst für die Versorgung der Verwundeten führten sie zwei Sanitätsschiffe mit, damit waren sie gegenüber den Engländern in jeder Hinsicht im Nachteil.

Wenn die Spanier, nachdem sie auf der Route über Schottland von den Briten verfolgt wurden, es geschafft hätten, die militärische Initiative zu übernehmen und die Engländer in längerdauernde Kampfhandlungen zu verstricken, hätten sie auch größere Probleme bei der Versorgung bekommen.

Die spanische Flotte musste für ihre vielen, nicht wirklich sehr gut ausgerüsteten Schiffe, immer wieder spezielle Sicherheitsvorkehrungen, wie defensive Flottenformationen, treffen, sodass der Großteil des Kampfes von den stärksten Schiffen ausgetragen werden musste.

Mattingly Garrett schreibt :<sup>317</sup>

*„The bitter lesson for the Spanish was that even when they had the weather gauge they could not grapple and board the English ships, which were fast enough and Weatherly enough to*

---

<sup>315</sup> Susan, Roland, *The Pirate Queen, Queen Elisabeth I, Her Pirate Adventurers, and the Dawn of Empire*, London 2008, S. 55 ff.

<sup>316</sup> s. Kapitel V. dieser Arbeit

<sup>317</sup> Mattingly, Garrett, *The Armada*, New York 1959, 13.Auflage, S.339

*keep whatever distance they chose. The Spanish all thought that the enemy seemed to be right, too, in trusting to their guns, for the English had more big guns and of longer range, and better gunners who could fire much faster. Everyone in both fleets said three times as fast, though it must have been hard to keep count.*

## **VIII. Die Entwicklung der Schiffstypen in der frühen Neuzeit**

Die Bedeutung der Schiffe und der Seefahrt ist für die Vernetzung der Welt unumstritten. Die Entwicklung eines weltumspannenden Handels wäre ohne das Medium Schiff unmöglich gewesen, ausgehend von der Küstenschiffahrt bis hin zu Hochseeschiffahrt. Ein für die Hochseefahrt wichtiger Aspekt ist die geeignete geographische Position der portugiesischen und spanischen Küste Europas, die zwischen 35. und 42. Breitengrad liegt.

### 8.1. Hulk (Urca) – Kravel – Nao – Karracke – Galeere – Galeasse – Galeone

*Bernhard Hagedorn* zeigt in seiner Abhandlung über die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen die verwirrende Vielfalt der einzelnen Schiffstypen sowie deren Bezeichnungen im 15. und 16. Jahrhundert auf. Ich habe mich bemüht die Vielfalt der einzelnen Schiffstypen zusammenzufassen um einen Überblick zu ermöglichen.

Bernhard Hagedorn führt im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Bezeichnungen großer Lastschiffe im Kapitel über das Kravel (die Karavelle) wie folgt aus:

*„Die Bezeichnung dieser großen Lastschiffe war in Italien noch eine Zeitlang ‚Karracke‘ [‚carraca‘], dann ‚Nave‘, in Spanien ‚Nao‘. Späterhin hat man in Spanien und Portugal den Galeonentyp ausgebildet, der sich lediglich durch etwas schlankere und leichtere Bauart vom Nao unterschied.“<sup>318</sup>*

Bei dem portugiesischen Autor *„Fernando Oliveira“<sup>319</sup>* finden wir den Hinweis,

*„dass die Italiener dieselben Schiffe ‚carracas‘ nennen, die die Spanier als ‚naus‘ und die Deutschen als ‚Hulke‘ bezeichneten.“<sup>320</sup>*

Dennoch gibt es nach Bernhard Hagedorn einige Unterschiede zwischen den einzelnen Schiffstypen:

---

<sup>318</sup> Hagedorn, Bernhard, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen, Berlin 1914, S. 66.

<sup>319</sup> Ebd.: Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jhd. Berlin 1914, S. 66 und auch [archive.org/stream/.../dieentwicklungde01hage\\_djvu.txt](http://archive.org/stream/.../dieentwicklungde01hage_djvu.txt) S. 41-56, eingesehen am 29.12.2014 um 21.36 Uhr

<sup>320</sup> Ebd. S. 67. und auch Leithäuser G. Joachim, Weltweite Seefahrt, S. 100

„Die spanischen Schiffe, namentlich die Galeonen,<sup>321</sup> waren schmaler, leichter, aber viel höher als die des Ostseetyps und segelten auch weit besser, wogegen die Fahrzeuge der nördlichen Gewässer plumper, aber auch viel widerstandsfähiger waren. Die Schiffer der Ostseestädte sind in der Ausbildung des Fockmastes vorangegangen und haben den Mastfuß auf den Kiel gestellt, während er bei den Spaniern auf dem untersten Deck ruhte.“<sup>322</sup>

Auch der niederländische Staatsrat *Cornelis Scepper*<sup>323</sup> kam 1553 in einem Gutachten zu dem Schluss,

„dass die spanischen Schiffe und die niederländischen Hulke [die großen niederländischen Lastschiffe] völlig verschieden wären. Die ersteren seien schöne und gute Fahrzeuge und treffliche Segler, die Hulke dagegen schwer, schlecht besegelt, dafür aber fester und mit allem besser versehen als die Spanier.“<sup>324</sup>

Als *Kravel* wurden im 15. Jahrhundert zunächst kleinere Schiffe, aber später auch große Lastschiffe bezeichnet, die in der neuen Kravelbauweise (im Gegensatz zur früheren Klinkerbauweise) gebaut waren.<sup>325</sup> (Siehe Kapitel: Das Kravel.)

Im Zusammenhang mit dem Kravel und der Einführung der Kravelbeplankung führt Bernhard Hagedorn schreibt:

„Zwar gab es damals schon große Kravele in ziemlicher Anzahl, aber die Masse der Schiffe waren noch Hulke.“<sup>326</sup>

Ähnlich verwirrend sind die unterschiedlichen Definitionen für den nordischen Typ der großen Lastschiffe:

„Eine einheitliche Bezeichnung hat sich für den nördlichen Typ des großen Lastschiffs nicht durchzusetzen vermocht. Die Italiener nannten ‚Berton‘, wohl in Erinnerung daran, daß die Bretonen die Kravelsbeplankung eingeführt hatten. Spanier, Franzosen und Engländer – letztere jedoch nur für die fremden Schiffe – haben den Namen ‚Hulk‘ (*urca, hourque, hulk*)

---

<sup>321</sup> Macintyre, Donald, Abenteuer der Segelschiffahrt 1520-1914, München, 1970, Das Hamburger Stadt-Privilegium von 1497, 17 Seiten aus dem portugiesischen „Livro das Armadas“ 1524 und 1554, S.17 -18

<sup>322</sup> Ebd. S. 67.

<sup>323</sup> Talkenberger, Heike, Sinflut: Prophetie und Zeitgeschehen in Texten und Holzschnitten, Cornelius Scepper, um 1500 in Vieuport geboren, nach seinen Studien, in den Dienst von König von Dänemark und später Karl V. – seine Schriften präsentiert er in der Form eines Traums. In seinen Darlegungen kritisiert er Virdung, Nifo und Pico della Mirdola. Sein Hauptinteresse ist in der Zurückweisung der arabischen Konjunktionstheorie. De Gruyter, Max Niemeyer Verlag Tübingen 1990, S. 276

<sup>324</sup> Ebd. S. 67. und auch Rudolf, Häpke, Die Regierung Karls V. und der europäische Norden Verlag Georg Olms 3. Bd. 1.Bd. S.10 und S. 36 und auch [books.google.at/books?isbn=3487405431](https://books.google.at/books?isbn=3487405431) eingesehen am 14.7.2014 um 13.23 Uhr

<sup>325</sup> Ebd. S. 56/57

<sup>326</sup> Hagedorn, Bernhard, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen, Berlin 1914, S. 64.

beibehalten. Vereinzelt wurde dieser auch in den Gebieten des nördlichen Typs selbst gebraucht. In Lübeck hat sich der Name ‚Krauel‘ lange behauptet.“<sup>327</sup>

Über die Weiterentwicklung des Schiffbaus im späten 15. Jahrhundert vermerkt

Bernhard Hagedorn bemerkt:

„Die Fortbildung erfolgte im Wesentlichen auf zwei Gebieten, der Ostsee, die den nördlichen Typus ausgestaltete, und in der Pyrenäenhalbinsel, die für alle südlichen Länder im Bau von großen Lastschiffen maßgebend wurde. Auf beiden ist man noch in den achtziger Jahren des 15. Jahrhunderts zum Viermaster gelangt.“<sup>328</sup>

Die Ostseestädte Danzig und Lübeck hatten im späten 15. Jahrhundert die Führung im Bau großer Lastschiffe übernommen. Im Jahre 1514 kaufte der englische König Heinrich VIII.<sup>329</sup> ein lübeckisches Schiff für seine Flotte.<sup>330</sup>

Die Engländer, die als Schiffbauer zunächst in den Hintergrund traten, erlangten erst im 16. Jahrhundert mit der Entwicklung der englischen *Galeonen* eine Vormachtstellung. (siehe Kapitel: Die Galeone.)

Uneinheitlich war zunächst auch die Verwendung des Begriffs *Galeone*.

„Der Begriff ‚Galeone‘ taucht zum ersten Mal zu Beginn des 15. Jahrhunderts in venezianischen Quellen auf. Dort trägt ein hochbordiges, gerudertes Flussschiff, das zur Unterstützung militärischer Operationen an Land diente, diese Bezeichnung.“<sup>331</sup>

„Den Namen Galeone gaben die Venezianer später auch einem für die offene See gebauten Fahrzeug. Das lässt vermuten, dass Bauprinzipien der geruderten Flussschiffe – und damit der Galeeren – zusammen mit den Proportionen der traditionellen segelnden Rundschiffe, der Barze, in dieses neue Fahrzeug eingebracht worden waren.“<sup>332</sup>

Verwirrend sind auch die unterschiedlichen Bezeichnungen, die in den einzelnen Ländern Europas für den Galeonentyp kursierten.

---

<sup>327</sup> Ebd. S. 74/75.

<sup>328</sup> Ebd. S. 65.

<sup>329</sup> George, Margaret, Heinrich VIII. Mein Leben, Augsburg 1986, 1393 Seiten

<sup>330</sup> Ebd.S.68/69.

<sup>331</sup> Usher, A.P.: Spanish Ships and Shipping in the sixteenth and seventeenth centuries, 1973 S. 190 und 225, <https://books.google.at/books?isbn=0521040329> –eingesehen am 19.3.2015 um 20.34 Uhr

<sup>332</sup> Kirsch, Peter: Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 13.

Peter Kirsch vermerkt hierzu:

*„Die Portugiesen benutzen beispielsweise für ihre nach Indien fahrenden Schiffe selten oder nie den Namen ‚Karracke‘, sondern nannten sie ‚Naos‘. Die Niederländer oder Engländer dagegen nannten diese Schiffe in ihren Berichten immer ‚Karracken‘.[...] Diese Bezeichnung für portugiesische Indienfahrer läßt sich sogar noch bis in das letzte Viertel des 17.*

*Jahrhunderts bei den Niederländern, Engländern und Spaniern finden. Zu dieser späten Zeit sind damit nicht mehr die berühmten Riesenschiffe vom Ende des 16. Jahrhunderts gemeint, sondern Fahrzeuge, die mehr den Galeonen glichen. Im Gegensatz zu ihren Karacken haben die Portugiesen aber ihre Galeonen immer als solche bezeichnet.*

*Anders war es bei den Engländern. Sie nannten eine Galeone meist ‚ship‘, denn das Wort ‚galleon‘ wurde im normalen maritimen Sprachgebrauch nie richtig heimisch. Dennoch wußte ein jeder, was unter einer Galeone zu verstehen war: Ein Segelschiff mit feineren Linien, als sie ein normales Handelsschiff hatte.“<sup>333</sup>*

Im Folgenden werden nun die verschiedenen Schiffstypen, die 1588 beteiligt waren, der Reihe nach entsprechend ihrer historischen Entwicklungslinien vorgestellt.

Hierzu kommentiert der Humanist und Segler Robert Brandstötter und auch Church K. Sally weist auf folgende Quellen :

Die Forschung favorisierte die Maße von 59 bis 84 m Länge, Das 1418 fertiggestellte Flaggschiff „Grace Dieu“,<sup>334</sup> des englischen Königs Heinrich V. hatte mit 67 m eine vergleichbare Länge mit den chinesischen Schatzschiffen von Zheng He<sup>335</sup> Schiffen.

*„Kolumbus Schiff die Santa Maria hatte die vergleichsweise geringe Länge von 27 Meter.“  
(...),„Die Flotte der Schatzschiffe von Zheng He<sup>336</sup> umfasste 63 Schiffe, die mit ihren roten Segeln und Seidenfahnen als „Schwimmende Drachen“ bezeichnet wurden, auch weil am*

---

<sup>333</sup> Kirsch, Peter: Die Galeonen, S. 43.

<sup>334</sup> Dudszus, Alfred, Köpcke Alfred, Das große Buch der Schiffstypen, Augsburg 1995, „Great Harry“ oder „Henry Grace a Dieu“: *der Bau dieses seinerzeit sehr großen Kriegsschiffes wurde auf Anordnung Heinrichs VIII am 3.Oktober 1512 vom Schiffsbaumeister W. Bond begonnen und im Juni 1514 in Wolwich, Grafschaft Kent, vom Stapel gelassen.* S.131 diese Anmerkung dient um keine Verwechslung entstehen zu lassen. und auch Leithäuser G.Joachim, Weltweite Seefahrt S. 173

<sup>335</sup> Church K., Sally: The Colossal Ships of Zheng He – Image or Reality ? in Claudine Salmon, Hrsg. Zheng He – Images& Perceptions. South china and Maritime Asia, Bd. 15, Hrsg. v. Roderick Ptak, Thomas Höllmann. O Harrasowitz, Wiesbaden 1. 2005, S. 155-176

<sup>336</sup> Zheng He, *chinesischer Admiral, 1371-1433/1435*, geboren in der Provinz Yunnan, Sein Geburtsname war Ma He. Begraben wurde er in der Nähe von Nanjing. - Schatzschiffe wurden im frühen 15.Jhdt unter Kaiser Yong Le in China gebaut , Ming-Dynastie (1368-1644 n. Chr.) Ausgrabung 1957, am Drachenfluss Werft (

*Bug Drachen aufgemalt waren. Die größten Einheiten waren, bis zu neunmastige „Schatzschiffe“ mit einer Länge von bis zu 122, einer Breite von bis zu 50 Meter und einer Besatzung von etwa 600 Mann.<sup>337</sup> Zur Navigation wurde der Kompass benutzt, der im 11. Jahrhundert erfunden wurde. “*

Die geographische Breite wurde durch Messung der astronomischen Höhe des Polarsterns und des Kreuzes des Südens auf der Südhalbkugel<sup>338</sup> ermittelt.

Auch Paul Lächler und Hans Wirz schreiben dazu:

*„unter Franz wurden einige Prachtgaleonen gebaut, so die berühmte GRANDE NAU FRANCAISE von Le Havre<sup>339</sup> – ein Großschiff mit einem dreistöckigen Palastaufbau als Achterkastell, einem zweistöckigen langen weit über den Vorsteven hinausgebauten Vorkastell, unter oder – stufungen ein hinter dem Fockmast stehender Windmühlenturm sich erhob.“<sup>340</sup>*

---

*bei Nanjing am Jangtse) Nanjing ist eine alte, traditionsreiche Stadt im Osten Chinas, diese war damals Werftstadt für die größten Segelschiffe des Mittelalters und Heimathafen der Schatzflotte Zheng Hes, Von hier aus gingen seinen Reisen nach Indien, Arabien und Afrika, und auch „Geschichte der Ming“ (《明史》) und „Memoiren des Zheng He“ (《郑和传》), 2003 stießen Archäologen in Longjing bei Ausgrabungen auf elf Meter lange Ruder somit konnte die tatsächliche Länge von 120 Meter langen Schiffen rekonstruiert werden. eingesehen am 1.4.2015 um 9.26 [www.chinaschatzschiff.de](http://www.chinaschatzschiff.de) › Kultur & Wissen, China Schatzschiff@2008-*

<sup>337</sup> [www.chinaschatzschiff.de](http://www.chinaschatzschiff.de) › Kultur & Wissen, China Schatzschiff@2008-Copyright/AGB/Datenschutz/Impressum eCommerceEngine 2006 und auch Cordingly, David, Piraten, Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Köln 1997, S. 213, „Reisen von Cheng Ho im 15. Jahrhundert. die 1. Reise brachte in Calicut an die Südwestküste Indiens, 4. an den Persischen Golf, 5. Reise nach Ostküste Afrikas“

<sup>338</sup> Das Kreuz des Südens, „crux“ ist das kleinste, aber sehr auffällige und bekannte Sternbild des Südhimmels. Die vier hellsten Sterne bilden ein markantes Kreuz am Himmel. Das Sternbild ist im Osten, Westen und Norden vom ausgedehnten Sternbild Zentaur umgeben.

<sup>339</sup> Le Havre ist ein Hafen am Ärmelkanal nach Marseille der zweitgrößte Hafen Frankreichs. Der Seehafen liegt in der Normandie im Departement Seine-Maritime. 1517 unter König Franz I. errichtet und gehört damit zu den ältesten Seehäfen Frankreichs. [https://books.google.at/books?id=t\\_pAAAAAcAAJ](https://books.google.at/books?id=t_pAAAAAcAAJ) – eingesehen am 29.12.2014 um 21.21 Uhr

<sup>340</sup> Lächler, Paul, Wirz, Hans, Schiffe der Völker, Geschichte Technik, Olten und Freiburg im Breisgau, 1962, S.343



Abbildung: 23

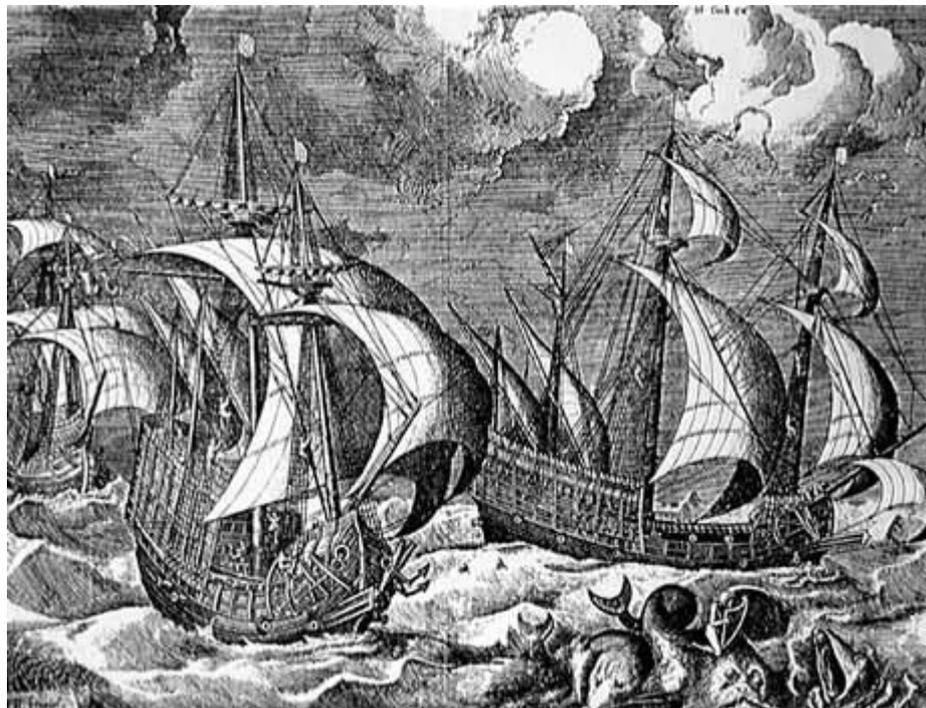


Abbildung : 24 Die San Gabriel - Hulk,

## Die Hulk (Urca)

Paul Heinsius schreibt :

### Definition:

„Der Name Hulk stammt noch aus der Antike und kommt wahrscheinlich aus dem Griechischen. - „*Nach dem Alter des Namens zu urteilen, haben wir es mit dem ehrwürdigsten Lastschiffstyp Westeuropas zu tun.*“<sup>341</sup>

Bereits im 10. Jahrhundert findet sich in einem Glossar (angelsächsisch) die Bemerkung, dass *liburna* „hulc“ bedeutet. Ende des 11. Jahrhunderts war die Hulk als Lastschiff festländischer Kaufleute anzutreffen. Im 12. Jahrhundert heißt es in einem althochdeutschen Glossar: „*actuarie navis = holchun*“.<sup>342</sup>

„*Die Übersetzung des althochdeutschen Wortes ‚holchun‘ in dem obigen Glossar durch den Ausdruck ‚actuarie navis‘ kann uns bestätigen, daß mit dem Namen ‚Hulk‘ tatsächlich schon um 1200 der Begriff eines flachbodigen Fahrzeuges verbunden wurde. Der Ausdruck ‚actuarie navis‘ bezeichnet an der entsprechenden Stelle bei Isidor (19, 1, 27) eine Art flacher, mit Segel und Ruderwerk versehener und leicht in Bewegung zu versetzender Fahrzeuge.*“<sup>343</sup>

Vom Ende des 13. Jahrhunderts an findet sich in hansischen Quellen eine häufigere Nennung. Am 12. September 1288 wurde erstmals eine Erwähnung beim „*hulec tolne*“ zu Dordrecht<sup>344</sup> erwähnt. Im Jahre 1315 stellten Dordrecht und Briel zusammen einen Hulk zu der Flotte Wilhelms III. (Graf von Hennegau und Holland).<sup>345</sup> Um 1400 wurden die Schiffe des Nordens in Preußen, fast nur noch *Hulks* genannt. Die Koggen<sup>346</sup> traten nach den schriftlichen Quellen völlig zurück. – In Holland dagegen hielt sich die Kogge länger.<sup>347</sup>

---

<sup>341</sup> Heinsius, Paul, *Das Schiff der hansischen Frühzeit*, Weimar 1956, S. 212.

W. Vogel, S. 111 und auch F. Kluge, S. 307, und auch Leithhäuser G. Joachim, S. 101

<sup>342</sup> Ebd. S. 212

<sup>343</sup> Ebd. S. 222.

<sup>344</sup> Dordrecht, ist eine Gemeinde und eine Stadt in der niederländischen Provinz Südholland

<sup>345</sup> Ebd. S. 213.

<sup>346</sup> Martinetz, Helmut, *Die Anfänge der Hanse und ihre Schiffe*, Masterarbeit 2013, Fachbibliothek Geschichte, Universität Wien S. 71 und auch Maddison, Angus, *Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive*, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris, S. 62

<sup>347</sup> Heinsius, Paul, S. 214

## Merkmale

Die *Hulk* hat einen außerordentlich gerundeten Schiffskörper mit hochgezogenem Bug und Heck und einen flachen Boden. Vorn und achtern sind zwei Kastelle übereinander zu erkennen. Die Takelage erhält einen Mast mit Rah und einen Bugspriet sowie große Barghölzer.<sup>348</sup>

Aus dem 14. Jahrhundert gibt es einen wichtigen Hinweis, der auf die Konstruktion der *Hulk* schließen lässt.

H. Falk wies 1912 nach, dass das Wort *holk* nur in dem Kompositum „*holkastefndr*“ (mit Steven oder richtiger: mit Bug und Heck wie ein *Hulk*) belegt ist. Dieses Wort bezeichnet nach Falks Feststellung in einer Urkunde aus dem Jahre 1365 den Gegensatz zu „*buttustefndr*“.<sup>349</sup>

Schiffe dieser beiden Stevenarten sollten zur Landesverteidigung zugelassen werden. Es handelt sich also um eine besondere Art der Bug- oder Heck-Konstruktion.

Heinsius schließt aufgrund dieser Bezeichnung auf eine flache Vorderkaffe – im Gegensatz zur runden Kaffe (bei der die zusammenlaufenden Planken vorne mittels Tauwerkumwicklung zusammengehalten werden).<sup>350</sup>

Eine Lübecker Quelle des 16. Jahrhunderts belegt, dass die *Hulk* noch im 16. Jahrhundert einen flachen Boden hatte, damit sie bei auf- und abströmendem Wasser in ruhiger Position liegen bleiben konnte.

Der portugiesische Seemann *Fernando Oliveira* berichtet in seiner Abhandlung „*Livro da fabrica das naus*“ (Buch über die Herstellung der *Naos*):

Dazu meint Paul Heinsius:

*„Für die See vertragen die Schiffe weniger (breiten) Boden als für die flämischen Bänke. Denn weil auf diesen Bänken die See voller Klippen und seicht ist, bauen die Leute dort in jenem Lande ihre Hulke (Urcas) unten flach und mit breitem Boden.“*<sup>351</sup>

Aufgrund einer Spantzeichnung, die in der Timbotta-Handschrift<sup>352</sup> aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts erhalten ist,

---

<sup>348</sup> Ebd. S. 215.

<sup>349</sup> Ebd. S. 216.

<sup>350</sup> Ebd. S. 217.

<sup>351</sup> Heinsius, Paul, S. 219

schließt Heinsius:

*„Wir dürfen wohl mit Recht annehmen, daß die Spantform eines nordeuropäischen Hulks der einer südeuropäischen Nau geähnelt hat. Die Spantzeichnung zeigt uns deutlich einen flachen Schiffsboden und eine ziemlich senkrechte und nur leicht gewölbte Bordwand, die oben etwas eingezogen ist und dann wieder senkrecht verläuft.“*<sup>353</sup>

## **Entwicklung**

Im Laufe des 15. Jahrhunderts entwickelte sich die *Hulk* und verdrängte die mittelalterliche *Kogge*, ein Hanseschiff, das seit Ende des 12. Jahrhunderts im Norden stark verbreitet gewesen war. Die Form des Kiels wurde von der *Kogge* übernommen, die Lastfähigkeit jedoch auf 300 Tonnen gesteigert. Bei der *Hulk* waren Vorder- und Achterkastell bereits zweistöckig aufgebaut.<sup>354</sup>

Durch die Verschmelzung der beiden Schiffstypen *Kogge* und *Hulk*, das Verbinden der breiten Formen der *Hulks* mit dem Kiel und Steven der *Koggen*, erhielt man ein bedeutend wirtschaftlicheres Hochseeschiff mit größerer Tragfähigkeit.<sup>355</sup>

---

<sup>352</sup> Timbotta-Handschrift – „Timbotta-Manuscript“- Galia grosa di Giorgio Trombetta 1444, Trombetta, f. 56r, Giorgio Trombetta da Modon 1444, London, British Library, Cottonian Mss., Titus A. 26, 62 folia Schiffsbau – Manuscripte, [klio.histinst.rwth-aachen.de/ext/tma/tema/galera/gdf.htm](http://klio.histinst.rwth-aachen.de/ext/tma/tema/galera/gdf.htm), eingesehen am 29.12.2014 um 21.16 Uhr

<sup>353</sup> Heinsius, Paul, S. 220.

<sup>354</sup> Dollinger, Philippe: Die Hanse, Frankfurt am Main, 1998

<sup>355</sup> Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris, S.62

## 8.2. Das Kravel / Kraweel (Die Karavelle)

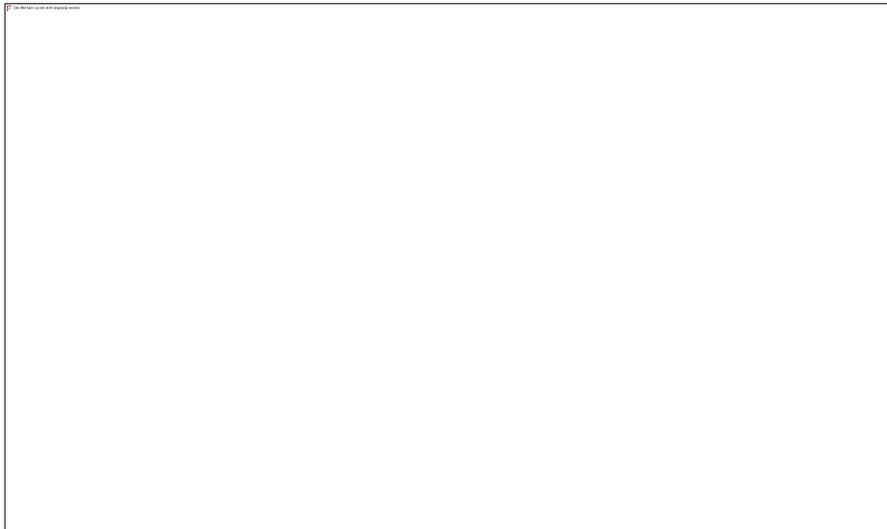


Abbildung : 25 Kraweel, *Lisa von Lübeck*<sup>356</sup>

### Definition

Das Wort *Karavelle* stammt aus dem Romanischen. Die Bezeichnung *Caravela* findet sich schon im 13. Jahrhundert als Bezeichnung kleiner Fischerboote an der portugiesischen Küste. Dort wurde der Name später für einen Kauffahrer zweiten Ranges mit überwiegend lateinischer Takelung verwendet. In dieser Bedeutung ist das Wort durch die beiden Karavelen des *Christoph Kolumbus* bekannt geworden.<sup>357</sup>

Die Bretonen jedoch hatten diese Bezeichnung bereits vorher für ihre kleinen Schiffe, die zum Fischfang und zur Handelsfahrt dienten, angewandt. So hat *Philipp der Gute von Burgund* zwischen 1438 und 1440 in Brabant (neben anderen Schiffen) auch eine Karavele bauen lassen. 1458 wird auch ein englisches Kravel erwähnt.

Später wurde diese Bezeichnung jedoch auch für größere Lastschiffe verwendet, die in der für diesen Schiffstyp charakteristischen Kraweelsbeplankung gebaut waren.

---

<sup>356</sup> [http://www.google.at/imgres?imgurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/s\\_img/77/0,6992,7140429-render-A8-00.jpg&imgrefurl=http://terrax.zdf.de/ZDFde/inhalt/28/0,1872,7964732,00.html&usg=\\_\\_Rc26SJmiGluxbfZKPdzWb5elkGo=&h=168&w=298&sz=33&hl=de&start=18&zoom=1&tbnid=ZfRuOGOSXIQ12M:&tbnh=92&tbnw=163&ei=pending&prev=/search%3Fq%3Dkraweel%26hl%3Dde%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA\\_deAT421%26site%3Dsearch%26tm%3Disch0%2C552&itbs=1&iact=hc&vpx=309&vpy=154&dur=2106&hovh=134&hovw=238&tx=122&ty=81&oei=IpicTYLQMsDswaz6MTqBQ&page=2&ndsp=20&ved=1t:429,r:7,s:18&biw=1242&bih=560](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/s_img/77/0,6992,7140429-render-A8-00.jpg&imgrefurl=http://terrax.zdf.de/ZDFde/inhalt/28/0,1872,7964732,00.html&usg=__Rc26SJmiGluxbfZKPdzWb5elkGo=&h=168&w=298&sz=33&hl=de&start=18&zoom=1&tbnid=ZfRuOGOSXIQ12M:&tbnh=92&tbnw=163&ei=pending&prev=/search%3Fq%3Dkraweel%26hl%3Dde%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA_deAT421%26site%3Dsearch%26tm%3Disch0%2C552&itbs=1&iact=hc&vpx=309&vpy=154&dur=2106&hovh=134&hovw=238&tx=122&ty=81&oei=IpicTYLQMsDswaz6MTqBQ&page=2&ndsp=20&ved=1t:429,r:7,s:18&biw=1242&bih=560), eingesehen am 23.5.2014 um 15.30 Uhr

<sup>357</sup> Hagedorn, Bernhard, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen, Berlin 1914, S. 56/57.

## Merkmale

Kennzeichnend für diesen Schiffstyp ist die damals neuartige Art der Beplankung, bei der die Planken nicht mehr (wie früher bei den großen Schiffen üblich) dachziegelartig übereinander griffen, sondern mit scharfen Kanten aufeinander saßen und nach außen eine glatte Fläche bildeten. Diese Bauweise hatte den Vorteil, dass die Rippen des Schiffs mehr als bisher Träger des ganzen Baus waren und die Außenhaut beliebig stark hergestellt werden konnte. Die Planken wurden durch Fugen oder Nägel miteinander verbunden. Bei größeren Schiffen brachte man zwei Plankenlagen übereinander an. Zur Festigung der Haut des Schiffes, besonders unmittelbar über der Wasserlinie, wurden so genannte Berghölzer eingefügt. Dies waren stärkere Plankengänge, die über die anderen hervorragten und gewöhnlich das ganze Schiff umliefen.<sup>358</sup>

Diese von den Bretonen<sup>359</sup> eingeführte Art der Beplankung wird *Kraweelsbeplankung* – im Gegensatz zur früheren *Klinkerbauweise* – genannt.

## Entwicklung

Die Form der Karavelle bildete sich um die Mitte des 15. Jahrhunderts heraus. Die Karavelle ist atlantischen oder italienischen Ursprungs.<sup>360</sup> Sie hatte drei Masten. Bei diesem Schiffstyp wurden die Planken erstmals nebeneinander, Kante an Kante, statt – wie bei den früheren Schiffen – übereinander befestigt.

Die alte Klinkerbauweise wurde durch die Kraweelbauweise ersetzt.

Bernhard Hagedorn schreibt über die Entwicklung des Kravels:

*„Daß bei diesen kleinen Schiffen die Kravelsbeplankung zuerst eingeführt wurde, ist wohl zweifellos. Wann? läßt sich nicht mit Sicherheit sagen. Jedenfalls wird es nicht allzu lange vor 1460 geschehen sein. Der Chronist von Zeeland Johann Reygersberg berichtet, daß 1459 in Holland und Zeeland der Kravelsschiffbau begann. Das erste dieser Schiffe wurde in Zierikzee von einem Bretonen namens Julian gebaut und danach der ‚Julian‘ genannt. Es muss ein großes Schiff gewesen sein. Sonst würde es schwerlich so viel Aufsehen gemacht haben, daß man sich den Namen seines Meisters merkte.*

---

<sup>358</sup> Ebd. S. 56.

<sup>359</sup> Ebd. S. 74. – hierzu auch S. 58 ff.

<sup>360</sup> Dollinger, *Die Hanse*, Stuttgart, 1998 S.186 ff. und auch Helmut Martinetz, *Die Anfänge der Hanse und ihre Schiffe*, Masterarbeit 2013, Universität Wien

*„Nach Velius sind 1460 in Hoorn die ersten Kravele gebaut worden. In den nächsten Jahren trifft man dann derartige Schiffe in allen Gewässern.<sup>361</sup> 1462 werden unter den Ausliegern, die von Danzig Kaperbriefe erhielten, ein Danziger und ‚das Königsberger‘ Kravel aufgezählt. Der englische König [Heinrich VIII.] ließ 1463 ein Schiff dieser Art für 80 Pfund Sterling ankaufen.“<sup>362</sup>*

Die Einführung der Kraweelsbeplankung stellte einen entscheidenden Fortschritt beim Bau großer Schiffe dar und brachte eine Steigerung der Schiffsgefäße mit sich.<sup>363</sup>

Die Franzosen, die die Kraweelsbeplankung eingeführt hatten, traten als Schiffbauer ab dem späten 15. Jahrhundert zurück.<sup>364</sup>

Ein Modell dieses Schiffstyps, das 1462 unter dem Namen *Das Große Kravel*, *„Der Peter von La Rochelle“*, *„Der Peter von Lebarn“* oder *„Der Peter von Danzig“* bekannt geworden war, bildete einen Markstein in der Geschichte der Schiffbaukunst. *Das Große Kravel* war gefürchtet als das mächtigste Kriegsschiff seiner Zeit. – Ein weiteres bekanntes Modell dieses Schiffstyps ist *„Der Große Adler von Lübeck“* (erbaut 1465/66).

Bernhard Hagedorn schreibt dazu:

*Über die Takelage des Großen Kravels - „Es tritt uns mithin der erste sicher bezeugte Dreimaster in nördlichen Meeren entgegen. Im Mittelmeere kannte man mehrmastige Schiffe bereits seit langem. Die großen Galeeren trugen zwei, ausnahmsweise auch drei Masten; auch die kleineren Fahrzeuge, Barken und dergleichen hatten zwei Masten.“ [...] Im Allgemeinen ist man sofort zum Dreimaster übergegangen. Man stellte auf jedes der beiden Kastelle einen kleinen Mast mit einem kleinen Segel. Auf südliche Einflüsse weist allein der Name des dritten Segels ‚mezzana, moysan, mesan, besan‘ und auch die Gestalt, in der sich dies Segel schließlich durchgesetzt hat, die Form des dreieckigen lateinischen Segels des Mittelmeers.“<sup>365</sup>*

---

<sup>361</sup> [archive.org/stream/.../dieentwicklungde01hage\\_djvu.txt](http://archive.org/stream/.../dieentwicklungde01hage_djvu.txt), eingesehen am 29.12.2014 um 18.40 Uhr

<sup>362</sup> Hagedorn, Bernhard, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, Berlin 1914, S. 58/59. und auch Lächler, Paul, Wirz, Hans, Schiffe der Völker, Geschichte Technik, Olten, Freiburg, Breisgau 1962, S.351

<sup>363</sup> Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen, S. 64-65, 59-60

<sup>364</sup> Ebd. S. 65.

<sup>365</sup> Hagedorn, Bernhard, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen, Berlin 1914, S. 62, 64, 73 und auch Alfred Dudzus, Alfred Köpcke, Das große Buch der Schiffstypen, Schiffe, Boote und Riemen, Augsburg 1995, S.123.

Die Entwicklung im Schiffbau beruhte im Wesentlichen auf der Formung des Schiffsrumpfes sowie der Takelung. Durch die Fortschritte in der Takelung ab dem späten 15. Jahrhundert und die Verteilung der Segelfläche auf mehrere kleine Segel konnten die Schiffe jetzt auch besser bei etwas seitlichem Wind segeln. Bei stürmischem Wetter konnte man auf diese Weise die Segelfläche einschränken und andererseits bei ruhigem Wetter eine viel größere Fläche dem Wind entgegensetzen.

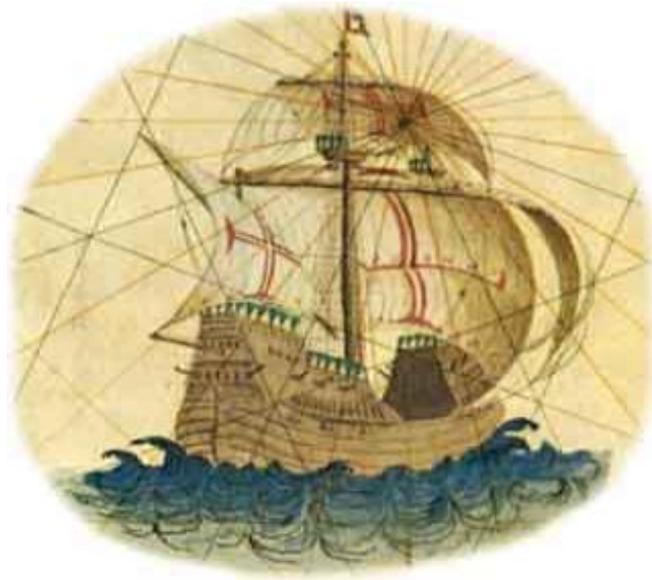


Abbildung: 26 Portugiesische Nao zur Zeit des Kolonialismus um 1565<sup>366</sup>

## IX. Die Entwicklung von Nao, Karavelle und Karacke bis zur Galeone

### 9.1. Die Nao

#### Definition

Das Wort *Nao* (*Nau* - ital.: *carraca*, *nave* – deutsch: *Karracke* oder *Hulk*) ist, wie bereits erwähnt, die spanische Bezeichnung für ein Lastschiff.

---

<sup>366</sup> [http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2\\_holocaust-d/030-Nao-schiff-Portugal.jpg&imgrefurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2\\_kolumbus-holocaust-auf-Santo-Domingo-Haiti.htm&usq=\\_\\_KNRnCs-3P0jJRSdccSLc-UXeWgk=&h=300&w=320&sz=16&hl=de&start=0&zoom=1&tbnid=sQkWN70gc41okM:&tbnh=134&tbnw=143&ei=apycTbm4JsbYsgbB3-iEBg&prev=/search%3Fq%3Dschiffstyp%2Bnao%2Bbilder%26hl%3Dde%26sa%3DX%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA\\_deAT421%26tbn%3Dsch%26prmd%3Ddivns&itbs=1&iact=rc&dur=421&oei=apycTbm4JsbYsgbB3-iEBg&page=1&ndsp=18&ved=1t:429,r:1,s:0&tx=48&ty=99](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2_holocaust-d/030-Nao-schiff-Portugal.jpg&imgrefurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2_kolumbus-holocaust-auf-Santo-Domingo-Haiti.htm&usq=__KNRnCs-3P0jJRSdccSLc-UXeWgk=&h=300&w=320&sz=16&hl=de&start=0&zoom=1&tbnid=sQkWN70gc41okM:&tbnh=134&tbnw=143&ei=apycTbm4JsbYsgbB3-iEBg&prev=/search%3Fq%3Dschiffstyp%2Bnao%2Bbilder%26hl%3Dde%26sa%3DX%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA_deAT421%26tbn%3Dsch%26prmd%3Ddivns&itbs=1&iact=rc&dur=421&oei=apycTbm4JsbYsgbB3-iEBg&page=1&ndsp=18&ved=1t:429,r:1,s:0&tx=48&ty=99), eingesehen am 3.6.2014 um 18.50 Uhr

„Der Name ‚Nao‘ stand in langer Entwicklungstradition von Frachtschiffen, die mit den römischen Frachtschiffen der Antike begann und über die Mittelmeerfrachter im Früh- und Hoch- bis ins Spätmittelalter heraufreichte.“<sup>367</sup>

## **Merkmale**

Die *Nao* ist ein geräumiges und bauchiges Frachtschiff mit verhältnismäßig hoher Bordwand, um einen entsprechenden Laderaum zu schaffen.

Als typisches Lastschiff war die *Nao* nicht auf Schnelligkeit oder Wendigkeit konzipiert.

Christoph Kolumbus beklagte sich mehrfach über die mangelnden Segel- und Manövriereigenschaften dieses Schiffstyp.<sup>368</sup>

Dazu meint W. v. Mondfeld:

„Das Rundgatt dieses Typs ist – im Gegensatz zum spanischen Regierungsentwurf von 1892 und dem Entwurf von Monleon – heute unumstritten.“<sup>369</sup>

Das Verhältnis von Gesamtlänge zur Kiellänge zur Breite belief sich bei den *Naos* bzw. *Karacken* im Allgemeinen auf 3:2:1.

Vorsteven: Die Vorderkante des Kiels ist bis unter das Vorderkastell gebogen, hatte im späten 15. Jahrhundert einen ziemlich weiten Ausfall und endete in der Regel oben in den Lotrechten.<sup>370</sup>

Bei den venezianischen *Coccas* des 16. Jahrhundert ist der Vorsteven zurückgebogen. An der ligurischen Küste zwischen Genua und Ventimiglia werden diese Boote auch heute noch in dieser italienischen Bauform gebaut.<sup>371</sup>

Das für die *Naos* typische Vorkastell ist dreieckig mit absolut geraden Seitenkanten, ist umgeben mit offener Reling und hat ein festes Schanzkleid – oder eine Kombination aus beiden. Zur Befestigung

Dazu schreibt W.v. Mondfeld:

„wurde zunächst ein kräftiger Vierkantbalken auf den Kopf des Vorstevens angebracht, nach vorne mit einem Knie gegen den Vorsteven abgestützt und hinten gegen einen

---

<sup>367</sup> W. v. Mondfeld, Die Schiffe des Christoforo Colombo, 1492, Herford in Westfalen 1991, S. 48.

<sup>368</sup> Guipuzcoa und Biskaya wurden die führenden Schiffsbau-Regionen Spaniens, wie Herzog von Medina Sidonie aus dem Jahre 1582 belegt: „Die Naos aus Biskaya.... Sind die Stärke des Königreiches, entnommen aus Armada 1588-1988, London 1988, S. 159

<sup>369</sup> Ebd.S. 48

<sup>370</sup> W. v. Mondfeld, Die Schiffe des Christoforo Colombo, 1492, Herford 1991, S. 68/69.

<sup>371</sup> Ebd. S. 69 und S. 71

*Querbalken gelagert, der gleichzeitig das Kasteldeck achterwärts abschloß und dem Triumphbogen nach oben zu Halt gab“.*

Größere Naos haben mitunter ein Spierendach.<sup>372</sup>

Dazu schreibt Mondfeld :

*„Der Achterstevan diente nicht nur als Stützelement der gesamten Binnenkonstruktion des Schiffes, er diente gleichzeitig dem Ruder als Aufhängepfosten.“*<sup>373</sup>

Sämtliche Darstellungen zeigen gerade Achterstevan, mehr oder minder stark ausfallend.<sup>374</sup>

Mondfeld schreibt dazu :

*„Auf dem Kopf des Achterstevens ruhte der Heckbalken, der die Gillung<sup>375</sup> und damit die gesamte obere Heckkonstruktion abstützte.“*

Das Achtergatt ist bei der *Nao* ein Rundgatt, bei der *Karavalle* dagegen schon im 15.

Jahrhundert ein Plattgatt.<sup>376</sup>

## **Entwicklung**

Die *Nao Santa Maria*, die auch im Ärmelkanal 1588 teilnahm, ist ein bekanntes Modell dieses Schiffstyps.

Sie hatte einen V-förmigen Hauptspant, den Mondfeld für den allein richtigen hält.<sup>377</sup>

Obwohl die *Nao* bereits ein Dreimaster war, beruhte das Bauprinzip einer *Nao* noch völlig auf dem eines Einmasters. Noch wurden Fock- und Besansegel als „Hilfssegel“ betrachtet.

Durch die Entwicklung zum Mehrmaster verbesserten sich die Segeleigenschaften der Naos.

Mondfeld führt hierzu aus:

*„Ein Mehrmaster bezieht seine Kursstabilität aus den über die ganze Länge des Schiffes verteilten Zug- und Drucksegeln, anders gesagt: ein durch die Fock zu große Leegierigkeit kann durch den Besan wieder kompensiert werden. Der Rumpf mag also in gewissen Grenzen völlig und rundlich sein, ohne daß dies auf die Segeleigenschaften in Sachen Kursstabilität großen Einfluß hat.“*<sup>378</sup>

---

<sup>372</sup> Ebd. S. 72.

<sup>373</sup> Ebd. S. 73.

<sup>374</sup> W. v. Mondfeld, *Die Schiffe des Christoforo Colombo*, 1492, Herford 1991, S. 73.

<sup>375</sup> Anmerkung: Gillung = nach innen gewölbter Teil des Hinterschiffs.

<sup>376</sup> Ebd. S. 73.

<sup>377</sup> Ebd. S. 58.

<sup>378</sup> W. v. Mondfeld, *Die Schiffe des Christoforo Colombo*, 1492, Herford 1991, S. 58.

Ein Einmaster dagegen erhält seine Kursstabilität aus der Rumpfform, da er ja kein Kompensationssegel besitzt. - Noch bis in die 60er wurde das mittelalterliche Bauprinzip der Nusschalenform rekonstruiert.<sup>379</sup>

Ein Einmaster muss scharfe Rumpflinien haben.<sup>380</sup>

## 9.2. Die Karacke



Abbildung : 27 Karacke *Jesus von Lübeck*<sup>381</sup>

### Definition

Der Schiffstyp *Karacke* tauchte erstmals im 14. Jahrhundert in Genua unter dem italienischen Namen *carraca* auf. Die **Karacke** (abgeleitet von fläm. „kraeck“, [kra:k]) war ein Segelschiffstyp des ausgehenden Mittelalters und der beginnenden Neuzeit.

Die Schiffsart *Jesus von Lübeck* hat ihren Namen von einer gleichnamigen Lübecker Karacke, die im Jahre 1540<sup>382</sup> von der Stadt Lübeck an König Heinrich VIII. von England verkauft wurde, um dessen königliche Marine zu verstärken. Gesteuert wurde das Schiff unter anderem von Sir John Hawkins (1532-1595), einem englischen Seefahrer, Kommandeur der

---

<sup>379</sup> Ebd. S. 58.

<sup>380</sup> Ebd. S. 59.

<sup>381</sup> [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:AnthonyRoll-6\\_Jesus\\_of\\_L%C3%BCbeck.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:AnthonyRoll-6_Jesus_of_L%C3%BCbeck.jpg), eingesehen am 20.3.2014 um 20.34 Uhr

<sup>382</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Verlag Koblenz 1988, S. 26: 1544.

englischen Schiffe, Freibeuter und Sklavenhändler.<sup>383</sup> „Die hoch aufragenden Bug- und Heckaufbauten sollten ein Entern des Schiffes verhindern.“<sup>384</sup>

## Merkmale

Die *Karacken* hatten ein Rundheck (im Gegensatz zum Spiegelheck der späteren *Galeone*). Das Verhältnis von Gesamtlänge zur Kiellänge zur Breite betrug 3:2:1.

Die *Lübecker Karacke* war ein Mischtyp aus Handels- und Kriegsschiff. Dieser Schiffstyp entwickelte sich aus der Karacke, welche erstmalig im 14. Jahrhundert in Genua unter dem Namen „*carraca*“<sup>385</sup> auftauchte.

Mit einer Länge von bis zu 40 Metern und einer Tragfähigkeit von bis zu 500 Tonnen war die Karacke erheblich größer und schwerer als die Schiffstypen *Nef*<sup>386</sup> und *Kraweel*, aus denen sie sich entwickelte.

Johannes Staudenmaier beschreibt diesen Schiffstyp wie folgt:

*„Die Karacke wurde als Drei- und später als Viermaster ausgeführt. Ihre Seiten wurden mittels Kraweelbauweise beplankt. Dabei werden die Planken Kante an Kante befestigt, wodurch der Rumpf eine glatte Oberfläche erhält. Um Boote in dieser Bauweise wasserdicht zu machen, müssen sie kalfatert werden. Dazu werden die Nähte zwischen den hölzernen Schiffsplanken mit Werg<sup>387</sup> oder Baumwolle und Teer, Pech oder Gummi abgedichtet. Da der Werkstoff Holz bei Feuchtigkeitsaufnahme quillt bzw. beim Trockenvorgang schwindet, waren kraweelgeplankte Boote schneller undicht als welche in Klinkerbauweise. Trotzdem setzte sich die Kraweelbauweise durch, da ihre Belastbarkeit wesentlich höher war: Die Kräfte werden über die gesamte Nahtkante übertragen, und nicht nur über Zapfen, Niete oder Nägel, wie es bei der Klinkerbauweise der Fall ist. Außerdem ergaben sich durch die glatte Oberfläche Vorteile in Bezug auf Geschwindigkeit, Reinigung sowie Instandhaltung.“<sup>388</sup>*

---

<sup>383</sup> Oppermann, Klaus, <http://www.oppisworld.de/philo/piratenaz.html>, eingesehen am 13.6.2014 um 00.27 Uhr und auch Cordingly, David, Piraten Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, München, New York, deutschsprachige Ausgabe Frankfurt am Main, 1968, S.28

<sup>384</sup> Cordingly, David, Piraten Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, S. 28

<sup>385</sup> Eberenz, Rolf, Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel, Frankfurt/M. 1975. Europäische Hochschulschriften, Reihe 24, Ibero-Romanische Sprachen und Literaturen Bd.6

<sup>386</sup> Lächler, Paul, Wirz, Hans, Schiffe der Völker, Geschichte Technik, Olten und Freiburg, Breisgau 1962, S. 351

<sup>387</sup> Werg = ein Nebenprodukt der Leinen-, Hanf- oder Juteherstellung mit niedriger Faserqualität

<sup>388</sup> Staudenmaier, Johannes, Die Entwicklung der Karavelle und der Galeone im 15. und im 16. Jahrhundert, München 2001. S. 44, und S. 67

### 9.3. Die Weiterentwicklung von der Nao, Karavelle und Karacke bis zur Galeone

Über die Weiterentwicklung der Naos und Karavellen führen Dudszus und Köpcke wie folgt aus:

*„Die damals dominierenden portugiesischen und spanischen Schiffstypen waren Naos und Karavellen. Jedoch genügten zur Zeit der spanischen Eroberungen in Amerika diese ursprünglich für das Mittelmeer entstandenen Karavellen und Naos nicht mehr den Anforderungen der umfangreichen Truppen- und Gütertransporte über den Atlantik. In dieser Übergangszeit verschmolzen verschiedene Merkmale dieser beiden Schiffstypen in der Galeone zu einem neuen Mischtyp und damit zu einem Hochseefrachtschiff für weite Seereisen. Über lange Zeit fuhren Galeonen als die größten Schiffe der Welt über den Atlantik nach Mittel- und Südamerika.“<sup>389</sup>*

Die *Karacke* entwickelte sich aus dem *Nef* und dem *Kraweel*. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts ähnelte sie dem spanisch-portugiesischen Schiffstyp *Nao* sowie dem nordeuropäischen *Hulk*. Sie ähnelte auch der *Karavelle*, war jedoch erheblich größer und schwerer. Die Länge konnte bis zu ca. 40 m und die Tragfähigkeit bis ca. 500 Tonnen betragen. Damit war die *Karacke* in der westlichen Welt wahrscheinlich der größte Schiffstyp der Zeit.<sup>390</sup>

Dazu schreibt Staudenmaier Johannes:

*„Die Lübecker Karacke [Jesus von Lübeck] stellte eine moderne Form der Karacke dar. Mit einer Verdrängung von 700 Tonnen und einer Länge von 91 ½ Lübschen Ellen (entspricht ca. 50 Meter) wuchs sie um einiges. Karacken hatten als Kriegsschiff wesentliche Nachteile: Durch ihre Größe und ihre schlechten Segeleigenschaften waren sie schlecht zu manövrieren und somit im Kampf sehr träge.“<sup>391</sup>*

Dazu meint Kirsch:

Auch John Hawkins zeigte sich sehr unzufrieden über die Segeleigenschaften der *„Jesus von Lübeck“*: *„Sein Zustand war nicht mehr gut. Die Karracke war toplastig und ein schlechter*

---

<sup>389</sup> Alfred, Dudszus/Alfred, Köpcke, Das große Buch der Schiffstypen, Augsburg 1995, Galeone, S. 123.

<sup>390</sup> [www.geschichten-zur-seefahrt.de/Karacke](http://www.geschichten-zur-seefahrt.de/Karacke), eingesehen am 15.9.2014 um 13.02Uhr

<sup>391</sup> Staudenmaier, Johannes, Die Entwicklung der Karavelle und der Galeone im 15. und im 16. Jahrhundert, München, 2001. S. 5

Segler.“ Hawkins berichtete ferner, dass „die *Jesus* bei einem Sturm vor der Küste Floridas so stampfte, daß die oberen Teile der Aufbauten gekappt werden mussten.“<sup>392</sup>

„Für Hawkins waren die zerstörerische Wirkung der englischen Breitseite und seine schlechten Erfahrungen mit hochbordigen Schiffen allen Typs eine wichtige Lehre. 1577 sollte er noch bis zum Schatzmeister der Marine aufsteigen und dann den Bau der modernen englischen Galeonen maßgeblich beeinflussen.“<sup>393</sup> [...] Zu seiner Stellung als Schatzmeister erhielt er 1589 noch den Posten eines Aufsichtsbeamten (Comptroller) der Marine. Hawkins gehörte dem Marineausschuss an. Eine seiner Aufgaben war der Entwurf und die Bauaufsicht über neue Schiffe, die die alten Schiffe Heinrichs VIII. zu ersetzen hatten.“<sup>394</sup>



Abbildung: 27      Gemälde der „Adler von Lübeck“ um 1700<sup>395</sup>

Die Einordnung des Schiffstyps *Adler von Lübeck* ist nicht ganz eindeutig, da es sich hierbei um einen Mischtyp handelt, die Elemente anderer Bauformen, aber auch Neuerungen enthält.<sup>396</sup>

Nach den Recherchen des Kölner Historikers *Dr. Hendrik Busmann* : jedoch handelt es sich bei der *Adler von Lübeck* eher um eine nordeuropäische *Galeone* als um eine *Karacke*, da sie mit einem Verhältnis Länge zu Breite von 3:1 bis 4:1 schlanker ist als die *Karacke*.<sup>397</sup>

---

<sup>392</sup> Kirsch, Peter, *Die Galeonen*, Koblenz 1988, S. 26.

<sup>393</sup> Ebd. S. 29.

<sup>394</sup> Ebd. S. 28.

<sup>395</sup> <http://www.deutsche-museumswerft.de/projekt00.php> eingesehen am 12.6.2014 um 18.15 Uhr und auch Alfred Dudzus, Alfred Köpcke, *Das große Buch der Schiffstypen*, Augsburg 1995, S.48

<sup>396</sup> Klabunde, Bernd, *Kleine Geschichte der „ADLER VON LÜBECK“ und ihre Zeit*, 6. Auflage, Köln 2006-2010, S. 8. und auch Alfred Dudzus, Alfred Köpcke, *Das große Buch der Schiffstypen*, Augsburg 1995, S.40-41

<http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf>, eingesehen am 1.2.2014 um 18.19 Uhr

<sup>397</sup> Staudenmaier, Johannes, *Die Entwicklung der Karavelle und der Galeone im 15. und 16. Jahrhundert*, München 2001. – und auch Bernd Klabunde, *Kleine Geschichte der „ADLER VON LÜBECK“ und ihre Zeit*, 6. Auflage, Köln 2006-2010, S. 8. sowie auch <http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf>, eingesehen am 12.10.2014 um 19.10 Uhr

Dazu schreibt Bernd Klabunde :

*„Auf eine solche Galeone weisen z. B. folgende Details hin: das Vorderkastell (die Back) ist hinter den Vordersteven gesetzt, und davor beginnt die Galion; der achterliche Aufbau ist im Gegensatz zu einer Karacke nicht so hoch.“<sup>398</sup>*

Zur Entwicklung der *Galeone* vermerkt Johannes Staudenmaier:

*„Im Enterkampf war ein größeres und höheres Schiff deutlich im Vorteil. Die Zeiten des Enterschißkampfes waren jedoch mit der Entwicklung der größeren Kanonenkaliber, die auch eine Schiffswand durchschlagen konnten, gezählt. Ein Schiff mit überlegener Artillerie konnte ein gegnerisches Schiff soweit auf Abstand halten, dass dessen Entermannschaft gar nicht erst in Aktion treten konnte. In der Folge wurden die Galeonen niedriger gebaut und mit schweren Geschützen bestückt.“<sup>399</sup>*

Der Begriff „*Galeonen*“ findet sich erstmalig zu Beginn des 15. Jahrhunderts als Bezeichnung für die zu rudernden venezianischen hochbordigen Flussschiffe, die auch mit Segeln ausgestattet waren. Zusammen mit den Konstruktionsmerkmalen der traditionellen Mittelmeerraum<sup>400</sup> *Barze* stellen die *Galeonen* das Verbindungsglied zwischen der jahrhundertealten Tradition des Schiffbaues von Ruderschiffen des Mittelmeeres,<sup>401</sup> den *Galeeren*, und den nur noch Segel tragenden Schiffen dar.<sup>402</sup>

---

<sup>398</sup> Klabunde, Bernd, Kleine Geschichte der „ADLER VON LÜBECK“ und ihre Zeit, 6. Aufl., Köln 2006-2010, S. 8.

<http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf> und auch eingesehen am 12.10 2014 um 20.10 Uhr

<sup>399</sup> Staudenmaier, Johannes, Die Entwicklung der Karavelle und der Galeone im 15. und im 16. Jahrhundert, München, 2001, S.23

<sup>400</sup> Mittelmeerraum: ist die Großregion rund um das Mittelmeer: Mediterraneum

<sup>401</sup> Reinhard, Wolfgang, Geschichte der europäischen Expansion, Stuttgart 1988, S. 31

<sup>402</sup> Klabunde, Bernd, Kleine Geschichte der „Adler von Lübeck“ und ihre Zeit, 6. Aufl., Köln 2006-2010, S.9 und auch <http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf>, eingesehen am 13.6.2014 um 19.10 Uhr

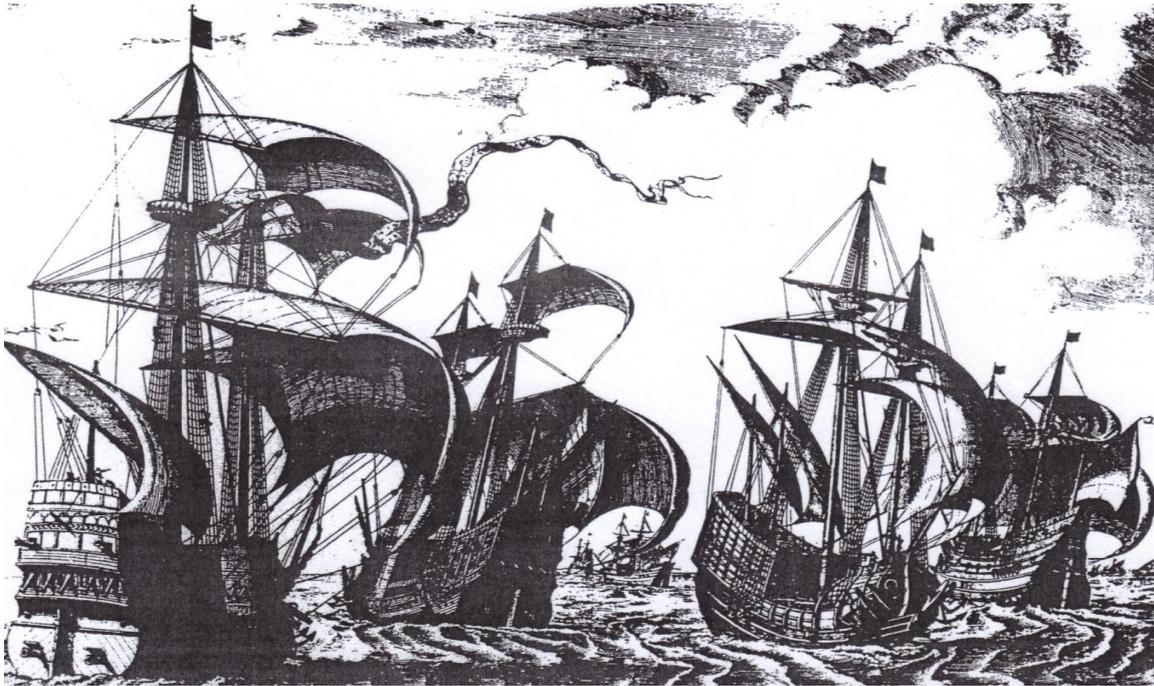


Abbildung: 28

Hierzu schreibt Peter Kirsch:

*„Breughel fertigte die Zeichnungen zu diesen Schiffen wahrscheinlich bei einem Italienaufenthalt 1551-55 an. Die massige Bauweise der im linken Bildteil dargestellten Karacken unterscheidet sich deutlich von dem Fahrzeug am rechten Bildrand. Das leichte Achterschiff und das niedrige, deutlich vom Galion abgesetzte Vorderkastell sind kennzeichnend für den Galeonentyp. Das zweite Fahrzeug von rechts besitzt zwar ein karrackenartiges Achterschiff, das Vorderkastell ist jedoch stark reduziert und erinnert an den Typ der spanischen Karavellen. Das niedrige Galion ist galeerenartig, so daß es denkbar ist, daß Zeitgenossen ein solches Schiff auch schon als Galeone bezeichneten. Wir sollten dabei bedenken, daß die Vorlagen zu diesen Schiffsdarstellungen aus der Frühzeit der Galeonen, den 1550er Jahren stammen könnten.“<sup>403</sup>*

---

<sup>403</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 11.

## Die Galeone



Abbildung : 29

### **Definition**

Da die *Galeone* den Engländern zum Sieg über Spanien verhalf und diese später zur mächtigsten Nation werden ließ, widme ich mich in diesem Abschnitt ihr und ihren technischen Voraussetzungen.

Über den Ursprung des Wortes *Galeone* selbst ist nichts Genaueres bekannt. Vermutlich leitet sich die Bezeichnung vom Wort *Galion* (eine Plattform am Bug des Schiffes zum leichteren Bedienen des Blindensegels am Bugspriet) ab, denn das Galion stellt ein wesentliches Merkmal dieses Schiffstyps dar.

Den Begriff *Galeone* finden wir zum ersten Mal zu Beginn des 15. Jahrhunderts in venezianischen Quellen. Dort trägt ein hochbordiges, gerudertes Flussschiff, das zur Unterstützung militärischer Operationen an Land diente, diese Bezeichnung.<sup>404</sup>

Die Beschreibung des Fahrzeuges lässt auf einen Mischtyp schließen, bei dem ein Element, aus dem er zusammengesetzt war, von den geruderten Langschiffen, den *Galeeren*, stammte.

---

<sup>404</sup> Usher, A.P. Spanish Ships and Shipping in the sixteenth and seventeenth Centuries in: Facts and Factors in Economic History. Essay presented to E. Fr. Gay, Cambridge 1932, S. 190-192

Den Namen *Galeone* gaben die Venezianer später auch einem für die offene See gebauten Fahrzeug. Das lässt vermuten, dass Bauprinzipien der geruderten Flussschiffe – und damit der *Galeeren* – zusammen mit den Proportionen der traditionellen segelnden Rundschiffe, der *Barze*, in dieses neue Fahrzeug eingebracht worden waren.<sup>405</sup>

Die Typenbezeichnung der großen Segelschiffe war bei den seefahrenden Nationen nicht einheitlich. Das folgende Zitat<sup>406</sup> vermittelt einen Eindruck von der Vielfalt der Begriffe, die in den verschiedenen Ländern für den Galeonentyp kursierten:

Dazu meint Peter Kirsch:

*„Die Portugiesen benutzen beispielsweise für ihre nach Indien fahrenden Schiffe selten oder nie den Namen ‚Karracke‘, sondern nannten sie ‚Naos‘. Die Niederländer oder Engländer dagegen nannten diese Schiffe in ihren Berichten immer ‚Karracken‘. [...] Diese Bezeichnung für portugiesische Indienfahrer lässt sich sogar noch bis in das letzte Viertel des 17.*

*Jahrhunderts bei den Niederländern, Engländern und Spaniern finden. Zu dieser späten Zeit sind damit nicht mehr die berühmten Riesenschiffe vom Ende des 16. Jahrhunderts gemeint, sondern Fahrzeuge, die mehr den Galeonen glichen. Im Gegensatz zu ihren Karracken haben die Portugiesen aber ihre Galeonen immer als solche bezeichnet.*

*Anders war es bei den Engländern. Sie nannten eine Galeone meist ‚ship‘, denn das Wort ‚galleon‘ wurde im normalen maritimen Sprachgebrauch nie richtig heimisch. Dennoch wußte ein jeder, was unter einer Galeone zu verstehen war: Ein Segelschiff mit feineren Linien, als sie ein normales Handelsschiff hatte.“<sup>407</sup>*

Zur Zeit Heinrichs VIII. war der Begriff noch nicht klar herausgebildet. Damals gab es diese neuen Schiffstypen auch noch mit Hilfsriemen, und so wurden sie gleichzeitig ‚galleon‘, ‚galley‘ oder ‚galleot‘ genannt. Auch technisch war der Typ noch nicht einheitlich definiert, wenn wir von den Proportionsregeln für Länge und Breite absehen. So nannte man Schiffe, die eine größere Kiellänge als ‚dreimal die Breite‘ hatten, auch noch ‚galeasse‘, obwohl sie nicht mehr gerudert wurden. Ein Mittelding zwischen Galeone und Galeasse war eine ‚bastard galeasse‘.

---

<sup>405</sup> Kirsch, Peter, *Die Galeonen*, Koblenz 1988, S. 13.

<sup>406</sup> Ebd. S. 43, und auch Leithäuser G. Joachim, S. 101

<sup>407</sup> Ebd. S. 44

*„Der Begriff „Galeone“ für eine bestimmte Gruppe von Fahrzeugen mußte also anfänglich noch mit anderen Bezeichnungen konkurrieren. Obwohl sich der Schiffstyp „Galeone“ immer eindeutiger entwickelte, wurde er in England dennoch häufiger „ship“ genannt, als „galleon“. Galeone war eher eine technische Bezeichnung, die die Schiffszimmerleute verwendeten. Zur elisabethanischen Zeit finden wir in England noch kein System von Schiffsklassen (engl.: rates) wie später, sondern eine Einteilung in Schiffe größerer, mittlerer und kleinerer Art. Zuerst kamen die Galeonen als „ships“, dann folgten die kleineren reinen Handelsschiffe, „barks“, und die geruderten „pinnaces“. Die „barks“ waren wohl zwischen 50 und 150 Tonnen groß und ähnelten den Rekonstruktionen, die wir von der MAYFLOWER<sup>408</sup> kennen. Im Jahr 1586 wurden von Marinebeamten die Schiffe Königin Elisabeths I. als „ships, barks, pinnaces, brigandines and frigates“ bezeichnet. Darunter waren die drei letztgenannten geruderte Fahrzeuge. Gleichzeitig klassifizierten die Schiffszimmerleute ihre Erzeugnisse als „galleons, barks and pinnaces.“<sup>409</sup>*

### **Merkmale der Galeone**

Kennzeichnend für den Galeonentyp sind das leichte Achterschiff sowie das niedrige, deutlich vom Galion abgesetzte Vorderkastell.<sup>410</sup>

Dazu meint Othmar Schäuuffelen :

*„Das wesentliche Merkmal einer Galeone ist der Galion am Bug des Schiffes, eine mit einer Reling versehene Plattform, die über den Bug hinausragt. Sie erleichterte das Bedienen des Blindensegels am Bugspriet.“<sup>411</sup>*

Ein wesentliches Merkmal ist außerdem das Spiegelheck (im Gegensatz zum Rundheck der Karacken und Naos).

Dazu meint auch Frank Howard:

*„Man nimmt an, daß das platte Heck entwickelt wurde, um tief unten Kanonen zu installieren, damit man auf diese Weise Galeeren beschießen konnte.“<sup>412</sup>*

---

<sup>408</sup> Mayflower, Segelschiff, 1620, Schiffstyp Fleute, wurde von den ersten Einwanderer aus Mittelengland die nach Amerika aufbrachen, benutzt. Eine Nachbildung liegt in Hafen Plymouth USA

<sup>409</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 43.

<sup>410</sup> Ebd. S. 45

und auch Abbildung: Spanische Karacken und Galeonen nach Pieter Breughel (1525/30-1569).

<sup>411</sup> Schäuuffelen, Othmar, Die letzten großen Segelschiffe, 6. Auflage, Bielefeld 1986.

<sup>412</sup> Howard, Frank, Segel-Kriegsschiffe 1400-1860, S. 45, <sup>2</sup> Koblenz 1989.

Johannes Staudenmaier beschreibt den Galeone-Typ mit folgenden Worten:

*„Die Galeonen besaßen im Vergleich zu den älteren Karacken einen schlankeren Rumpf sowie einen wesentlich niedrigeren Aufbau. Außerdem verjüngten sich die Aufbauten an Bug und Heck der Schiffe den Linien des Rumpfes folgend. Während das Heck der Karacken rund war, verfügten die Galeonen wie die Karavellen über ein Plattgatt oder Spiegelheck, eine flache Heckabschlussplatte.“*<sup>413</sup>

Das Verhältnis von Gesamtlänge zur Kiellänge zur Breite betrug bei den *Galeonen* 4:3:1, während es sich bei den *Karacken* auf 3:2:1 belief.

Im 16. Jahrhundert waren die Galeonen oft mit einfachen geometrischen Mustern in verschiedenen Farben bemalt und trugen Wappenschilde an der Reling. Mit Beginn des 17. Jahrhunderts wurden sie vor allem am Heck immer prächtiger mit Schnitzereien verziert, die zum Teil sogar vergoldet wurden.

Galeonen waren nicht nur große Kriegsschiffe, sondern auch gute Frachtschiffe.<sup>414</sup>

Sie waren mit zahlreichen Kanonen bewaffnet. Dank ihrer überlegenen Artillerie konnten die Galeonen den Gegner weit auf Distanz halten, dass dessen Entermannschaft gar nicht erst zum Zuge kam. (Siehe oben: Die Entwicklung von der Karacke zur Galeone.)

Die Galeone besaß 3 oder 4 Masten, von denen die beiden vorderen Rahsegel trugen, während der 3. Mast 1-2 Lateinersegel trug (später ein oberes Rahsegel statt eines 2. Lateinersegels) und der ggf. 4. Mast nur ein Lateinersegel besaß.<sup>415</sup>

Dreimastige Galeonen trugen an Fock- und Großmast Rahsegel, am Besanmast ein Lateinersegel. Bei viermastigen Galeonen kam ein weiteres Lateinersegel am Bonaventuramast dazu. Alle Galeonen hatten zumindest an den vorderen Masten Marssegel, die größeren auch Bramsegel.<sup>416</sup>

---

<sup>413</sup> Staudenmaier, Johannes, Die Entwicklung der Karavelle und der Galeone im 15. und im 16. Jahrhundert, München, 2001 S. 23

<sup>414</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Große Segelschiffe um 1600 Verlag Bernard & Graefe, Koblenz 1988, S. 21.

<sup>415</sup> <http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf> eingesehen am 16.8.2014 um 16.10 Uhr

<sup>416</sup> Ian Friel Armada, 1588 – 1988, London 1988, S. 153.

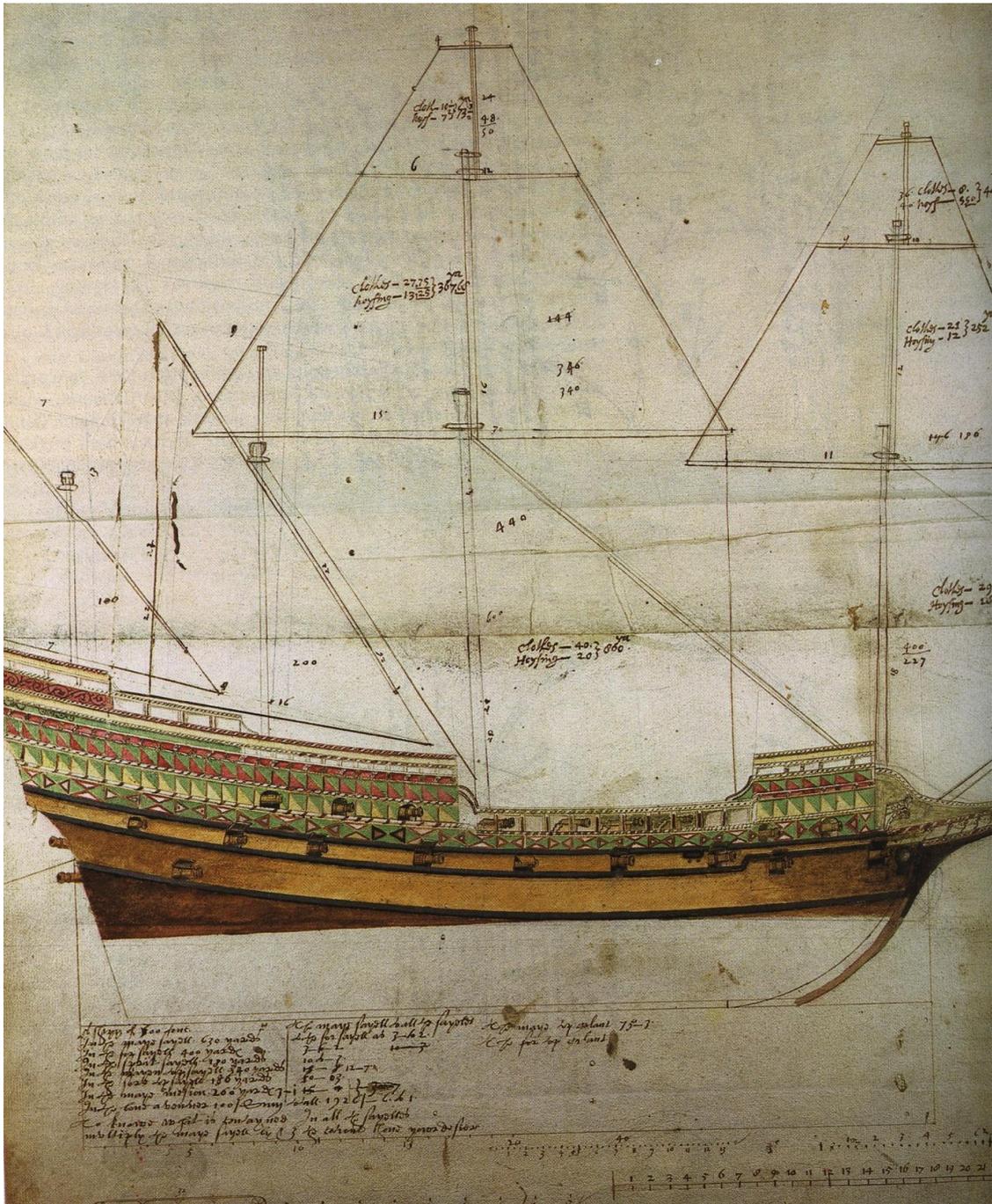


Abbildung: 30

## Die Weiterentwicklung der Galeone

Mit der *Galeone*<sup>417</sup> wurde in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ein neuer Schiffstyp entwickelt, mit dem Ziel, die Kampfkraft der großen *Karacken* mit den guten Segeleigenschaften der *Karavellen* zu kombinieren.

Über die Bedeutung der Galeonen schreibt Johannes Staudenmaier:

*„Mit diesen Eigenschaften wurden die Galeonen fast ausschließlich als Kriegsschiffe eingesetzt. Einerseits waren sie im 16. Jahrhundert die wichtigsten Schiffe für die Eroberung und Ausbeutung der Goldschätze Amerikas durch die Spanier, andererseits waren sie auch bei den Piraten beliebt, die damit Jagd auf die goldbeladenen Schiffe der Spanier machten.“*<sup>418</sup>

Peter Kirsch führt dazu aus:

*„Im Laufe des 17. Jahrhunderts setzte sich die Galeone in ganz Europa durch und wurde vor allem in Holland und England sowie später auch in Frankreich perfektioniert. Mitte des 17. Jahrhunderts waren Schiffe mit einer Verdrängung von 1.500 Tonnen sowie drei bis vier Geschützdecks nichts Ungewöhnliches mehr.“*<sup>419</sup>

*„Die Galeone war für die damalige Zeit ein hochmodernes Kriegsschiff, das in kürzester Zeit die Vormachtstellung über die Meere gewann und denen die Karacken – im Besonderen die Lübecker Karacke ‚Jesus von Lübeck‘, auch wenn sie in deutlicher Überzahl waren, hilflos unterlegen waren.“*<sup>420</sup>

Im 17. Jahrhundert verschwand der Begriff *Galeone* allmählich:

Dazu schreibt Peter Kirsch:

*„Da, wo er überhaupt verwendet worden war, begann der Begriff ‚Galeone‘ noch vor der Mitte des 17. Jahrhunderts langsam zu verschwinden. Das große Schiff verwandelte sich zum reinen Kriegsschiff und zum Linienschiff der Kriegsflotten. Eine Galeone wurde zu ihrer Zeit immer auch als ein armiertes Handelsschiff angesehen, das sich gut verteidigen ließ und natürlich auch gut zum Angriff diente. Als sich aus der militärischen Komponente der*

---

<sup>417</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Große Segelschiffe um 1600, München 1995. S. 4-6

<sup>418</sup> Staudenmaier, Johannes, Die Entwicklung der Karavelle und der Galeone im 15. und im 16. Jahrhundert, München, 2001, S. 6 und auch Cordingly, David, Piraten, Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Köln 1997, S. 29

<sup>419</sup> Staudenmaier, Johannes, Die Entwicklung der Karavelle und der Galeone im 15. und im 16. Jahrhundert, München, 2001 S.7

<sup>420</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S.43. und auch Cordingly, David, Piraten, Freibeuter Schrecken der Weltmeere, S.28

*Fahrzeuge, die ‚Galeone‘ genannt wurden, ein Schiff zu entwickeln begann, das nur Geschütze und keine Handelswaren mehr trug, hatte der Begriff ‚Galeone‘ seine Bedeutung verloren.* <sup>421</sup>

#### 9.4. Die Entwicklung der Galeone im Mittelmeerraum und in Südeuropa

##### 9.4.1. Raum: Italien

Die erste Galeone wurde in Venedig entwickelt.

Peter Kirsch schreibt :

*„Ein anderes Mitglied der Familie Bressan, Matteo, konstruierte dann zwischen 1526 und 1530 für die Signorina der Stadt diese erste Galeone. Sie erwies sich bald als zufriedenstellendes Kriegsschiff. Ihre Entstehung verdankt sie der Erfordernis, ein Konvoischiff mit starken Geschützen zu bauen um dieses gegen die wendigen Piraten einzusetzen. 1547 wurde Matteos Galeone für seeuntüchtig erklärt und abgewrackt. Ihr Alter von 17 Jahren war nicht schlecht für eine Zeit, in der ein Rumpf im Durchschnitt nur 10 Jahre hielt. Der Senat ordnete an, dass vor dem Abwracken die Maße der Galeone genommen wurden, damit sie für spätere Bauten von Nutzen waren.* <sup>422</sup>

Die zweite Galeone erwies sich allerdings als Fehlkonstruktion, sank sie doch gleich im Hafen von Malamocco. <sup>423</sup> Die nächste Galeone in Venedig lief erst 1570 vom Stapel. <sup>424</sup>

##### 9.4.2. Raum: Spanien

Dazu schreibt Cobett: *„Bereits 1540 werden spanische Galeonen in den Quellen erwähnt. Damals bot der Admiral Alvaro de Bazán, Marquis von Santa Cruz (1526-1588) der spanischen Krone an, im Mittelmeer Konvoiidienst mit zwei seiner Galeassen und Galeonen zu übernehmen.* <sup>425</sup>

Über den Admiral de Bazán, den ersten Marquis von Santa Cruz (1526-1588) berichtet

Peter Kirsch in seiner Abhandlung über Galeonen:

---

<sup>421</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 43

<sup>422</sup> Ebd.: S. 12 und auch Merten, Ernst, Die Malerfamilie Breugel, Galeonen, Verlag Berghaus, D 8347, Ramerding, 1979, S. 56 und S. 57

<sup>423</sup> Malanocco, Hafen, der die Lagune von Venedig vom adriatischen Meer trennt. [erasmusweddigen.jimdo.com/app/download/.../JACOMO+TENTOR+F.doc?....](http://erasmusweddigen.jimdo.com/app/download/.../JACOMO+TENTOR+F.doc?....), eingesehen am 29.1.2014 um 21.05 Uhr

<sup>424</sup> Ebd. S. 12.

<sup>425</sup> Corbett, Drake and the Tudor Navy, S. 339 – und auch Peter Kirsch, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 15

*„Er vermietete sie [Schiffe] der Krone zu einer vereinbarten Rate nach Zeit und Schiffsgröße. 1550 erhielt Bazán ein zehnjähriges Monopol für die Konstruktion großer Galeonen, die er selbst für den Dienst in der „Armada de la guardia de la carrera de las Indias“ (Konvoischiffe der Indienfahrt) entworfen hatte. Diese Galeonen, über deren Aussehen wir wenig wissen, waren private eskordierende Kriegsschiffe für die Schatzflotten aus ‚Indien‘ (Westindien). Eine regelrechte Gruppe solcher Schiffe gab es also in Spanien erst seit der Mitte des 16. Jahrhunderts.“<sup>426</sup>*

Peter Kirsch vermerkt hierzu:

*„Obwohl die königliche Verwaltung und Aufsicht über die Seestreitkräfte in Spanien stärker ausgeprägt war als in England, gehörten dem König zunächst nur wenige Galeonen. Er musste sich auf die Privatinitiative seiner Admiräle und die Schiffe seiner Überseekaufleute verlassen.“<sup>427</sup>*

Durch ihre hohen, mächtigen Aufbauten hatten die spanischen Galeonen schlechtere Manövriereigenschaften als die schlankeren und wendigeren englischen Galeonen (siehe elisabethanische Galeone):

Dazu schreibt Peter Kirsch: *„Die spanischen Galeonen wirkten im Vergleich zu den englischen groß und mächtig, da sie mit ihren Aufbauten weit aus dem Wasser ragten.“<sup>428</sup>*

Dazu führt Corbett aus:

*„Die Spanier interessierte der erfolgreiche Schiffstyp ihrer Gegner, und so finden sich in englischen und spanischen Unterlagen dieser Zeit Hinweise, daß für König Philipp II. auch Schiffe nach englischer Art gebaut worden sind. Ein William (oder John) Lambert aus Liverpool war jahrelang als Schiffbauer in Philipps Diensten und entwarf wohl auch einige Schiffe für ihn.“*

*„1599 unterzeichnete ein Julian de Isasti einen Vertrag, nachdem er in der Provinz Biscay zwölf Galeonen nach englischer Art bauen sollte. Diese Schiffe wurden danach als die ‚Zwölf Apostel‘ bekannt. Außerdem wurden für die Spanier in Lissabon neun weitere Galeonen nach portugiesischer Bauweise auf Kiel gelegt.“*

---

<sup>426</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 15.

<sup>427</sup> Ebd.: S.15.

<sup>428</sup> Ebd.: S. 16.

Dazu schreibt Corbett:

*„1591 berichtete ein englischer Spion, daß in Santander acht neue Galeonen, von denen vier mit 1000 Tonnen vermessen waren, gebaut wurden.“*

*„1592 berichtet wieder ein englischer Agent, daß in spanischen Häfen gerade 40 Galeonen im Bau seien. Die meisten würden nach englischer oder französischer Bauweise konstruiert. Der Bau dieser Schiffe stehe unter der Aufsicht von Engländern in spanischen Diensten.“<sup>429</sup>*

Peter Kirsch schließt aus diesen Berichten: „Wir können das als einen Hinweis darauf werten, dass die schiffsbautechnische Weiterentwicklung nicht von Spanien aus in die nordeuropäischen Länder erfolgt sein kann.“

#### 9.4.3. Raum: Portugal

Hierzu führt Peter Kirsch in seiner Abhandlung aus:

*„Es werden in den Quellen bereits um 1520 Schiffe mit der Bezeichnung „Galeonen“ genannt. Wie charakteristisch sie damals schon waren, steht dahin. Später unterschieden sie sich von den großen Karracken nur durch geringe Änderungen der Proportionen.“<sup>430</sup>*

*„Die Karracken, oder wie die Portugiesen sie selbst nannten: „Naus’ oder ‚Naós de Carreira da India“, waren die nach Indien<sup>431</sup> segelnden Kriegs- und Handelsschiffe.“<sup>432</sup>*

Die Frage, ob die Entstehung der portugiesische Galeone nicht auf eine, wie in Venedig und England, ähnliche Bauweise zurückzuführen ist ?

Dazu schreibt Peter Kirsch „...wo es ein Mischtyp aus Galeere und Rundschiiff war.“

*„Die portugiesische Galeone könnte – als Kriegsschiiff entworfen – fernab von jeder Basis Aufgaben übernommen haben, die bisher den klassischen Kriegsschiiffen, den Galeeren, vorbehalten waren. Die Bezeichnung könnte also durch die Verwendung des Schiiffes entstanden sein.“<sup>433</sup>*

---

<sup>429</sup> Corbett, Drake and the Tudor Navy, Bd. II, S. 339 dazu auch Peter Kirsch, Die Galeonen, S. 10

<sup>430</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 16-18.

<sup>431</sup> Anmerkung: Mit dem Terminus „Carreira da India“ (portugiesisch) ist auch hier wieder die Fahrt über den Atlantik zu den spanischen Kolonien in Mittel- und Südamerika – und nicht Indien - gemeint.

<sup>432</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 19.

<sup>433</sup> Ebd. S. 19

## Unterschied zwischen portugiesischer Karracke und Galeone

- Steven der Galeone hat weniger Fall.
- Stevenhöhe ist gleich.
- Aufbauten der Galeone sind niedriger.
- Bewaffnung ist bei der Galeone schwerer.<sup>434</sup>

## Merkmale der portugiesischen Galeone

- Die portugiesische Handwerkskunst ist hoch.
- Die haltbarsten Galeonen wurden aus Teak-Holz gebaut und hatten die doppelte Lebensdauer eines in Europa gebauten Schiffes.
- Die Portugiesen hatten größere Schiffe; diese brachten mehr Fracht, mehr Gewinn, waren aber unsicherer in der Handhabung.<sup>435</sup>

Dazu schreibt Pimentel Barata:

*„Die Form des Hauptspants<sup>436</sup> solcher Galeonen war um 1550 nahezu kreisförmig, mit schmalem Flach (Boden). Um 1600 wurde sie hochoval mit nur geringer Einziehung der oberen Bordwand nach innen. Das ergab eine große Decksbreite. Der Hauptspant war auf einer Seite nur aus zwei Kreisbögen konstruiert. Beide, Karracken<sup>437</sup> und Galeonen, hatten ein Verhältnis der (Kiel-)Länge zur Breite wie etwas über 2 zu 1.<sup>438</sup>*

*So nimmt es nicht wunder, dass für viele Portugiesen und die meisten Ausländer der Unterschied zwischen solchen Schiffstypen nicht ohne weiteres erkennbar war.<sup>439</sup>*

Die portugiesischen Galeonen „*San Martín*“ (600 portugiesische Tonnen<sup>440</sup>) und „*San Matheo*“ (450 Tonnen).

---

<sup>434</sup> Ebd. S. 19

<sup>435</sup> Ebd. S. 19

<sup>436</sup> Der Spant an der größten Breite des Schiffes heißt *Hauptspant*

<sup>437</sup> Reinhardt, Wolfgang, Geschichte der europäischen Expansion S. 31

<sup>438</sup> Pimentel-Barata, Joao, Gama, The Portuguese Galleon, 1519 – 1625, in 500 Years (Jon v. Pepper) S. 542

<sup>439</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 19.

<sup>440</sup> Krünitz, Johann Georg, Oekonomische encyclopädie Band 115, S. 238



Abbildung: 31

gehörten zu jenen königlichen portugiesischen Schiffen, welche König Philipp II. von Spanien für seine *Felicissima Armada* 1588 zur Verfügung standen. Die *San Martín* war in der spanischen Armada von 1588 das Flaggschiff.<sup>441</sup>

Unterschied zwischen spanischer und englischer Galeone:

Die *spanische Galeone* war eine hochbordige schwimmende Festung, die vor Enterung durch kleinere Schiffe geschützt werden musste und für den Enterkampf bestens geeignet war. Sie war ausgestattet mit Artillerie (Zerschießen der Maste). Durch ihre Höhe verfügte die spanische Galeone nur über geringe Seetüchtigkeit und Stabilität. Neben den Segeln war sie auch oft mit Riemen fortzubewegen.<sup>442</sup>

Dazu schreiben Alfred Dudsus und Alfred Köpcke:

*„Die spanischen Galeonen hatten im Allgemeinen vier Maste, von denen zwei rahgetakelt wurden; dreimastige Galeonen waren selten. [...] Die Galeonen hatten durchgehende Decks, jedoch einen übermäßig hohen achteren Aufbau mit bis zu sieben übereinanderliegenden Decks. Zum Schutz gegen Seeräuber führten sie auf verschiedenen Decks, dem vorderen*

---

<sup>441</sup> Michael, Barkham, *Armada, 1588 – 1988*, London 1988, S. 161

<sup>442</sup> Jorberg, Friedrich, *Kriegsschiff Revenge 1577*, S. 33 und auch Hoeckel, Jorberg, Loef, Szymanski, Winter, *Risse von Schiffen des 16./ 17.Jahrhunderts*, Bielefeld 1977, S. 23

*Kastell und dem hinteren Aufbau zahlreiche leichte Geschütze. Sehr große Galeonen hatten bis zu 2000 Tonnen Verdrängung bei etwa 8 Meter Tiefgang. In besonderen Fällen waren bis zu 2000 Mann an Bord. Viermastige Galeonen gehörten auch 1588 zur spanischen Armada bei der Seeschlacht im Kanal zwischen Dover und Calais. Im Vergleich mit den englischen Schiffen zeigten die großen schwerfälligen Galeonen wesentlich schlechtere Segel- und Manövriereigenschaften.*<sup>443</sup>



Abbildung: 32

### **Englische Galeone**

Friedrich Jorberg schreibt :

Die *englische Galeone* ist ein schnelles Schiff mit sehr guten Manövrierfähigkeiten. Sie war etwa  $\frac{1}{2}$  so groß wie die spanische Galeone und verfügte über starke Artillerie, mit deren Hilfe sie den Gegner auf Distanz halten konnte.<sup>444</sup>

---

<sup>443</sup> Alfred Dudszus/Alfred Köpcke, Das große Buch der Schiffstypen, Augsburg 1995, Galeone, S. 123.

<sup>444</sup> Friedrich Jorberg, Revenge, S. 33.

Die Entwicklung der elisabethanischen Galeone in England:

Alfred Dudsus und Alfred Köpcke schreiben dazu:

*„Mitte des 16. Jahrhunderts hatte man in England, aufbauend auf den Erfahrungen aus der englischen Karracke, mit der Entwicklung leichter Galeonen begonnen, die „Galion“ genannt wurden. Diese Schiffe waren mit 500 bis 600 Tonnen Wasserverdrängung und etwa 50 bis 60 Metern Länge wesentlich kleiner. Bedeutend niedriger gebaut als die spanischen Galeonen und besser besegelt, konnten sie schneller und wendiger operieren. Die Bestückung mit größeren Kanonen von erhöhter Treffsicherheit machte sie im Kampf überlegen. Wegen ihrer Vorzüge behauptete sich die englische Galeone etwa 200 Jahre lang.“<sup>445</sup>*

*„Es wird allgemein angenommen, dass die englischen Schiffsbauer den Typ der Galeone von den Spaniern übernommen oder nachgebaut haben. Das trifft allerdings nur bedingt zu. Als England unter Heinrich VIII. mit dem Aufbau einer starken Kriegsflotte begann, kaufte man anfangs in allen Staaten, insbesondere aber in den Hansestädten, in Venedig<sup>446</sup> und Genua, in Frankreich und den Niederlanden Schiffe der verschiedensten Typen und Größen zu Studienzwecken an. Man zog deutsche und italienische Schiffbautechniker zum Bau der Flotte und zur Unterrichtung der einheimischen Kräfte hinzu. Alle englischen Neubauten dieser Zeit zeigen deutlich deutsche und italienische Einflüsse.“<sup>447</sup> [...]*

Ein Beispiel für diesen Ankauf von Schiffen ist die Lübecker Karacke „Jesus von Lübeck“. Friedrich Jorberg schreibt dazu:

*„Durch das Studium ihrer Vorteile wurde dann in England aus diesen Vorbildern der neue, leichte Typ der englischen Galeone entwickelt. Geeignet erscheinende Teile der Befestigungskunst wurden in den Schiffbau übernommen. Die ‚Revenge‘ ist ein Vertreter dieses Schiffstyps“<sup>448</sup>*

---

<sup>445</sup> Alfred, Dudsus/Alfred, Köpcke, Das große Buch der Schiffstypen, Augsburg 1995, Galeone, S.104, S. 123.

<sup>446</sup> Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris, S. 58

<sup>447</sup> Friedrich, Jorberg, Revenge, S. 32.

<sup>448</sup> Ebd. S. 32.

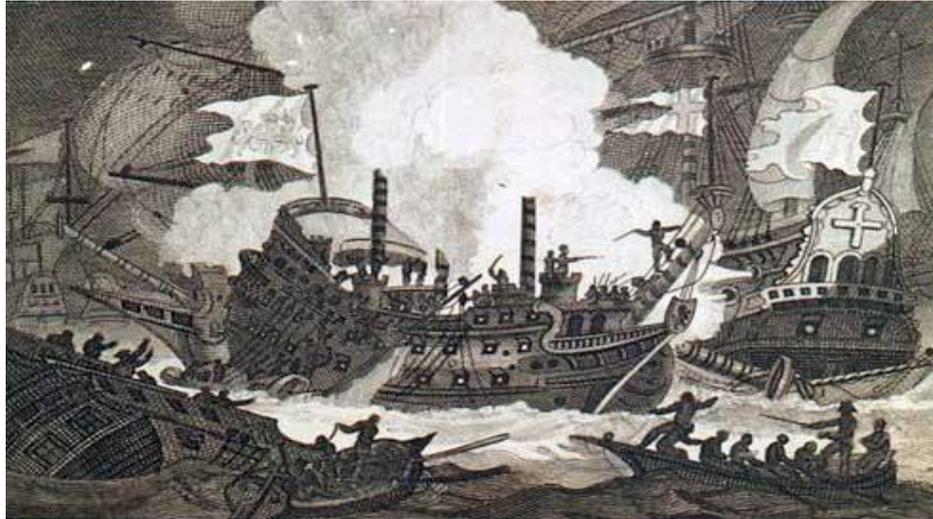


Abbildung : 33

Zur Regierungszeit von Königin Elizabeth I. (1558-1603) wurde die Stärke der von Heinrich VIII. übernommenen Flotte beibehalten und nicht weiter ausgebaut.<sup>449</sup> Daher ist über die Galeonenbauten dieser Zeit nur wenig bekannt.<sup>450</sup>

Bernhard Hagedorn schreibt:

*„Die typische elisabethanische Galeone hatte ein Verhältnis ihrer Kiellänge zur größten Breite wie 2 ½ bis 3 zu 1. [...] Der Hauptspant und damit die größte Breite eines solchen Schiffes lag ungefähr am Achterende des vorderen Kieldrittels.“<sup>451</sup>*

*„Im Kriegsschiffbau ist England dann selbständig weitergeschritten zum Dreidecker. Auf diesem Gebiet hatte das Inselreich schon zu Elisabeths Zeit alle anderen Nationen überflügelt, während ihre Handelsflotte den Niederlanden und Deutschland unterlag.“<sup>452</sup>*

Über die Takelung und Bewaffnung der englischen Galeone berichtet Friedrich Jorberg:

*„Die Masten der großen englischen Schiffe wurden nicht mehr, wie bisher, aus einem Stück (Pfahlmast) oder aus mehreren fest zusammengelaschten Teilen gebaut, sondern auf eine neue, angeblich zuerst in ENKHUISEN in den Niederlanden gebräuchlichen Art.“*

<sup>449</sup> Mary Rose, sank in Juli 1545 Das Schiff wurde in Solent (Meerenge des Ärmelkanals zwischen der Südküste Englands vor Southampton und der Isle of Wight) gebaut, erteilt wurde der Auftrag, - sein größtes Kriegsschiff zu bauen von Heinrich VIII. <https://books.google.at/books?isbn=3938921277>, eingesehen am 29.3.20145 um 16.29 Uhr und auch [www.historic-uk.com/.../The-Great-French-Armada-](http://www.historic-uk.com/.../The-Great-French-Armada-)eingesehen am 29.3.2015 um 15.40 Uhr

<sup>450</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 26. – dazu auch Ian Friel, Armada Katalog, 1588 – 1988, London 1988, S. 151-153.

<sup>451</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 29.

<sup>452</sup> Hagedorn, Bernhard, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen, Berlin 1914, S. 70.

Der Zeitpunkt hierfür muß „zwischen dem Bau des Kriegsschiffes ‚Adler von Lübeck‘ 1565 und der Angabe bei Witsen 1590 liegen.“<sup>453</sup>

Auch bei den spanischen Schiffen findet sich eine neue Stengeneinrichtung.<sup>454</sup>

Maste einer englischen Galeone (nach Friedrich Jorberg):<sup>455</sup>

a) Bugspriet	äußerst lang und steil	Blindensegel
b) Fockmast	2 Stengen, 2 Marsen und Flaggenstock	Focksegel Vormarssegel Vorbramsegel
c) Großmast	2 Stengen, 2 Marsen und Flaggenstock	Großsegel Großmarssegel Großbramsegel
d) Besanmast	1 Stenge, 1 Mars und Flaggenstock	Beansegel dreieckig, an Besanrute
e) Bonaventuramast Bonaventurasegel,	1 Stenge, 1 Mars und Flaggenstock	dreieckig, an der Rute

Im Gegensatz zu vielen anderen englischen Galeonen, die vier Masten und 400 Tonnen oder mehr hatten, war die „*Revenge*“ von Sir Francis Drake ein Dreimaster. Sie hatte eine Tragfähigkeit von 441 Tonnen.<sup>456</sup>

<sup>453</sup> Jorberg, Friedrich, *Revenge*, S. 34. und auch Dudszus, Alfred, Köpcke, Alfred, *Das große Buch der Schiffstypen*, Augsburg 1995, S.40/41

<sup>454</sup> Zeitschriftenreihe, „Shipping Wonders of the World“. – Jorberg, Friedrich, *Revenge*, S. 34.

<sup>455</sup> Jorberg, Friedrich, *Revenge*, S. 34/35.

<sup>456</sup> Ian Friel, *Armada, 1588 – 1988*, London 1988, S. 153 und Tabelle S. 156.

Friedrich Jorberg schreibt dazu :

*„Zur Armierung gehörten weiterhin Bogen, Pfeile, Piken, Arkebusen, Entermesser usw. Die eingeschifften Bogenschützen aus Wales waren wegen ihrer Treffsicherheit und ihrer schnellen Schußfolge sehr gefürchtet. Sie hatten insbesondere den Auftrag, mit Feuerpfeilen die Segel der feindlichen Fahrzeuge in Brand zu schießen.“<sup>457</sup>*

Einen Beweis für mangelhafte Schießtechnik [des Gegners] sieht Jorberg im Gefecht der *„Revenge bei Flores, wo 12 Stunden lang 53 gut armierte Schiffe die Revenge nicht vernichten konnten, obgleich der Kampf in kürzester Entfernung geführt wurde.“<sup>458</sup>*



Abbildung : 34 Drake's *Revenge* mit seiner Trommel<sup>459</sup>

<sup>457</sup> Jorberg, Friedrich, *Revenge*, Rostock 1976, S. 36.

<sup>458</sup> Ebd. S. 37.

<sup>459</sup> <http://www.seemotive.de/html/darmada.htm>, eingesehen am 3.6.2014 um 21.34 Uhr

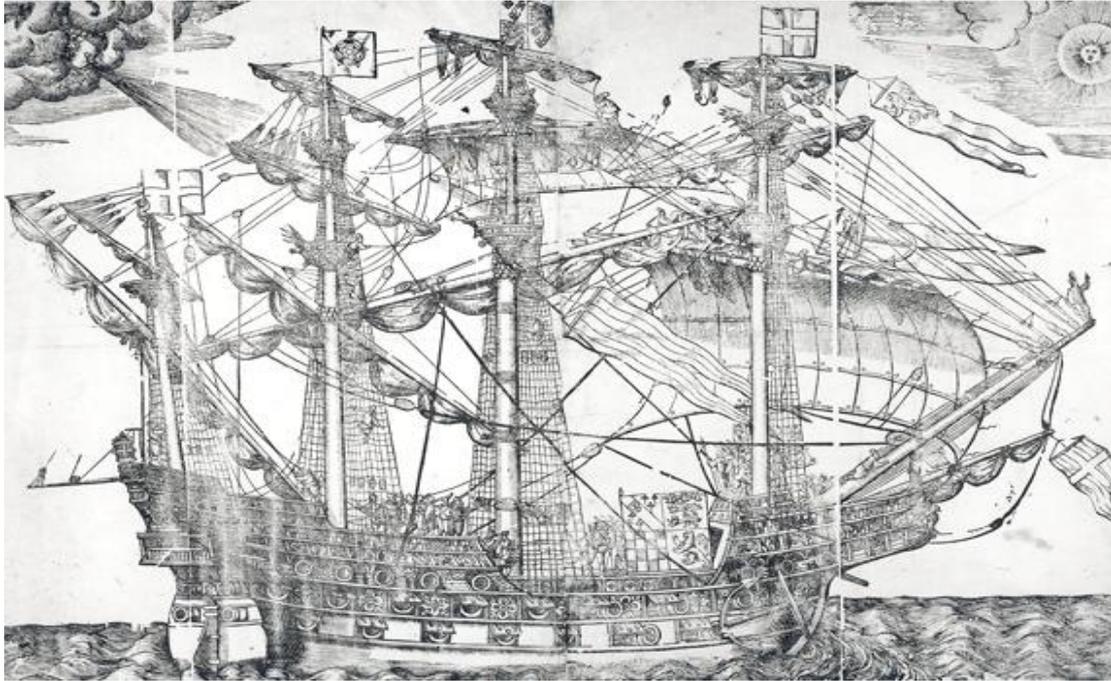


Abbildung : 35

Die Galeone „*Ark Royal*“ wurde 1587 in Deptford<sup>460</sup> für Sir Walter Raleigh gebaut, wurde aber vor ihrem Stapellauf von der Königin erworben. Sie war 1588 Howards Flaggschiff. Sie hatte vier Masten und 50 schwere Geschütze an Bord. Nur am Fockmast und am Großmast hatte sie Stengen.<sup>461</sup>

Dazu schreibt Ian Friel aus :

*„Kennzeichnend für die Ark Royal war ferner das Bollwerk am Heck („Brustwehr-Poop-Schanzkleid“<sup>462</sup>). Ihr niedriges Vorderkastell, die vier Masten und die schweren Geschütze sind kennzeichnend für die Ark Royal und machten sie zu einem seetüchtigen Schiff, das eher zum Beschuss als zum Entern des Gegners bestimmt war.“<sup>463</sup>*

Die englische Galeone *White Bear*, die 1563 gebaut wurde, hatte eine Kiellänge von 110 Fuß (33,5 m), eine größte Breite von 37 Fuß (11,2 m) und eine Tiefe des Raumes von 18 Fuß (4,5 m), eine Tragfähigkeit von 732 Tonnen, eine Tonnage von 915 Tonnen und 500 Mann Besatzung. Ab 1618 wies sie folgende Takelage auf: Großbram- und Fockbramsegel, ein Oberblindesegel am Sprietmast und ein Kreuzsegel am Besanmast. An den Nocken von

<sup>460</sup> Deptford, liegt am südlichen Ufer der Themse in South London

<sup>461</sup> Ian Friel, *Armada, 1588 – 1988*, London 1988, S. 168.

<sup>462</sup> Frank Howard, *Segel-Kriegsschiffe 1400-1860*, S. 45, <sup>2</sup>Koblenz 1989, Abb. 71.

<sup>463</sup> Ian Friel, *Armada, 1588 – 1988*, London 1988, S. 169.

Fockrah und Großrah sitzen eiserne Haken zum Festkrallen an der Takelung eines Gegners. Das Schiff hatte außerdem zwei offene Heckgalerien.<sup>464</sup>

Die „*Griffin*“ war ein Handelsschiff, das eingesetzt wurde, um unter der Aufsicht von Sir Francis Drake nach Westen zu segeln. Die „*Tiger*“ war eines der Schiffe, welche von der Stadt London ausgerüstet und bezahlt wurden.<sup>465</sup>

Die „*Griffin*“ hatte am Unterspiegel zwei geschütztragende Decks. Das untere war das der Konstabelkammer, das obere unterteilte die Höhe zum Oberdeck noch einmal. Dort entstand der „upper gun room“, wie ihn die Engländer nannten. Ein Charakteristikum der „*Griffin*“ war – wie bei allen Schiffen des Galeontyps – das hohe Achterkastell im Vergleich zur niedrigen Back.<sup>466</sup>

Die Weiterentwicklung der Galeonen zu einem eigenständigen englischen Schiffstyp, den sogenannten „*race-built galleons*“, sowie der Sieg der englischen Flotte über die spanische Armada begründeten schließlich Englands Vormachtstellung als Seemacht.

#### 9.5. Die kleineren Schiffe: Patachen, Pinassen, Zabras

Auf der Liste der Schiffe, die an der Auseinandersetzung im Ärmelkanal 1588 beteiligt gewesen waren, befanden sich auch zahlreiche kleinere Schiffe: *Patachen*, *Pianassen* und *Zabras*. Diese wurden als Aufklärungs-, Kommunikationsfahrzeuge oder Beiboote eingesetzt.

Da diese Schiffe in der Literatur nur beiläufig erwähnt sind, ist über sie wenig bekannt.

Hier eine kurze technische Übersicht über die kleineren Schiffstypen:

Die *Patache* ist ein Versandboot, das für die Kommunikation zwischen den Schiffen der Flotte verwendet wurde.<sup>467</sup>

Die *Pinasse* (französisch, eigentlich „Boot aus Kiefernholz“, lateinisch *pinus Kiefer*) ist ursprünglich ein größeres Beiboot, insbesondere von Kriegsschiffen. Die Bezeichnung wird heute für viele unterschiedliche Boots- oder Schiffstypen verwendet.<sup>468</sup>

In der englischen Kriegsmarine wurden die niedrig gebauten, leicht bewaffneten Pinassen 1588 für Aufklärungs- und Kommunikationszwecke verwendet.<sup>469</sup>

---

<sup>464</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 48.

<sup>465</sup> Ian Friel, Armada, 1588 – 1988, London 1988, S. 169.

<sup>466</sup> Kirsch, Peter, Die Galeonen, Koblenz 1988, S. 32.

<sup>467</sup> <http://en.wiktionary.org/wiki/patache>, eingesehen, am 23.5.2014 um 12.44 Uhr

<sup>468</sup> [www.wortbedeutung.info/pinassa/](http://www.wortbedeutung.info/pinassa/) eingesehen am 24.5.2014 um 09.34 Uhr

<sup>469</sup> Ian Friel, Armada, 1588 – 1988, London 1988, S. 163.

Howards Pinasse *Disdain* befand sich im –Feldzug 1588 – zusammen mit den königlichen englischen Schiffen - unter den ersten 39 Fahrzeugen.<sup>470</sup>

Macintyre Donald schreibt:

*„Die „Pinasse“ war ursprünglich ein Schiff von etwa 50 Tonnen oder weniger, aber getakelt nach der Art größerer Schiffe mit drei Masten und Rahsegeln und geeignet, mit Riemen angetrieben zu werden. Daraus entwickelt e sich der Name „Mädchen für alles“.“<sup>471</sup>*

Eine *Zabra* war ein hochseefähiges Segelschiff vom Typ einer Bark, das insbesondere in Spanien während des 17. und 18. Jahrhunderts Verwendung fand. Die *Zabra* fasste ca. 100 Bruttoregistertonnen und wurde meist auf dem Atlantik zum Austausch von Handelsgütern zwischen Europa und Amerika eingesetzt. Die Reisezeit zwischen den Kontinenten betrug weniger als 30 Tage.

## 9.6.. Erforderliche Gewerke im Schiffbau

### 9.6.1. Seile und Taue

Im beginnenden 20. Jahrhundert konnten in Hamburg noch Seilerein nachgewiesen werden.

Dazu schreibt Helmut Martinetz:

*„Es gibt keine Bestätigung dafür, aber man nimmt an, dass die Technik der Knoten so alt wie die Menschheit ist. Die Knoten dienten dazu ein oder mehrere Einzelteile miteinander zu verbinden.“<sup>472</sup>*

Die Naturfasern des Hanfs oder Basts konnten mit Riesenwinden zu relativ langen Seilen verwunden werden. Diese waren für den Schiffbau und der Verwendung bei Segeln ebenso unerlässlich wie für das Verschnüren bei der Verwahrung von Paketen und der Handelswaren. Unterschiedliche Qualitäten von Tauen die für Wurfleinen oder Wanten benötigt wurden konnten auf Umschlagplätzen erhandelt werden.

Dazu schreibt Clifford, Ashley:

*„Noch heute verraten die Namen der geschlagenen Knoten, althochdt. „Knoto“, eine traditionelle althergebrachte Sprache z.B. Barrel Knot, Ring Knot, Reef Knot and Weavers Knot.“<sup>473</sup>*

---

<sup>470</sup> Ian Friel, Armada, 1588 – 1988, S. 169

<sup>471</sup> Macintyre, Donald, Abenteuer der Segelschiffahrt 1520-1914, Gütersloh 1962, S.29

<sup>472</sup> Martinetz, Helmut, Die Anfänge der Hanse und ihre ersten Schiffe, Masterarbeit 2013, Univ. Wien S. 87

<sup>473</sup> Clifford, Ashley W., The Ashley Book of Knots, Leipzig 1944, Neuauflage 1999, S.259

## 9.6.2. Segel und Takelage

In allen Regionen der Welt ist die Verwendung von Segeln eine stilistische Frage.

Der genutzte Wind wird seit tausenden Jahren in die Seefahrt eingebunden. Voraussetzung um Segel herzustellen sind Anbauflächen für Flachs.

Helmut Martinetz schreibt :

*„Die damit verbundene grobe, schwere Arbeit wurde von Männern ausgeführt. Die unterschiedliche Nutzung am Boot bestimmte dann an der Form des Segels die jeweils nützlichste Größe. Über einen wesentlichen Fortschritt in der Segelunterteilung sowie die Einführung des Segels am Bugsprit wurde in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts berichtet.“*<sup>474</sup>

Wesentliche Unterschiede zwischen Nord- und Südeuropa waren, dass die Takelage bei Mehrmastern für Groß- und Fockmast nach wie vor aus je einem großen Rahsegel bestand, während der Besanmast ein Lateinsegel führte und bei Viermastschiffen der achtern befindliche sogenannte Bonaventurmast. (damit ist der Schönwettermast) gemeint, auch ein Lateinsegel führte.<sup>475</sup>

## 9.7. Navigation

Als Voraussetzung für die Expansion kann die Entstehung der mehr oder weniger wissenschaftlichen Navigation gesehen werden, die es bis dahin im eigentlichen Sinne nicht gegeben hatte.<sup>476</sup>

Unter Navigation, versteht man die Bestimmung eines Kurses auf See, um einen Ort zu erreichen sowie die Gründe zu erkennen, die für oder gegen einen Kurs sprechen.<sup>477</sup>

---

<sup>474</sup> Martinetz, Helmut, Die Anfänge der Hanse und ihre ersten Schiffe, Masterarbeit, 2013, Univ. Wien, S. 88

<sup>475</sup> Henriot, Ernest, Kurzgefasste illustrierte Geschichte des Schiffbaus von den Anfängen bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts, Berlin 1971, S. 37 und auch Helmut, Martinetz, Die Anfänge der Hanse und ihre ersten Schiffe, Masterarbeit 2013, Universität Wien, S. 102 und auch Dudszus Alfred, Köpcke, Alfred, Das große Buch der Schiffstypen, Augsburg 1995, S. 32-35

<sup>476</sup> Reinhardt, Wolfgang, Geschichte der europäischen Expansion, Leipzig 1944, Neuauflage 1999, S. 33

<sup>477</sup> Ebd. S.36

Dazu schreibt Henriot Ernest:

*„Der Kompass als Navigationsinstrument der Seefahrt wurde zum wichtigsten Hilfsmittel. Das Aufkommen von Seekarten im 13. Jahrhundert, die nach Kompassrose<sup>478</sup> und Distanzen ausgemessen waren, begünstigten die Schifffahrt. Diese Seekarten waren der Ausgangspunkt für die – „mathematisch-wissenschaftliche Schifffahrtskunde“- der Neuzeit<sup>479</sup> und wurden tabula carta genannt. Dieser Name leitet sich, auch als carta de marear bezeichnet, von der „Portulankarte“<sup>480</sup> von den Portulanen, den schriftlichen Beschreibungen von Küsten, Buchten, kleinen Inseln, Riffen und Häfen ab. Diese nach Norden ausgerichtete Karte war bereits mit einer Windrose versehen. 1448 vermerkte Andreas Walsberger aus dem Legendentext,<sup>481</sup> in seiner in Konstanz angefertigten „Mappa Mundi Ciziensis“, dass in der vorliegenden Figur eine Karte der Welt aufgebaut ist, auf der Kosmographie des Ptolemäus<sup>482</sup> mit der Einteilung von Klimaten und Längen sowie Breiten und der wahren Schifffahrtskarte der Meere entspricht.“<sup>483</sup>*

Mit Beginn der Ozeanfahrten war die bisher für die Küstenfahrt angewandte Navigation nicht mehr ausreichend.

Die Instrumente wie Astrolab, „Common rings“, Kreuzstab und Jakobsstab<sup>484</sup> verwendete man, um den Stand der Sonne aber auch der Sterne zu ermitteln.

Dazu schreibt Maddison Angus:

*„Die portugiesischen Schiffsbauer in Lissabon und Porto passten die Konstruktionen ihrer Schiffe ( Karavellen) und die Takelung gemäß den zunehmenden Kenntnissen über die Schifffahrtsverhältnisse im Atlantischen Ozean an.“<sup>485</sup>*

---

<sup>478</sup> Kompassrose, beschreibt die Richtung von einem Bezugspunkt (z.B. Standort) zu einem anderen Punkt auf der Erdoberfläche. Kompassrose wurde erstmals 1269 von dem Franzosen Petrus Peregrinus de Maricourt verwendet, eingesehen am 22.3.2015 um 20.02 Uhr

[www.knowledger.de/1642144/PetrusPeregrinusDeMaricourt](http://www.knowledger.de/1642144/PetrusPeregrinusDeMaricourt)

<sup>479</sup> Heinsius, Das Schiff, S.185

<sup>480</sup> Reinhardt, Wolfgang, Geschichte der europäischen Expansion S.33

<sup>481</sup> Walsberger, Andreas, 1415- Benediktinermönch in St.Peter/ Salzburg, Legendentext

<sup>482</sup> Ptolemäus war ein Mathematiker, Astronom, Geograph und Astrologe, und verfeinerte das von Hipparchos von Nicäa vorgeschlagene geozentrische Weltbild, das später von Kopernikus, Kepler und Galileo Galilei in Europa durchgesetzt wurde. [Uni-protokolle.de/Lexikon/Ptolemäus.html](http://Uni-protokolle.de/Lexikon/Ptolemäus.html), eingesehen am 29.12.2014 um 18.07 Uhr

<sup>483</sup> Martinetz, Helmut, Die Hanse und ihre ersten Schiffe, Masterarbeit 2013, Universität Wien S.88 und auch Monika Meyer-Haßfurther, Ingo Meyer-Haßfurther (Hrsg.), 500 Jahre Navigation, Navigationsinstrumente vom 15. bis zum 19.Jahrhundert, Hamburg 2005, S.32 ff

<sup>484</sup> Pemsel, Helmut, Weltgeschichte der Seefahrt, Bd.2, Wien/Graz, 2001, S. 34, Jakobsstab, Instrument zur Winkelmessung

*„Aus den Aufzeichnungen von Gomes, eines professionellen Seefahrers im Dienste Prinz Heinrichs, Erwähnung Parry 1974, S.174“*

*(...) „Der Quadrant des Seefahrers war eine ganz einfache Vorrichtung: ein Viertelkreis mit Gradeinteilung an der gekrümmten Seite und zwei Visierlöcher an einer der beiden Geraden. Von der Spitze hing ein Bleilot.“<sup>486</sup>*

Die folgenden Auszüge entstammen der ersten Ausgabe des Buches „A Regiment fort the Sea“ von William Bourne, 1574:

*„Der Äquinoktial wird angewendet, wenn man erkennen will, in welchem Winkel die Sonne oder irgendein Stern zu ihm steht und auf welcher Seite. Dadurch weiß man die Höhe des Äquinoktials und dadurch wieder die Höhe der beiden Pole der Welt.“<sup>487</sup>*

Um den Schiffs- und Warenverkehr zu den neu in Besitz genommenen Gebieten zu kontrollieren, wurde 1503 in Sevilla eine Zentralbehörde die “Casa de la Contratacion” eingerichtet. Dort wurden die maritimen geographischen Erkenntnisse der Entdeckungsfahrer ausgewertet und an die Steuerleute und seemännische Besatzung der nach Amerika fahrenden Schiffe weitergeleitet. Es wurde auch ein Lehrstuhl in Sevilla und Lissabon für Kosmografie und Schifffahrtkunde geschaffen.

Paul, Lächler, Hans, Wirz schreiben dazu:

*„Methode der Breitenbestimmung – wahrscheinlich bereits um die gleiche Zeit – eine Art Kompaß: den Leidarstein oder Leitstein.“<sup>488</sup> Die Möglichkeit der Breitenbestimmung durch Sonnenschattenmessung oder Peilung bestimmter Gestirnhöhen musste sich ihnen bei dem ausgedehnten Nord-Süd-Bereich ihrer Seefahrten geradezu aufdrängen. Es musste ihnen*

---

<sup>485</sup> Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris, S.64

<sup>486</sup> Maddison, Angus, Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris, S.66

<sup>487</sup> Macintyre, Donald: Abenteuer der Segelschifffahrt 1520-1914, München 1970, Bestell Nr.195/5796, S. 58

<sup>488</sup> Feldhaus, Franz, M., Ruhmesblätter der Technik von den Uerfindungen Bis zur Gegenwart, London Forgotten Books 2013, (Original work published 1910), Leidarstein oder Leitstein, d.h. der Magnet, Die erste schriftliche Nachricht von der Magnetisierung des Stahls und von der Verwendung des Kompasses in Europa findet sich 1195 in den Schriften des Engländers Alexander Neckam. S.432-3 und auch <https://books.google.at/books?id=yBBDAAAACAAJ>, eingesehen am 8.1.2015 um 01.47 Uhr

*auffallen, dass der Mastschatten zu ungefähr gleichen Tageszeiten im Süden kürzer war als in nördlicheren Gegenden.*<sup>489</sup>

## 9.8. Seemännische Begriffe<sup>490</sup>

Die Terminologie der Seefahrt im Zeitalter der Segelschiffe war eine Sprache von eigenem Gepräge. Die Seeleute gebrauchten bei ihrer Arbeit und im Gespräch untereinander, ihre Fachwörter und Ausdrücke so regelmäßig, dass die Seeleute mit der Zeit verlernten, sich der normalen Umgangssprache zu bedienen.

Einige Fachbegriffe:

**Bark:** Dreimaster, der achtern Gaffelsegel, vorn Rahsegel führt

**Besan:** Auf einem Segler mit mehreren Masten ist der hintere Mast, wenn er kürzer als der Großmast ist, der Besanmast, der das Besansegel trägt.

**Bilge:** Kielraum, in dem sich Wasser sammelt

**Bramsegel:** Rahsegel, das über dem Marssegel geheißt wird.

**Dolle:** Das - meist gabelförmige und drehbare- Widerlager des Ruders bei einem Ruderboot.

**Etmal:** Zeit von Mittag bis Mittag ( und die in dieser Zeit zurückgelegte Strecke)

**Fock:** Das Focksegel wird am Vorstag oder Fockstag als Vorsegel angeschlagen. Bei einem Segler mit mehreren Masten kann es auch am Fockmast gesetzt werden.

**Gig:** Ein Beiboot, das gerudert und gesegelt werden konnten und schlanke Formen besaß

**Kalfatern:** Abdichten der Nahtstellen mit geteerten Werg und Pech.

**Kielschwerter:** Ein Schwert wird im Schwertkasten gefahren und am Wind abgesenkt, um bei einem flachen Boot (Jolle) den Lateralplan zu vergrößern

**Knoten:** „Knoten“ in der Logleine, mit denen die Schiffsgeschwindigkeit gemessen wurde (angegeben in Seemeilen pro Stunde)

**Lateinsegel:** Das dreieckig gearbeitete, auf der Spitze stehende Latein oder Lateinersegel machte Schiffe wendiger als das viereckige Rahsegel. Die Mittel- und Nordeuropäer nannten es so, weil sie es bei den „Lateiner“ vorfanden.

**Ösfaß:** Schaufelartiger Wasserschöpfer

**Raumer Kurs:** Auf raumen Kurs, d.h. vor dem Wind

---

<sup>489</sup> Lächler, Paul, Wirz, Hans, Schiffe der Völker, Geschichte Technik, Freiburg im Breisgau 1962, S. 360

<sup>490</sup> Baumann, Peter, Sternstunden der Schiffsarchäologie, Düsseldorf Wien New York, 1988, S.217 und auch Macintyre, Donald, Abenteuer der Segelschiffahrt, Verlag Bertelsmann, Gütersloh, 1970, S. 240 und auch Alfred Dudzus, Köpcke Alfred, Das große Buch der Schiffstypen, Augsburg 1995, Grundbegriffe ab S. 10-36

**Riemen:** auch Remen, Ruder, die auf einer Seite des Ruderbootes beidhändig geführt werden.

**Schrott:** Wasserdichte Wand im Schiffsinne

**Spiegelheck:** Gerader Abschluss eines Hecks

**Stag:** Vorrichtung zum Stützen des Mastes (Vorstag, Achterstag, Backstag)

**Stringer:** So nennt man einen Längsverband auf Deck und im Schiffsinne

**Tiefgang:** Der Abstand von der Wasserlinie bis zum tiefsten Punkt des Bootes

**Wanten:** Seitliche Abstützungen des Mastes

**Wrangen:** Die mittleren „Rippen“ eines Schiffes. Sie liegen auf dem Kiel, stützen den Schiffskörper und halten hier die Planken der Bordwände zusammen.

## **X. Reflexion**

Diese Arbeit beschreibt die historischen Hintergründe und schiffsbautechnischen Neuerungen und turbulenten Vorbereitungen. Dies ist insofern bemerkenswert, zumal Spanien neben dem allzu schnellen Aufbau seiner Handelsrouten, auch mit einem Staatsbankrott zu kämpfen hatte. Die eigene Staatsbürokratie, das überbordende Militär, das für den Schutz der Gold- und Silbertransporte notwendig wurde, sowie die zu schnelle Expansion und natürlich die staatlichen Eingriffe im Fernhandel verursachten immer höhere Staatskosten. Aber auch die hohen Förderkosten der Edelmetalle sowie die Aufnahme von zu hohen Staatsanleihen wurden der spanischen Krone zum Verhängnis. Die Könige Karl V. und König Philipp II. übersahen, dass Schürf- und Gesteungskosten der Edelmetalle sowie Transport und Sicherung der Transportrouten Unsummen verursachten.

Den Banken flossen Einnahmen aus dem Abbau von wertvollen Erzen, der Vergabe von Monopolen an Kupfer, dem Ablasshandel, den angehobenen Zöllen sowie den Pachten für Ländereien zu, aber auch nicht mehr zahlungsfähige Besitzungen einiger Herrschaften wechselten so in ihren Besitz. Im Falle Spaniens führte das im 16. Jahrhundert zum Zusammenbruch der großen Genueser Handels- und Bankhäuser, die bisher große Teile der Königshäuser, wie die der Spanier oder der Franzosen finanziert hatten. Handelsimperien und Finanzhäuser, wie die der Grimaldi und Fideschi, aber auch die der Fugger oder die der Welser machten Pleite, insbesondere weil sie zu viel Geld an Kaiser und Könige verborgt hatten. Kaiser Karl V. hatte viele teure Kriege geführt. Die Folge war, dass in seinem Herrschergebiet, seine Kreditgeber viele Wechsel in Umlauf brachten.

Die Wechsel, die nicht innerhalb der Frist beglichen werden konnten, wurden durch neu ausgestellte Wechsel wertlos. Die stetig anwachsende Menge an neuem Silber auf dem Handelsmarkt bewirkte ein Absinken des Tauschwertes. Aus diesem Grund fielen auch Edelmetalle in die Kategorie Warengeld. Heute würden wir dies als eine Erhöhung der Geldmenge, oder anders formuliert als Verringerung der Kaufkraft einer Währung bezeichnen, gegebenenfalls von einer Inflation des Tauschmittels sprechen. Nachdem die königliche Schatzkammer trotz des neu hinzugekommenen Silbers geleert war, konnte auch der spanische König keine Wechsel mehr ausstellen. Dies war sicherlich auch einer der Gründe und politische Auslöser, der den spanischen König zu kriegerischen Auseinandersetzungen

mit dem Königreich England, in der Hoffnung für einen Zugewinn an Ländern und zur wirtschaftlichen Expansion antrieb.

Durch den finanziellen Zusammenbruch des größten damaligen Händlernetzes, konnten neue Handelsmonopole, wie die holländischen und später die englischen Handels Giganten mit Hilfe der venezianischen Finanzoligarchie errichtet werden. Und die niederländischen „Bosse“ werden ab 1600 nicht nur Händler, sondern Staatengründer, Verfassungsgeber für die amerikanischen Kolonien und Regenten.

So wurde die Niederlande, die die spanischen Könige über die habsburgische Linie geerbt hatten, militärisch besetzt, der Welthandel durch eine Kooperation mit der Hanse und dem weiteren Ausbau des Handels mit den anderen Ländern Europas verstärkt. Als Drehscheibe dafür wurde das strategisch günstig gelegene Antwerpen gewählt.

Die Familiengeschichte der Fugger und Welser gilt als Synonym für den Aufstieg und Niedergang der Expansion des weltweiten Handels mit Waren und Wechsel im „internationalen“ Reich von Karl V. Dieser wurde erst mit großer finanzieller Unterstützung von Jakob Fugger von den Fürsten gewählt. Ein militärischer Sieg über den niederländischen Aufstand war deshalb unbedingt nötig. Gleichzeitig musste eine politische oder militärische Lösung für den im Handel aufstrebenden Gegenspieler Englands gefunden werden. Natürlich kam es nebst dem Handel auch zu einem Kulturtransfer zwischen den Königreichen.

England war in einen Konflikt zwischen dem regierenden, katholischen Königshaus der Stuarts und dessen schottischen Parteigängern verstrickt.

Die Nutzung der Glaubensstreitigkeiten der traditionellen römisch-katholischen Kirche zur Durchsetzung des Vorrangs der weltlichen Herrschaft vor und während der geistlichen Reformation war ein gewaltiger Umgestaltungsprozess mit gravierenden Auswirkungen auf die englische Gesellschaft und des kaum mehr ständisch organisierten englischen Volkes.

Die andauernden Handelskonflikte trugen dazu bei, dass Schiffe zu schwimmenden Festungen umgebaut wurden. Finanziert wurden solche kostspieligen Bauten durch die nationalen Marinen, die sich die Herrscher vom 15. Jahrhundert an zulegten.

In Bezug auf meine Forschungsfragen komme ich zu folgenden Schluss:  
Der Sieg der Engländer gebot dem spanischen König Einhalt, nachdem ihm zuvor durch den Sieg bei Lepanto, den Zugewinn Portugals und den Siegen in den Niederlanden unerreichbare Macht zugewachsen war.

England stieg zu einer europäischen Weltmacht auf.

Nachdem Spaniens Expansionspolitik endete erfährt Europa eine Neuordnung.

Dieses „Ereignis des Jahrhunderts“ kann man „Gesamtereignis“ für Europa kulturpolitisch und sozialgesellschaftlich betrachten.

## **X a. Abstract**

This thesis describes the historical background to the innovations which took place in the ship building industry. During this period, Spain was expanding its trade routes at an extremely fast pace whilst, at the very same time, struggling with national bankruptcy. Its own state bureaucracy, the excessive military support required for the protection of the gold and silver transport, extremely fast expansion and state interference in long distance trade. All of these factors created ever increasing costs for the state. The high costs involved in extracting the precious metals, along with the issuing of too many government bonds, proved to be a disaster for the Spanish crown. King Phillip II believed immense wealth would be generated through the great influx of newly acquired silver from South America. Instead, the continually increasing amount of new silver on the market led to its exchange value sinking. The result was that precious metals actually fell into the category of commodity money. Emperor Charles V. and King Philipp II., overlooked the fact that the prospecting for, and the extraction of, the precious metals, as well as the problem of keeping them secure during transport, cost enormous amounts of money.

Emperor Charles V. fought many wars, all of which were expensive. The result was that his lenders put a lot of notes of exchange into circulation. These notes of exchange could not always be settled in the period of time stipulated. Said bills then became worthless as new bills were issued.

This led, in Spain's case, to the crash of the large Genoese trade and banking houses, which had, up to this point, financed the European royal houses. The Spanish and French dynasties were just two of their clients. Trade empires and finance houses such as the Grimaldis and Fideschis, but also the Fuggers and the Welsers collapsed, mainly because they had lent too much money to the ruling families.

The family history of the Fuggers and Welsers became a synonym for the rise and fall of worldwide trade in goods and notes of exchange within the "international" empire of Charles V. Charles V was voted emperor by the princes thanks to Jakob Fugger's financial help. The banks made money through the extraction of ore, the acquisition of the monopoly for copper, the selling of indulgences, the raising of duties and the renting land, but power also changed hands between them.

The financial collapse of the largest trade network at that time meant new trade monopolies could be created. The Dutch and later the English trade giants were beneficiaries of this and were created with the help of the Italian financial oligarchy. The Dutch "Bosse" became, from

1600 onwards, not only traders, but also founded states themselves and gave constitutions to the American colonies and regents.

The Spanish royal treasury was, despite the newly acquired silver, emptied. The result of this was that the Spanish king could no longer issue any more notes of exchange. This could have been the factor which led the Spanish kingdom, which was in any case in the middle of a period of rapid expansion, into armed conflict with England. The king hoped that this conflict would lead to territorial acquisition and economic expansion.

The world trade was strengthened through co-operation with the “Hanse” and the further expansion of trade with other European countries. The strategically well positioned Antwerp became the hub for this activity.

A military victory over the Dutch rebellion therefore became absolutely necessary for the Spanish monarchy. At the same time, a political or military solution had to be found for England, which had become an emergent opponent for trade. It was not just goods that were traded between kingdoms; cultural transfer also took place.

England was ensnared in a conflict between the ruling Catholic dynasty of the Stuarts and its erstwhile supporters in Scotland (who were later known as Jacobites).

The conflict over faith was used by the traditional Roman Catholic Church to assert its claim to worldly power both before, and during, the spiritual Reformation. This created a powerful process of reform which also had a massive effect on English society and its peoples, who were no longer divided into estates as in other European countries.

The continuing trade conflict also led to ships becoming floating fortresses. The expensive rebuilding program was financed by the national navy, which rulers began to acquire for themselves from the 15th century onwards.

If the battle on the English Channel can be described as the “Event of the Century”, then it is because it was far more than merely a military conflict. It must be viewed in terms of the overall effect it had on culture, politics and society throughout Europe.

England’s victory put a check on the Spanish king after he seemed to have acquired almost limitless power through his victories at Lepanto, in the Netherlands and through his acquisition of Portugal. England became a European world power. This ended Spain’s politics of expansion and also led to a reordering of power in Europe. This paper looks at this period of expansion during the 16th century from a critical perspective and should provide an impulse for different sciences to look more closely into this period.



Abbildung : 36



Abbildung: 37



Abbildung : 38 Cadiz



Abbildung: 39

Abbildung: 40



Abbildung: 40 Weltkarte 16.Jahrhundert

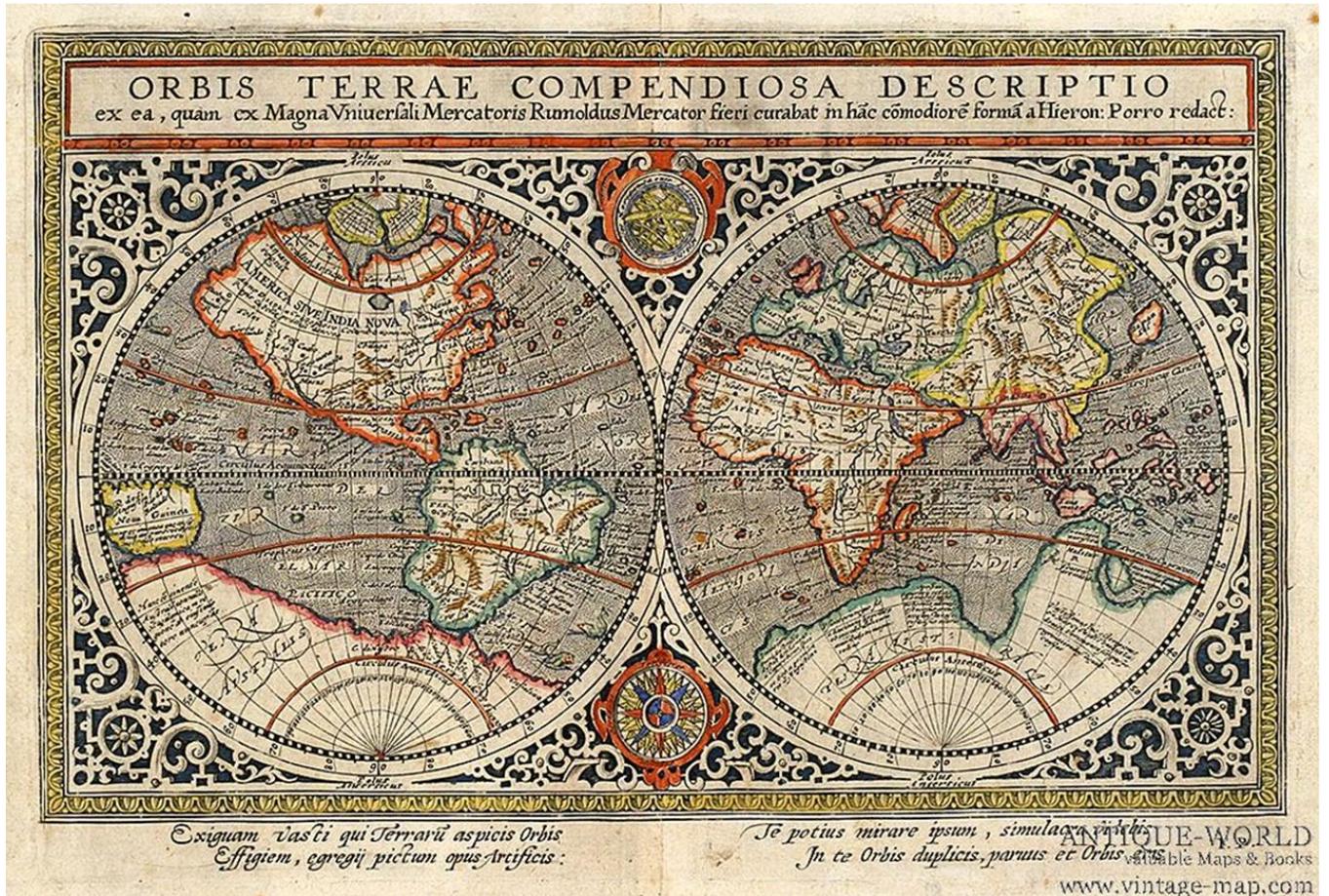


Abbildung: 41

## **X. b. Zeittafel:**

*1533 7. September : Elisabeth Tudor als Tochter des englischen Königs Heinrich VIII. und seiner zweiten Frau Anna Boleyn in Greenwich geboren.*

*Peru durch Francisco Pizarro erobert.*

*1534 Suprematsakte, Heinrich VIII. Oberhaupt der anglikanischen Staatskirche, Endgültiger Bruch Englands mit der römischen Kirche.*

*1536-1540 Aufhebung der Klöster in England*

*1536 Anna Boleyn wird hingerichtet.*

*1539 Heinrich VIII. heiratet Anna von Kleve*

*1543 24.Mai Nikolaus Kopernikus gestorben*

*1548 Die sechsjährige Maria Stuart kommt an den französischen Hof.*

*Beginn der Reformation in Schottland*

*1549 Der Protestantismus setzt sich in England durch. „Common Prayer Book“*

*Bauernaufstände in Schottland*

*1552 Eduard Seymour, Herzog von Somerset hingerichtet*

*Walter Raleigh geboren*

*1554 Elisabeth wird verdächtigt, an Wyatts Komplott beteiligt zu sein. Maria I.läßt sie im Londoner Tower dann in Woodstock gefangenhalten.*

*1555 Elisabeth darf an den Hof zurück*

*Ketzerverfolgung in England*

*1558 Die Franzosen erobern Calais*

*Maria Stuart von Schottland heiratet den französischen Thronfolger Franz*

*1560 Die Vertreibung der Franzosen aus Schottland wird von den Engländern unterstützt*

*1562-1598 Hugenottenkriege in Frankreich*

*1562 Elisabeth I. unterstützt die Hugenotten in Frankreich*

*1564 23.4.(vermutl.)Shakespeare geboren in Stratford-Avon*

*1570 Papst Pius V. exkommuniziert Elisabeth I.*

*1577-1580 Zweite Erdumsegelung (Sir Francis Drake)*

*1581 Antikatholische Gesetzgebung*

*Walter Raleigh kommt an den Hof Elisabeths I.*

*Abfall der Niederlande: Sieben Provinzen*

1582 Papst Gregor XIII. ( Gregorianischer Kalender) Christopher Baker gibt eine Sammlung lateinischer Gebete heraus

1585 Spanisch-französische Allianz

Sir Francis Drake auf Kapernfahrt in Westindien

1587 Elisabeth I. unterzeichnet das Todesurteil Maria Stuarts am 1. Februar

8. Februar erfolgt in Hinrichtung Schloss Fotheringay

Philipp II. König von Spanien bereitet eine Invasion vor. Sir Francis Drake plündert Cadix

1594 14. Juni Orlando di Lasso gestorben

1596 Descartes geboren

1600 Gründung der East India Company. Beginn der Englischen Kolonialzeit

1602 Gründung der Niederländische-Ostindischen Kompanie

1603 24. März Elisabeth I. in Richmond gestorben

Haus Tudor erloschen, Jakob I. aus dem Haus Stuart wird König von England und Schottland

Puritaner – Führer Thomas Cartwright gestorben<sup>491</sup>

---

<sup>491</sup> Neville, William Elisabeth I. von England, Beherrscherin eines Weltreiches, W. Kohlhammer Verlag Stuttgart 1967, S. 315 ff.

## **XI. Literatur**

**ARAM**, Kurt: Magie und Mystik in Vergangenheit und Gegenwart, Severus Verlag Hamburg 2013

**ARMADA**, 1588-1988, An International Exhibition to commemorate the Spanish Armada, Official Catalogue, National Maritime Museum, S.120, Verlag Penguin Books 1988

**ASHLEY**, Clifford, Ashley w., The Ashley Book of Knots, Leipzig 1944, Neuauflage 1999 Delius Klasing Verlag, Bielefeld 1999, 624 Seiten

**BACON**, Sir Francis: Advancement of Learning and the New Atlantis, Oxford University Press 1627<sup>1</sup>

**BAILY**, Christopher: Die Geburt der modernen Welt, Eine Globalgeschichte 1780-1914, (Aus dem Englischen von Thomas Bertram und Martin Klaus), Campus Verlag, Frankfurt / New York 2008

**BAKER**, W. A.: Einzelheiten über die Great Michael bei N.A.T. Macdougall, „The Kingship of James IV of Scotland”, History Today, XXXIV (November, 1984), S.30-36, Über das “grosse Schiff” im allgemeinen siehe den ausgezeichneten Überblick bei, „Ships, Weapons and Protection, 1400-1900“ (Greenwich, 1971)

**BARRAT**, John: Armada 1588, The Spanish Assault on England, Verlag Pen&Sword Books, 2005

**BISCHOF**, Joachim: Vom Imperialismus zur Weltunordnung, Supplement der Zeitschrift Sozialismus 10 / 2000, Hamburg

**BRAUDEL**, Fernand: Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II. Frankfurt am Main, Bd. II

**BUDIANSKY**, Stephan: Her majesty's spymaster: Elizabeth I, Sir Francis Walsingham, and the birth of modern espionage, USA, Verlag Plume 2006 <sup>1</sup>

**BÜRGER**, Hans, Rothschild W. Kurt: Wie Wirtschaft die Welt bewegt: Die großen ökonomischen Modelle auf dem Prüfstand Verlag Braumüller Lesethek, 2009

**CARANDA**, Ramon: *Carande*, Das westindische Gold und die Kreditpolitik Karls V. S. 15. 22 In: Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens 15, 1960

**CARR**, L.G.: Laughton, „Early Tudor Ship-Guns“, *Mariner Mirror*, XL VI (1960) S. 242-285. Zu Mary Rose, siehe M.Rule, *The Mary Rose* (London 1983)

**CIPOLLA**, Carlo M.: *Guns, Sails and Empires: Technological Innovations and the Early Phases of European Expansion*, Hrg. Carlo M. Cipolla, 1400-1700

**CHURCH**, K. Sally: *The Colossal Ships of Zheng He: Image or Reality?* Roderick Ptak, Thomas Höllmann, Hrsg.: *South China and Maritime Asia* Volume 15, O.Harrasowitz Verlag, Wiesbaden 2005

**CLIFFORD**, Ashley w., *The ashley Book of Knots*, Leipzig 1944, Neuauflage 1999 Delius Klasing Verlag, Bielefeld 1999, 624 Seiten

**CORDINGLY**, David: *Piraten Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren*, Turner Publishing, 1966, S 33 Ungekürzte Lizenzausgabe der RM Buch und Medien Vertrieb GmbH und der angeschlossenen Buchgemeinschaften

**DEACON**, Richard: *John Dee: Scientist, Geographer, Astrologer and Secret Agent to Elizabeth I*, Verlag Muller, London 1968

**DETLEF ELLMERS**: *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*, Neumünster 1972

**DIEFENBACHER, Michael** : *Welsersche Handelsgesellschaft*, In : Michael Diefenbacher, Rudolf Endres Hrsg.: *Stadtlexikon Nürnberg*. 2.verbesserte Auflage. W. Tümmels Verlag, Nürnberg 2000

**DUDSZUS**, Alfred Dudszus/Alfred Köpcke: Das große Buch der Schiffstypen, Augsburg 1995, Galeone

**DUCHESNE**, Richard: Aisa First, In: The Journal of the Historical Society 6 (1), 2006, S.69-91, Zum Aufstieg des Westens

**EBERENZ**, Rolf: Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel, Herbert Lang Verlag, Frankfurt/M. 1975. Europäische Hochschulschriften, Reihe 24, Ibero-Romanische Sprachen und Literaturen Bd.6

**EDELMAYER**, Friedrich: Philipp II, Biographie eines Weltherrschers, W. Kohlhammer Verlag, Stuttgart 2009

**MACINTYRE**, Donald: Abenteuer der Segelschiffahrt 1520-1914, Bertelsmann Verlag, 1970, Das Hamburger Stadt-Privilegium von 1497, 17 Seiten aus dem portugiesischen „Livro das Armadas“ 1524 und 1554

**EMMER**, , Piet.C.: Wirtschaft und Handel der Kolonialreiche Hrsg. Eberhard Schmitt, Verlag Beck 1988, München, Bd. 4

**ENGDAHL**, William: A Century of War – Anglo-American Oil Politics and the New World Order, Pluto Books, London 2004

**ERSCH**, Johann Samuel und J.G. **GRUBER**, II. Section H-N, Hrsg. Hoffman 11. Theil, Leipzig Brockhaus 1834, Allgemeine encyclopädie der wissenschaften und künste in alphabetischer, Universität Bibliothek Princeton , Library, College of New Jersey

**ERTL**, Doris: Die Morisken zwischen „Assimilation“ und „Deportation“. Aspekte einer Minderheitsproblematik im frühneuzeitlichen Spanien. Wien. Ungedr. Geisteswissenschaftliche Diplomarbeit, 1997

**ERTL**, Thomas: Seide, Pfeffer und Kanonen, Globalisierung im Mittelalter, Darmstadt 2008, H-Soz.Kult., 02.07.2008

**F.C., Lane:** „The Grossbow in the Nautical Revolution of the Middle Ages”, Explorations in Economic History, VII (1969/70)

**FÄBLER, Peter:** Globalisierung, Ein historisches Kompendium, Böhlau Verlag, Köln 2007

**FELDBAUER, Peter, LEHNERS, Jean-Paul:** Globalgeschichte, In. Feldbauer/ Lehner Hrsg., Die Welt 1000-2000, Bd.3: Die Welt im 16.Jahrhundert, Mandelbaum/Magnus Verlag, Wien/Essen 2008

**FINIAN, Cunningham:** America's War in the Horn of Africa: US Military Confirms Washington's Secret New War in Somalia, Finian Cunningham

**FRENCH, Peter:** The World of an Elisabethan Magus, Dorset Press 1972

**GEISSLER, Gerhard :** Europäische Dokumente aus fünf Jahrhunderten, Verlag Esche, Leipzig 1939

**GEFFCKEN, Peter:** Fugger-Geschichte einer Familie: „die Handelsherren mit dem Dreizack“ in : DAMALS. 7/2004, Die Fugger „von der Lilie“, ein schwäbisches Kaufmannsgeschlecht ansässig in der Freien

**GEORGE Margaret:** Heinrich VIII. Mein LEBEN; Bechermünz Weltbild Verlag, Augsburg 1986

**GOETHE, Johann Wolfgang von Goethe :** Faust, Der Tragödie Zweiter Teil, Tübingen in der J. G. Gotta'schen Buchhandlung 1808 a.a.O. S. 201

**GOFF Le Jacques :** Marchands et banquiers au Moyen Age, Le Seuil, Paris 1956, S.164 ff.

**GRAF, Wilhelm, Friedrich :** Der Protestantismus, Geschichte und Gegenwart, Verlag Beck, München 2006

**B. GREENHILL:** Archaeology of the Boat, London 1976

**FIDELIO** Magazin, Vol. IV, No, 2. Summer 1995, Vgl. Aufsatz: Webster Tarpley - Venice's War Against Western Civilization - The League of Cambrai

**FRENCH**, Peter: John Dee: The World of an Elizabethan Magus, Dorset Press, 1972  
Advancement of Learning and the New Atlantis, Sir Francis Bacon, Oxford University Press  
(1627)

**HÄBERLEIN**, Mark: Die Fugger Geschichte einer Augsburger Familie (1367-1650), Verlag  
Kohlhammer, 2006

**HÄPKE**, Rudolf: Die Regierung Karls V. und der europäische Norden Verlag Georg Olms 3.  
Bd. 1.Bd.

**HAGEDORN**, Bernhard: Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen, Berlin 1914, S. 66.

**HAKLUYT, RICHARD** : „Divers Voyages Touching the Discoverie of America and the  
Ilands Adjacent into the Same, Made First of all by our Englishmen and Afterwards b the  
Frenchman and Britons”

“A Particular Discourse concerninge the Greate Necesitie and Manifold Commodityes That  
Are Like to Growe to This Realme of England by the Westerne Discoveries Laterly  
Attempted”

Das Manuskript „Histoire Notable de la Florida” von Rene de Laudonniere erregte Aufsehen  
in Paris. Aus diesem Grunde fertigte Richard Hakluyt eine englische Übersetzung des  
Werkes an und veröffentlichte diese 1587 unter dem Titel „A Notable Historie Containing  
Foure Voyages Made by Certayne French Captaynes unto Florida“. Im selben Jahr  
erschien auch seine englische Übersetzung des bekannten Werkes „De Orbe Nouo  
Decades Octo“ von Peter Martyr d’Anghiera (1457-1526). Diese Arbeit enthält eine sehr  
seltene Kupferstich Karte von einem gewissen F.G (vermutlich Francis Gualle).

Sein berühmtestes Werk “The Principal Navigations” , Voiages and Discoveries of the  
English Nation, using eyewitness accounts as far as possible“. Zwischen 1598 und 1600  
erschien die überarbeitete und erweiterte Version in drei Bänden. –Richard widmete  
Cecil den zweiten und dritten Band seiner „Principal Navigations“ und auch die  
Übersetzung von „The Discoveries oft the World“.

1601 übersetzte er Antonio Galvão’s (1490–1557) „The Discoveries of the World“ aus dem  
Portugiesischen ins Englische.

Seine letzte Veröffentlichung war eine Übersetzung von Hernando de Sotos (1496-1542)  
„Virginia Richly Valued, by the Description oft he Maine Land of Florida, Her next  
Neighbour“. Ziel dieses Werkes war es die noch junge Kolonie Virginia zu unterstützen.  
Der schottische Historiker William Robertson (1721-1793) schrieb über Hakluyt, dass

England ihm seine amerikanischen Besitztümer mehr als jedem anderen Mann zu dieser Zeit verdanken kann.

Er schrieb eine Übersetzung von Hugo Grotius (1583-1645) „Mare Liberum“, welche jedoch nicht mehr zu Lebzeiten veröffentlicht wurde. Sein handgeschriebenes Manuskript lag in der Tempel in der Inner Temple Library und wurde erst im Jahre 2004 veröffentlicht.

**HANSON, Neil:** The Confident Hope of a Miracle, Neil Hanson 2003, Corgi Edition

**HANSWN, J. :** Schiffsbau in der Antike- Beiträge zur Geschichte des Schiffbaus, Herford 1979

**HAUPT, Heinz-Gerhard:** Hrsg. Dieter Langewiesche : Nation und Religion in Europa: mehrkonfessionelle Gesellschaften im 19. Jahrhundert, Verlag Campus GmbH

**HEINSIUS, Paul:** Das Schiff der hansischen Frühzeit, Verlag Böhlau, Weimar 1956

**HOFFMANN, Gabriele :** Versunken Welten, Schiffe und Städte auf dem Meeresgrund, Die Archäologie unter Wasser, Bergisch-Gladbach 1985

**HOWARD, Frank:** Segel-Kriegsschiffe 1400-1860, S. 45, <sup>2</sup>Koblenz 1989, Abb. 71.

**HOWARD, Michael:** The British Occult Secret Service, Verlag The Untold Story“, New Dawn No. 107, 2008

**ISRAEL, Jonathan:** Der niederländische – spanische Krieg und das Heilige Römische Reich Deutscher Nation ( 1568-1648) Bd. I, S. 111-122

**ISRAEL, Jonathan:** 1648 Krieg und Frieden in Europa, Westfälische Geschichte, Münster Bd. 1, S. 111-122

**JORBERG, Friedrich:** Kriegsschiff Revenge 1577, S. 33. Hoeckel. Jorberg, Loef, Szymanski, Winter: Risse von Schiffen des 16./ 17.Jahrhunderts, Verlag Delius Klasing & Co, Bielefeld 1977

**KIESEL, Helmuth:** [Hg.] „Briefe der Lieselotte von der Pfalz“  
hier: An die Kurfürstin Sophie, Versailles, den 4.Mai 1698, Kiesel

**KIRSCH, Michael:** The True History of Today's Scientific and Economic Empiricism, 2010

**KIRSCH, Peter:** Die Galeonen, Verlag Koblenz 1988, <sup>1</sup>

**KIRSCH, Michael:** The True History of Today's Scientific and Economic Empiricism

**KIRSCH, Peter :** Die Galeonen, Grosse Segelschiffe um 1600 Verlag Bernard & Graefe, Koblenz 1988

**KLABUNDE, Bernd :** Kleine Geschichte der „ADLER VON LÜBECK“ und ihre Zeit, 6. Aufl., Köln 2006-2010

**KNIGHT, Franklin:** Slavery and Lagging Capitalismus in the Spanish and Portuguese Empires, 1491-1713, In: Solow, Barbara Hrsg., Slavery and the Rise of the Atlantic System, Cambridge University Press, New York 1991

**KOHLER, Alfred:** Karl V 1500 – 1558, eine Biographie Verlag C.H. Beck, München

**KOHLER, Alfred:** Teil A II ( Akteure) Die Königreich Kastilien und Aragon

**KONETZKE, Richard,** Süd- und Mittelamerika, Die Indianerkulturen Altamerikas und die spanisch-portugiesische Kolonialherrschaft, Frankfurt 1965

**KUFFNER, Katharina:** Die letzten Mauren. Geschichte der Moriscos in vier Sätzen. Wien/Berlin: Verlag Turia + Kant, 2010 S.25

**KRÜNITZ, Johann Georg:** Oekonomische encyklopädie, Band 115 Stanford University Libraries, Mit Königl. Preußischen und Königl Sächsischen Privilegien, Berlin 1810 Joachim Pauli, Geh. Commereien. Raths. AE 27 K8 Stach<sup>1</sup>

**LAMPE, H. Graig:** The Bible Museum, Inc. ( internationaler Director of the word Bible Society),

**LANE, C. Frederic:** „The Grossbow in the Nautical Revolution of the Middle Ages”, Explorations in Economic History, VII (1969/70)

**LANGBEIN, Walter-Jörg,** Die Geheimnisse der sieben Weltreligionen, Verlag Anaconda 2007, S. 43

**LEITCH, Michael:** Schiffe, die Originalausgabe erschien unter dem Titel Everyone's Books of Ships, Verlag Xenos 1981

**LEITHÄUSER, G. Joachim:** Weltweite Seefahrt, Von Wikingern und Hansekoggen bis zu Ozeandampfern und Atomschiffen, Safari Verlag, Berlin 1963 und 1975

**LEWALTER, Ernst :** Raubstaat England, Cigaretten-Bilderdienst Hamburg Bahrenfeld 1941

**MACINTYRE, Donald:** Abenteuer der Segelschiffahrt 1520-1914, Bertelsmann Verlag, 1970, Das Hamburger Stadt-Privilegium von 1497, 17 Seiten aus dem portugiesischen „Livro das Armadas“ 1524 und 1554

**MACZKIEWITZ, Dirk :** Studien zur Geschichte und Kultur Nordwesteuropas, Eine kommunikationswissenschaftliche Analyse, Waxmann Verlag 2007, 2.Auflage, Der niederländische Aufstand gegen Spanien, S.208

**MADDISON, Angus:** Studien des Entwicklungszentrums, Die Weltwirtschaft: Eine Millenniumsperspektive, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, OECD 2004 Publications Service, Paris

**MARTIN, C. Paul:** Der Kapitalismus-Ein System, das funktioniert, S.6 ff, Verlag Ullstein 1990

**MAIER, Franz-Georg :** Neue Wege in die alte Welt, Moderne Methoden der Archäologie, Hamburg 1977

**MARTINETZ, Helmut:** Die Hanse und ihre ersten Schiffe, Masterarbeit, 2013, gebundene Ausgabe, Bibliothek Universität Wien

**MATTINGLY**, Garrett: The Armada, Sentry Edition 1959, 13.Auflage

**MAYER**, Doris: Timosthenes von Rhodos, Hellenistische Geographie zwischen Wissenschaft und Literatur, Wolfgang Kullmann, Jochen Althoff, Markus Asper (=Script Oralia Bd. 95) Narr, Tübingen 1998

**MERTEN**, Ernst: Die Malerfamilie Breugel, Galeonen, Verlag Berghaus, D 8347 Ramerding, 1979, S. 56 und S. 57

**MONDFELD**, von Wolfram : Die Schiffe des Christoforo Colombo, 1492, Verlag Herford Koehler 1991, S. 69.

**MULLER, Lodewijk Pieter**: Egmont, Lamoral Graf von. in Allgemeine Deutsche Biographie, Band 5, Verlag Duncker & Humblot, Leipzig 1877, S. 684-686

**MULLINS**, Eustace: The World Order, A Study in the Hegemony of Parasitism, Published by Ezra Pound Institut of Civilization P.O. Box 1105 Staunton, VA 24401, 1985 S.263 ff

**NEF**, Rolf: Fallende Weltreiche und ihre Währungen: Rom, Frankreich, England und die USA, Schild- Verlag 2011

**NEVILLE**, Williams: Elisabeth I von England, Beherrscherin eines Weltreichs, Heyne Biographien Kohlhammer Verlag, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1976, Originalausgabe erschien 1967 im Verlag Weidenfeld & Nicolson

**OTTE**, Enrique: Von Bankiers und Kaufleuten, Räten, Reedern und Piraten, Hintermänner und Strohmänner: Aufsätze zur atlantischen Expansion Spaniens, Hrsg. Günter Vollmer und Horst Pietschmann ( Studien zur Modernen Geschichte, Bd.58) Steiner Verlage, Stuttgart 2004

**OUTRAM**, Dorinda: The Enlightenment, Cambridge University, Press Cambridge 1995, S.3

**PARRY**, J.H. The Discovery of the Sea, Weidenfeld & Nicolson, London

**PARKER**, Geoffrey: The Spanisch Armada, London u.a. 1988

**PERKINS**, John: Confessions of an Economic Hit Man, Verlag Berrett-Koehler Publishers  
2004

**PFISTERER**, Eva : Der Sinn der Bezeichnung „Hugenotten“ in dt.Pfarrerblatte, 31.12.1935,  
Jg. Nr.53 S. 827, wieder gedruckt in : J. Desel, W. Mogk (Hg.) Hugentischer Almanach  
1685-1985

**PEMSEL**, Helmut : Weltgeschichte der Seefahrt, 6 Bde, Bd.2, Köhler Verlag 2001, NWV,  
Hamburg, Wien, Graz

**RACKL**, Hans-Wolf : Tauchfahrt in die Vergangenheit, Archäologie unter Wasser,  
Heidelberg 1964

**REIFENSCHIED**, Richard : Die Habsburger, von Rudolf I. bis Karl I. Styria Verlag, Graz,  
Wien, Köln, 1982

**REINHARD**, Wolfgang, die Geschichte der europäischen Expansion 4 Bd. Kohlhammer  
Verlag, Stuttgart 1988, S. 33

**RICHTER**, Friedrich: Raubstaat England, Hanseatische Verlagsanstalt AG (1941)

**RONALD**, Susan: The Pirate Queen – Queen Elizabeth I, her pirate Adventures, and the  
Dawn of Empire, Verlag Harper Perennial 2008 S. 294

**SAMHABER**, Ernst: Kaufleute wandeln die Welt, Verlag Heinrich Scheffler Frankfurt am  
Main 1960

**SCHMIDT**, P. Arthur.: Fahrlässige Währungs-, Geldmengen- und Zinspolitik, 2009 Unter  
Bankstern – Teil 12

**SCHÄUFFELEN**, Otmar: Die letzten großen Segelschiffe, 6. Auflage, Delius Klasing  
Verlag, Bielefeld 1986.

**SCHNITZER**, Helmut: Von Salamis bis Dien Phu, Verlag Neues Leben, Berlin 1987,  
Wachablösung auf dem Ozean, S 224 f.

**SCHNURMANN**, Claudia, Europa trifft Amerika, Zwei alte Welten bilden eine neue atlantische Welt ( Atlantic Cultural Studies, Bd.7), 1492-1783, Lit Verlag, Berlin 2009

**STAUDENMAIER**, Johannes: Die Entwicklung der Karavelle und der Galeone im 15. und im 16. Jahrhundert, Grin Verlag, 2001

**SUDGENS**, John: Sir Francis Drake, London, Pimlico Verlag 2006, S. 1

**TALKENBERGER**, Heike: Sinflut: Prophetie und Zeitgeschehen in Texten und Holzschnitten, De Gruyter Max NiemeyerVerlag Tübingen 1990

**UNGER**, R.W. : “Warships, Cargo Ships and Cannon, 1550-1600); und R.W. Unger, Warships and Cargo Schips in Mediaval Europe, Technology and Culture, XXII (1981); S. 233-252<sup>1</sup>

**USHER**, A.P. : Spanish Ships and Shipping in the sixtheenth and seventeenth Centuries in : Factsand Factors in Economic History. Essay presented to E.Fr. Gay 1932

**VOGLER**, Günther: Europas Aufbruch in die Neuzeit, 100-1650, Handbuch der Geschichte Europas, Verlag Ulmer UTB, Kapitel 3.3.2.

**VOSMEER**, Michiel: Principes Hollandiae et Zelandiae, Domini Frisiae. Cum Genuinis ipsorum iconibus.....

**WENZELBURGER** Karl Theodor: Hoorne, Philipp von Montmorency, Graf von, In: Allgemeine Deutsche Biographie Band 13, Verlag Duncker & Humblot, Leipzig 1881

## **XII. QUELLEN UND MUSEEN**

Deutsches Staatsarchiv Band 10, Stettner Heinrich: Der Armadazug von 1588

Archaeologia, CV, 1976, 332-52, The Spanish Armoury in the Tower

British Museum, 1870, Catalogue of the Prints and Drawings in the British Museum.

Division I. Personal and Political Satires, Vol. I 1320-1689

National Museum VR, China Shanghai

The History of the Kings Works, Vol. IV 1485 – 1660 Part II

La Historia de Espana en sus Documentos, El Siglo XVI, Madrid

Weather Observations and a Tentative Meteorological Analysis of the Period May to July 1588, Climatic Research Unit Report 6A, University of East Anglia, Norwich

English ships pictured on the Smerwick Map, 1580 Background, authentication and evaluation, MM52, 157-62

National Maritime Museum, 1937 Catalogue

Texas Legacy from the Gulf, Texas Memorial Museum, Miscellaneous Paper no.5

Catalogue of the Silver Plate, Mediaeval and Later, Bequeathed to the British Museum by Sir Augustus Wollaston Franks

Catalogue of Keyboard Instruments in the Victoria and Albert Museum

Catalogue of Tudor and Jacobean Portraits in the National Portrait Gallery, 2 Vols

The appointment of the Duke of Medina Sidonia to the command of the Spanish Armada, The Historical Journal, XII 197-216

NMM Maritime Monography no. 17, Greenwich

Biblioteca Nacional, Madrid MSS 1451

### **XIII. Internetquellen**

[www.univie.ac.at/igl.geschichte/kohler/.../Teil%20A%20II.pdf](http://www.univie.ac.at/igl.geschichte/kohler/.../Teil%20A%20II.pdf) eingesehen am 9.8.2013 um 13.36 Uhr

[www.univie.ac.at/igl.geschichte/kohler/](http://www.univie.ac.at/igl.geschichte/kohler/) eingesehen am 10.8.2013 um 13.52 Uhr

<http://www.jacobite.ca/documents/index.htm#1>, eingesehen am 20.1.2014 um 20.21 Uhr

[www.erasmusweddigen.jimdo.com/app/download/.../JACOMO+TENTOR+F.doc?](http://www.erasmusweddigen.jimdo.com/app/download/.../JACOMO+TENTOR+F.doc?),  
eingesehen am 29.1.2014 um 21.05 Uhr

<http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf> eingesehen am 1.2.2014 um 18.19 Uhr

<http://knowledgefiles.com/categories/spirituality/the-book-of-enoch-the-prophet/> eingesehen  
am 10.3.2014 um 10.24 Uhr

[www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.htm...](http://www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.htm...)(1548...?) catalogue reference SP 94/2  
eingesehen am 11.7.2014 um 23.35 Uhr

<http://sitfu.com/2010/08/towards-a-world-war-iii-scenario-the-role-of-israel-in-triggering-an-attack-on-iran/#more-6530> eingesehen am 20.8.2014 um 12.44 Uhr

[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:AnthonyRoll-6\\_Jesus\\_of\\_L%C3%BCbeck.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:AnthonyRoll-6_Jesus_of_L%C3%BCbeck.jpg),  
eingesehen am 20.3.2014 um 20.34 Uhr

[http://www.bollyn.com/about-christopher-bollyn#article\\_13183](http://www.bollyn.com/about-christopher-bollyn#article_13183), eingesehen am 21.3.2014 um 15.45 Uhr

<http://www.themagickalreview.org/enochian/alphabet.php> eingesehen am 3.5.2014 um 21.30 Uhr

<http://en.wiktionary.org/wiki/patache>, eingesehen, am 23.5.2014 um 12.44 Uhr

[www.wortbedeutung.info/pinassa](http://www.wortbedeutung.info/pinassa), eingesehen am 24.5.2014 um 09.34 Uhr

<http://www.bl.uk/learning/images/uk/liz/large8275.html>, eingesehen am 2.6. 2014 um 10.54 Uhr

<http://www.seemotive.de/html/darmada.htm>, eingesehen am 3.6.2014 um 21.34 Uhr

<http://oregonstate.edu/instruct/phl302/texts/bacon/atlantis.html> e-Book, eingesehen am 5.6.2014 um 13.23 Uhr

[http://www.youtube.com/watch?v=RubxnoTeL\\_M&feature=related](http://www.youtube.com/watch?v=RubxnoTeL_M&feature=related), eingesehen 5.6.2014 um 12.34 Uhr - Kapitel III. Reformation Niederland und England

[https://www.nationalarchives.gov.uk/spies/spies/standen/st1\\_x.htm](https://www.nationalarchives.gov.uk/spies/spies/standen/st1_x.htm), eingesehen 7.6.2014 um 23.21 Uhr - Catalogue reference: SP 94/2 part 2 f. 82

<http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf>, eingesehen am 13.6.2014 um 19.10 Uhr

<http://www.oppisworld.de/philo/piratenaz.html> eingesehen am 13.6.2014 um 00.27 Uhr

<http://de.wikipedia.org/wiki/Karacke>, eingesehen am 14.6.2014 um 23.40 Uhr

<http://www.britishbattles.com/spanish-war/spanish-armada.htm> eingesehen am 15.6.2014 um 19.10 Uhr

<http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf> eingesehen am 16.6. 2014 um 16.10 Uhr

[http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.esacademic.com/pictures/eswiki/83/Spanish\\_Galleon.jpg&imgrefurl=http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/515184&usg=\\_\\_keLizsLRACfYyCnDtgnp2JCt-](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.esacademic.com/pictures/eswiki/83/Spanish_Galleon.jpg&imgrefurl=http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/515184&usg=__keLizsLRACfYyCnDtgnp2JCt-)

Ew=&h=412&w=300&sz=31&hl=de&start=118&zoom=1&tbnid=wSI2XmmXTrHRWM:&tbnh=124&tbnw=90&ei=S7GcTY6KMYflswbHpNG3Bg&prev=/search%3Fq%3Dgaleone%2Breveng%26hl%3Dde%26sa%3DG%26rlz%3D1R2PRFA\_deAT421%26biw%3D1242%26bih%3D560%26site%3Dsearch%26tbn%3Disch0%2C2970&itbs=1&iact=hc&vpx=949&vpy=40&dur=10889&hovh=263&hovw=191&tx=109&ty=146&oei=EbGcTfiPLszYsgbmoJH7BQ&page=7&ndsp=20&ved=1t:429,r:18,s:118&biw=1242&bih=560, eingesehen 17.6.2014 um 19.10 Uhr

[www.frescobaldi.it](http://www.frescobaldi.it), eingesehen am 21.6.2014 um 18.35 Uhr

<http://www.themillandthecross.com/>, eingesehen am 22.6.2014 um 15.45 Uhr

[www.das-weisse-pferd.com/03\\_02/bogumilen.html](http://www.das-weisse-pferd.com/03_02/bogumilen.html), eingesehen am 23.6.2014 um 00.22 Uhr

[pius.info/lexikon/7337-protestantismus](http://pius.info/lexikon/7337-protestantismus), eingesehen am 27.6.2014 um 00.18 Uhr

[www.dom-halle.de/lilac\\_cms/de/,,dok,display,118/index.html](http://www.dom-halle.de/lilac_cms/de/,,dok,display,118/index.html), eingesehen am 6.7.2014 um 16.37 Uhr

<http://larouchepac.com/node/13834> eingesehen am 6.7.2014 um 14.23 Uhr

<http://bbnworldnews.com/newspost/webster-tarpley-the-cia's-libya-rebels-the-same-terrorists-who-killed-us-nato-troops-in-iraq/> eingesehen am 7.7.2014 um 13.20 Uhr

<http://www.themillandthecross.com/> eingesehen am 7.7.2014 um 13.25 Uhr

[www.digisrv-1.biblio.etc.tu-bs.de:8080/.../Menzel-Imperium\\_Hegemonie\\_9.p...](http://www.digisrv-1.biblio.etc.tu-bs.de:8080/.../Menzel-Imperium_Hegemonie_9.p...) eingesehen am 7.7.2014 um 13.04 Uhr

[www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.ht...\(1548...?\)](http://www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.ht...(1548...?)) catalogue reference SP 94/2, eingesehen am 7.7.2013 um 23.35 Uhr

[www.omniglot.com/writing/enochian.htm](http://www.omniglot.com/writing/enochian.htm), eingesehen am 8.7.2014 um 00.17 Uhr

<http://www.tyndale.org/DeCoursey/life.html>, eingesehen am 9.7.2014 um 12.50 Uhr

[www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.ht...\(1548...?\)](http://www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.ht...(1548...?)) catalogue reference SP 94/2 eingesehen am 11.7.2014 um 23.35 Uhr

[www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.ht...\(1548...?\)](http://www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.ht...(1548...?)) catalogue reference SP 94/2 eingesehen am 11.7.2014 um 23.35 Uhr

[http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2\\_holocaust-d/030-Nao-schiff-Portugal.jpg&imgrefurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2\\_kolumbus-holocaust-auf-Santo-Domingo-Haiti.htm&usg=\\_\\_KNRnCs-3P0jJRSdccSLc-UXeWgk=&h=300&w=320&sz=16&hl=de&start=0&zoom=1&tbnid=sQkWN70gc41okM:&](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2_holocaust-d/030-Nao-schiff-Portugal.jpg&imgrefurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2_kolumbus-holocaust-auf-Santo-Domingo-Haiti.htm&usg=__KNRnCs-3P0jJRSdccSLc-UXeWgk=&h=300&w=320&sz=16&hl=de&start=0&zoom=1&tbnid=sQkWN70gc41okM:&)

tbnh=134&tbnw=143&ei=apycTbm4JsbYsgbB3-  
iEBg&prev=/search%3Fq%3Dschiffstyp%2Bnao%2Bbilder%26hl%3Dde%26sa%3DX%26b  
iw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA\_deAT421%26tm%3Disch%26prmd%3  
Divns&itbs=1&iact=rc&dur=421&oei=apycTbm4JsbYsgbB3-  
iEBg&page=1&ndsp=18&ved=1t:429,r:1,s:0&tx=48&ty=99, eingesehen am 12.7.2014 um  
14.35 Uhr

[www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.ht...\(1548...?\)](http://www.nationalarchives.gov.uk/spies/.../default.ht...(1548...?)) catalogue reference SP 94/2

eingesehen am 11.7.2014 um 23.35 Uhr

[books.google.at/books?isbn=3487405431](http://books.google.at/books?isbn=3487405431) eingesehen am 14.7.2014 um 13.23 Uhr

<http://www.tuchemnitz.de/phil/europastudien/swandel/madrid/erinnerung/donquijote03.htm>,  
eingesehen am 15.7.2014 um 19.57 Uhr

[www.gutenberg.spiegel.de/buch/3679/41](http://www.gutenberg.spiegel.de/buch/3679/41), eingesehen am 15.7.2014 um 22.47 Uhr

[www.ccsf.de/ccsf-persoenlichkeiten\\_persoenlichkeit\\_februar\\_2011\\_-\\_wi..](http://www.ccsf.de/ccsf-persoenlichkeiten_persoenlichkeit_februar_2011_-_wi..) eingesehen am  
15.7.2014 um 22.50 Uhr

[www.ccsf.de/ccsf-persoenlichkeiten\\_persoenlichkeit\\_februar\\_2011\\_-\\_wi...](http://www.ccsf.de/ccsf-persoenlichkeiten_persoenlichkeit_februar_2011_-_wi...)eingesehenam  
15.7.2014 um 22.50 Uhr

[www.nationalgeographic.de/reportagen/entdecker/francis-drake](http://www.nationalgeographic.de/reportagen/entdecker/francis-drake), eingesehen am 30.7.2014 um  
17.28 Uhr

[http://sitfu.com/2010/08/towards-a-world-war-iii-scenario-the-role-of-israel-in-triggering-an-  
attack-on-iran/#more-6530](http://sitfu.com/2010/08/towards-a-world-war-iii-scenario-the-role-of-israel-in-triggering-an-attack-on-iran/#more-6530) eingesehen am 20.8.2014 um 12.44 Uhr

[http://info.kopp-verlag.de/hintergruende/geostrategie/wolfgang-effenberger/un-  
generalsekretaer-gaddafis-tod-historische-wende-fuer-  
libyen.html;jsessionid=26C0F5C258800A22D09071F73C884D27](http://info.kopp-verlag.de/hintergruende/geostrategie/wolfgang-effenberger/un-generalsekretaer-gaddafis-tod-historische-wende-fuer-libyen.html;jsessionid=26C0F5C258800A22D09071F73C884D27), eingesehen am 10.9.2014  
um 12.23 Uhr

[http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-  
6.Auflage.pdf](http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf), eingesehen am 7.10.2014 um 19.10 Uhr

<http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf>, eingesehen am 9.10 2014 um 20.10 Uhr

<http://www.luminarium.org/encyclopedia/walsingham.htm>, eingesehen am 9.10.2014 um 11.15 Uhr

[www.zaoerv.de/17\\_1956\\_57/17\\_1956\\_1\\_a\\_38\\_92.pdf](http://www.zaoerv.de/17_1956_57/17_1956_1_a_38_92.pdf), Max-Planck-institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht S.48 eingesehen am 10.10.2014 um 11.20 Uhr

[http://www.google.at/imgres?imgurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/s\\_img/77/0,6992,7140429-render-A8-,00.jpg&imgrefurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/inhalt/28/0,1872,7964732,00.html&usg=\\_\\_Rc26SJmiGluxbfZKPdzWb5elkGo=&h=168&w=298&sz=33&hl=de&start=18&zoom=1&tbnid=ZfRuOGOSXIQ12M:&tbnh=92&tbnw=163&ei=pending&prev=/search%3Fq%3Dkraweel%26hl%3Dde%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA\\_deAT421%26site%3Dsearch%26tbm%3Disch0%2C552&itbs=1&iact=hc&vpx=309&vpy=154&dur=2106&hovh=134&hovw=238&tx=122&ty=81&oei=lpicTYLQMsBdswaz6MTqBQ&page=2&ndsp=20&ved=1t:429,r:7,s:18&biw=1242&bih=560](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/s_img/77/0,6992,7140429-render-A8-,00.jpg&imgrefurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/inhalt/28/0,1872,7964732,00.html&usg=__Rc26SJmiGluxbfZKPdzWb5elkGo=&h=168&w=298&sz=33&hl=de&start=18&zoom=1&tbnid=ZfRuOGOSXIQ12M:&tbnh=92&tbnw=163&ei=pending&prev=/search%3Fq%3Dkraweel%26hl%3Dde%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA_deAT421%26site%3Dsearch%26tbm%3Disch0%2C552&itbs=1&iact=hc&vpx=309&vpy=154&dur=2106&hovh=134&hovw=238&tx=122&ty=81&oei=lpicTYLQMsBdswaz6MTqBQ&page=2&ndsp=20&ved=1t:429,r:7,s:18&biw=1242&bih=560), eingesehen am 10.11.2014 um 17.10 Uhr

<http://www.xing.com/.../ein-chinesisch-schatzschiff-fuer-dass-maritime-museum> 1003538753, eingesehen am 12.11.2014 um 18.35 Uhr

[http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.esacademic.com/pictures/eswiki/83/Spanish\\_Galleon.jpg&imgrefurl=http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/515184&usg=\\_\\_keLizsLRACfYyCnDtgnp2JCt-Ew=&h=412&w=300&sz=31&hl=de&start=118&zoom=1&tbnid=wSI2XmmXTrHRWM:&tbnh=124&tbnw=90&ei=S7GcTY6KMYflswbHpNG3Bg&prev=/search%3Fq%3Dgaleone%2Brevence%26hl%3Dde%26sa%3DG%26rlz%3D1R2PRFA\\_deAT421%26biw%3D1242%26bih%3D560%26site%3Dsearch%26tbm%3Disch0%2C2970&itbs=1&iact=hc&vpx=949&vpy=40&dur=10889&hovh=263&hovw=191&tx=109&ty=146&oei=EbGcTfiPLszYsgbmoJH7BQ&page=7&ndsp=20&ved=1t:429,r:18,s:118&biw=1242&bih=560](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.esacademic.com/pictures/eswiki/83/Spanish_Galleon.jpg&imgrefurl=http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/515184&usg=__keLizsLRACfYyCnDtgnp2JCt-Ew=&h=412&w=300&sz=31&hl=de&start=118&zoom=1&tbnid=wSI2XmmXTrHRWM:&tbnh=124&tbnw=90&ei=S7GcTY6KMYflswbHpNG3Bg&prev=/search%3Fq%3Dgaleone%2Brevence%26hl%3Dde%26sa%3DG%26rlz%3D1R2PRFA_deAT421%26biw%3D1242%26bih%3D560%26site%3Dsearch%26tbm%3Disch0%2C2970&itbs=1&iact=hc&vpx=949&vpy=40&dur=10889&hovh=263&hovw=191&tx=109&ty=146&oei=EbGcTfiPLszYsgbmoJH7BQ&page=7&ndsp=20&ved=1t:429,r:18,s:118&biw=1242&bih=560), eingesehen 17.6.2014 um 19.10 Uhr

<http://www.johndee.org/DEE.html>, eingesehen am 12.10.2014 um 17.10 Uhr

<http://info.kopp-verlag.de/hintergruende/geostrategie/wolfgang-effenberger/un-generalsekretaer-gaddafis-tod-historische-wende-fuer-libyen.html;jsessionid=26C0F5C258800A22D09071F73C884D27>, eingesehen am 10.9.2014 um 12.23 Uhr

<http://www.luminarium.org/encyclopedia/walsingham.htm>, eingesehen am 9.10.2014 um 11.15 Uhr

[www.zaoerv.de/17\\_1956\\_57/17\\_1956\\_1\\_a\\_38\\_92.pdf](http://www.zaoerv.de/17_1956_57/17_1956_1_a_38_92.pdf), Max-Planck-institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht S.48 eingesehen am 10.10.2014 um 11.20 Uhr

<http://www.johndee.org/DEE.html>, eingesehen am 12.10.2014 um 17.10 Uhr

<http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf>, eingesehen am 12.10.2014 um 19.10 Uhr

[http://www.google.at/imgres?imgurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/s\\_img/77/0,6992,7140429-render-A8-,00.jpg&imgrefurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/inhalt/28/0,1872,7964732,00.html&usq=\\_\\_Rc26SJmiGluxbfZKPdzWb5elkGo=&h=168&w=298&sz=33&hl=de&start=18&zoom=1&tbnid=ZfRuOGOSXIQ12M:&tbnh=92&tbnw=163&ei=pending&prev=/search%3Fq%3Dkraweel%26hl%3Dde%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA\\_deAT421%26site%3Dsearch%26tbm%3Disch0%2C552&itbs=1&iact=hc&vpx=309&vpy=154&dur=2106&hovh=134&hovw=238&tx=122&ty=81&oei=lpicTYLQMsbdSwaz6MTqBQ&page=2&ndsp=20&ved=1t:429,r:7,s:18&biw=1242&bih=560](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/s_img/77/0,6992,7140429-render-A8-,00.jpg&imgrefurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/inhalt/28/0,1872,7964732,00.html&usq=__Rc26SJmiGluxbfZKPdzWb5elkGo=&h=168&w=298&sz=33&hl=de&start=18&zoom=1&tbnid=ZfRuOGOSXIQ12M:&tbnh=92&tbnw=163&ei=pending&prev=/search%3Fq%3Dkraweel%26hl%3Dde%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA_deAT421%26site%3Dsearch%26tbm%3Disch0%2C552&itbs=1&iact=hc&vpx=309&vpy=154&dur=2106&hovh=134&hovw=238&tx=122&ty=81&oei=lpicTYLQMsbdSwaz6MTqBQ&page=2&ndsp=20&ved=1t:429,r:7,s:18&biw=1242&bih=560), eingesehen am 10.11.2014 um 17.10 Uhr

[archive.org/stream/.../dieentwicklungde01hage\\_djvu.txt](http://archive.org/stream/.../dieentwicklungde01hage_djvu.txt) S. 41-56, eingesehen am 29.12.2014 um 21.36 Uhr

[www.cyclopaedia.de/wiki/Thomas\\_Henry\\_Seymour](http://www.cyclopaedia.de/wiki/Thomas_Henry_Seymour), eingesehen am 13.1.2015 um 00.18 Uhr  
eingesehen am 28.3.2015 um 16.01 Uhr

[www.biography.com/.../martin-frobisher-20978133](http://www.biography.com/.../martin-frobisher-20978133), eingesehen am 28.3.2015 um 1630 Uhr

[www.desf.de/index.php/HMS\\_Vanguard\\_\(1586\)](http://www.desf.de/index.php/HMS_Vanguard_(1586)) eingesehen am 29.3.2015 um 15.40 Uhr

[www.aferry.de/calais-Fähre-Fahren.htm](http://www.aferry.de/calais-Fähre-Fahren.htm), eingesehen am 29.3.2015 um 12.40 Uhr

[www.chinaschatzschiff.de](http://www.chinaschatzschiff.de) › Kultur & Wissen, China Schatzschiff@2008-eingesehen am 1.4.2015 um 9.26 Uhr

[www.historic-uk.com/.../The-Great-French-Armada-](http://www.historic-uk.com/.../The-Great-French-Armada-).eingesehen am 29.3.2015 um 15.40 Uhr

Kompassrose, beschreibt die Richtung von einem Bezugspunkt (z.B. Standort) zu einem anderen Punkt auf der Erdoberfläche. Kompassrose wurde erstmals 1269 von dem Franzosen Petrus Peregrinus de Maricourt verwendet, [www.knowledger.de/1642144/PetrusPeregrinusDeMaricourt](http://www.knowledger.de/1642144/PetrusPeregrinusDeMaricourt), eingesehen am 22.3.2015 um 20.02 Uhr

[www.jedipedia.de/wiki/Benutzer\\_Blog:Ben\\_Braden/Forest\\_of\\_Dean](http://www.jedipedia.de/wiki/Benutzer_Blog:Ben_Braden/Forest_of_Dean)

1.4.2015 um 9.14 Uhr

[www.uni-protokolle.de/Lexikon/Francis\\_Drake.html](http://www.uni-protokolle.de/Lexikon/Francis_Drake.html), 1.4.2015 um 9.19 Uhr

[www.ocean24.de](http://www.ocean24.de) › Reedereien › Norfolk Lines › Häfen,

## **XIV. Abbildungen**

Abbildung: 1 Armada Katalog 1588-1988 S. 54

Abbildung: 2 Die Kreuztragung Christi (1564) – P. Bruegel (1526/1530–1569), Das Ölgemälde auf Eichenholz misst 124 x 170 cm und ist im Kunsthistorischen Museum ausgestellt ( Saal 10, Inv.Nr. GG1025), Signatur BRVEGEL.MD.LXIII Das Bild befindet sich seit 1783 in der Gemäldegalerie des Kunsthistorischen Museums Wien

Abbildung: 3 Philipp II. Armada Katalog 1588- 1988 S. 94

Abbildung: 4 An English painting depicting, The Netherlands as a milch cow and showing Elisabeth as its only true friend. Philip II is trying to ride it, William of Orange is draining its milk – its wealth – into his purse, and the cow “did shy” on the unpopular French Duke d’Anjou at its tail.

Below left: Philipp II portrayed in his customary austere dress, and display an air of cold certainty.

Below right: The reluctant and hapless commander of the Armada the Duke of Medina-Sidonia.

Neil Hanson, The Confident Hope of a Miracle, The True Story of The Spanish Armada Verlag Gorki Book London W5 5SA 2003 S. 231

Abbildung: 5

Weissagungen vor 1549

Vergangne, gegenwertige und künfftige Sachen, Geschicht unnd Zufäll, hoher unnd niderer Stände.... Nemlich: Doctoris Paracelsi, Johan Lichtenbergers, D. Josephi Grünpeck, Joan. Carionis, der Sibyllen und anderer. BM, STC German Books 139 –Südhoff, Paracelsus, 26 – Caillet 8986 – Vgl.: Bibl.magica et pneumat., Kat.Rosenthal 1452 und Zachert/Zeidler III, 1327 F.Döring. Hamburg Nr. S34 Abbildung 106

Abbildung : 6 Lord Walsingham

Ronald, Susan: The Pirate Queen, Her Pirate Adventurers, and the dawn of Empire Verlag Harper Perennial, New York, NY 10022, Harper Collins Publishers, 2007, S.279

Abbildung: 7 Ronald, Susan: The Pirate Queen, Her Pirate Adventurers, and the dawn of Empire Verlag Harper Perennial, New York, NY 10022, Harper Collins Publishers, 2007, S.286

Abbildung : 8 Philipp II. 1527-1598 Alonso Sanchez Coello Armada Katalog 1588-1988 International Exhibition to Commemorate the Spanish Armada S.88

Abbildung: 9

Nr. 2833, Philipp II von Spanien, Eigh. U. San Lorenzo 26.9.1586

F. Dörling - Hamburg, Wertvolle Bücher, Manuskripte und Autographen 125.Auktion 7.und 8.Dezember 1987

S.342 Nr. 2833 Philipp II. spanischer König 1527-1598, Eigh.U.“yo el rey“ unter einem Brf., dat.San Lorenzo 26.9.1586 1S.Fol (33)

An den Herzog von Parma, Über die Bezahlung seines Getreuen Pedro de Tamayo

(„nos ha representado lo bien que nos ha servido de algunos anos“) Mit blindgepr. Siegel.

Abbildung 10

Nr. 862 Drake BM, STC Dutch Books, S. 65 Lowndes I,668 – Graesse II,431-Brunet II.831, - Sehr seltene erste franz. Ausgabe. (Bigges, W. u. Master Croftes) Le voyage de Messire Francoise Drake Chevalier, aux Indes Occidentales l’an M.D.LXXXV. Auquel les villes de S.Iago, S. Domingo, S. Augustino, & Cartagena ont este prises.

F. Dörling-Hamburg, Tafel 32 Wertvolle Bücher, Manuskripte und Autographen 125.Auktion 7.und 8.Dezember 1987

Bericht: von Drakes Strafexpedition gegen Spanien in den Jahren 1585/1586. Beteiligt waren 25 Schiffe und 2000 Soldaten. Die Städte Santiago, Santo Domenica, St. Augustin und Cartagen wurden belagert und eingenommen.

Abbildung: 11

Nr. 868 Raleigh, Sir Walter, Brevis & admiranda description Regni Guianae, Auri abundantissimi, in Amercia, seu Novo Orbe, sub linea aequinoctilia siti

F. Dörling-Hamburg, Wertvolle Bücher, Manuskripte und Autographen 125.Auktion 7.und 8.Dezember 1987

Abbildung: 12

John Dee

aus <http://www.johndee.org>

Abbildung: 13

Sir Francis Walsingham -

aus <http://www.luminarium.org/encyclopedia/walsingham.htm>

Abbildung: 14 Burghley

Ronald, Susan: The Pirate Queen, Her Pirate Adventurers, and the dawn of Empire Verlag Harper Perennial, New York, NY 10022, Harper Collins Publishers, 2007, S.279

Abbildung: 15

Admiral Marquis de Santa Cruz Armada Katalog 1588-1988 S. 218

Abbildung: 16 Francis Drake 1540-1596

Armada Katalog 1588-1988 S.103 1620 Willem and Magdalena van de Passe, Engraving Insribend FRANCISVS DRAKE MILES AVRATVS (Francis Drake, the golden warrior) 219x154, Hind, II, 1955, Strong, I 1969a, 71 National Maritime Museum (10.1.1596) und Neville, Williams, Elisabeth I. W. Kohlhammer Verlag Stuttgart 1967, S. 274 und auch Elek Paul, Abenteuer der Segelschiffahrt 1520-1914 S.62

Abbildung: 17 Fahrt von Lissabon nach Plymouth

Armada Katalog 1588-1988 S . 233

Abbildung: 18 enochian -alphabet

Aleister Crowley's version of the Enochian Letters - aus <http://enochian.info/enochian-alphabet/>

Abbildung: 19

Ronald, Susan: The Pirate Queen, Her Pirate Adventurers, and the dawn of Empire Verlag Harper Perennial, New York, NY 10022, Harper Collins Publishers, 2007, S. 287

Abbildung: 20

Armada Katalog 1588-1988 S.234 30.7.-31.7.7.1588 bis 1.8.1588

Abbildung: 21

Left: A contemporary depiction of a battered Spanish galleon, Sir Richard Bingham, “the flail of Connaught”, whose troops slaughtered many of the Spanish survivors. Left: The Resolution signed by all the English Commandors, including Howard, Drake and Hawkins, undertaking to pursue the Armada as far as the Firth of Forth, “with further protestation that if our wants of victuals and munitions were supplied, we would pursue them to the furthest that they durst have gone”.

Opposite: Wreck site of the Girona

Neil Hanson, The Confident Hope of a Miracle, The True Story of The Spanish Armada Verlag Gorki Book London W5 5SA 2003 S.233

Abbildung: 22

Brander bei Calais

Neil Hanson, The Confident Hope of a Miracle, The True Story of The Spanish Armada Verlag Gorki Book London W5 5SA 2003 S.232

Abbildung 23 Zhang He Schiffe, [www.zeit.de](http://www.zeit.de) › [DIE ZEIT Archiv](#) › [Jahrgang: 2005](#) › [Ausgabe: 08](#)

Abbildung : 24 Die San Gabriel - Hulk,

Elmers 1972 ZAM Zeitschrift f. Archäologie des Mittelalters 27/28, 1999/2000 Rheinland

Verlag GmbH Köln, In Kommission bei Dr. Rudolf Habelt GmbH, Bonn S.120

Abbildung: 25 Kraweel, Lisa von Lübeck

[http://www.google.at/imgres?imgurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/s\\_img/77/0,6992,7140429-render-A8-,00.jpg&imgrefurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/inhalt/28/0,1872,7964732,00.html&usq=\\_\\_Rc26SJmiGluxbfZKPdzWb5elkGo=&h=168&w=298&sz=33&hl=de&start=18&zoom=1&tbnid=ZfRuOGOSXIQ12M:&tbnh=92&tbnw=163&ei=pending&prev=/search%3Fq%3Dkraweel%26hl%3Dde%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA\\_deAT421%26site%3Dsearch%26tbm%3Disch%26itbs=1&iact=hc&vpx=309&vpy=154&dur=2106&hovh=134&hovw=238&tx=122&ty=81&oei=lpicTYLQMSbDswaz6MTqBQ&page=2&ndsp=20&ved=1t:429,r:7,s:18&biw=1242&bih=560](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/s_img/77/0,6992,7140429-render-A8-,00.jpg&imgrefurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/inhalt/28/0,1872,7964732,00.html&usq=__Rc26SJmiGluxbfZKPdzWb5elkGo=&h=168&w=298&sz=33&hl=de&start=18&zoom=1&tbnid=ZfRuOGOSXIQ12M:&tbnh=92&tbnw=163&ei=pending&prev=/search%3Fq%3Dkraweel%26hl%3Dde%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA_deAT421%26site%3Dsearch%26tbm%3Disch%26itbs=1&iact=hc&vpx=309&vpy=154&dur=2106&hovh=134&hovw=238&tx=122&ty=81&oei=lpicTYLQMSbDswaz6MTqBQ&page=2&ndsp=20&ved=1t:429,r:7,s:18&biw=1242&bih=560) eingesehen am 23.5.2014 um 15.30 Uhr

Abbildung: 26 Portugiesische Nao zur Zeit des Kolonialismus um 1565

[http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2\\_holocaust-d/030-Nao-schiff-Portugal.jpg&imgrefurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2\\_kolumbus-holocaust-auf-Santo-Domingo-Haiti.htm&usq=\\_\\_KNRnCs-3P0jJRSdccSLc-UXeWgk=&h=300&w=320&sz=16&hl=de&start=0&zoom=1&tbnid=sQkWN70gc41okM:&tbnh=134&tbnw=143&ei=apycTbm4JsbYsgbB3-iEBg&prev=/search%3Fq%3Dschiffstyp%2Bnao%2Bbilder%26hl%3Dde%26sa%3DX%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA\\_deAT421%26tbm%3Disch%26prmd%3Divns&itbs=1&iact=rc&dur=421&oei=apycTbm4JsbYsgbB3-iEBg&page=1&ndsp=18&ved=1t:429,r:1,s:0&tx=48&ty=99](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2_holocaust-d/030-Nao-schiff-Portugal.jpg&imgrefurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2_kolumbus-holocaust-auf-Santo-Domingo-Haiti.htm&usq=__KNRnCs-3P0jJRSdccSLc-UXeWgk=&h=300&w=320&sz=16&hl=de&start=0&zoom=1&tbnid=sQkWN70gc41okM:&tbnh=134&tbnw=143&ei=apycTbm4JsbYsgbB3-iEBg&prev=/search%3Fq%3Dschiffstyp%2Bnao%2Bbilder%26hl%3Dde%26sa%3DX%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA_deAT421%26tbm%3Disch%26prmd%3Divns&itbs=1&iact=rc&dur=421&oei=apycTbm4JsbYsgbB3-iEBg&page=1&ndsp=18&ved=1t:429,r:1,s:0&tx=48&ty=99)

eingesehen am 3.6.2014 um 18.50 Uhr

Abbildung : 27 Karacke Jesus von Lübeck in The Mary Rose S.39 Anthony and

Anthony Roll, und auch <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:AnthonyRoll>

[6\\_Jesus\\_of\\_L%C3%BCbeck.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:AnthonyRoll) eingesehen am 20.3.2014 um 20.34 Uhr und auch

Cordingly David, Piraten, Furcht und Schrecken auf den Weltmeeren, Turner Publishing. Inc. 1966, deutsche Ausgabe Köln 1997 S.28 und auch Leithäuser G. Joachim, S. 176

Abbildung: 28 Gemälde der Adler von Lübeck (um 1700)

Klabunde, Bernd: Kleine Geschichte der „ADLER VON LÜBECK“ und ihre Zeit, 6. Aufl., Köln 2006-2010 aber auch <http://www.deutsche-museumswerft.de/downloads/1-pdf-2010-4-Adler%20von%20Luebeck-6.Auflage.pdf> eingesehen am 13.6.2014 um 19.10 Uhr und auch <http://www.deutsche-museumswerft.de/projekt00.php> eingesehen am 12.6.2014 um 18.15 Uhr und auch Leithäuser G. Joachim, Weltweite Seefahrt, S. 116

Abbildung : 29 Die Galeone San Martín

Lord Howard greift mit seiner Ark die San Martín,  
das Flaggschiff des Herzogs Medina Sidonia, an.

Beide Segel tragen das Georgskreuz auf weißem Hintergrund.

<http://www.britishbattles.com/spanish-war/spanish-armada.htm> eingesehen am 15.6.2014 um 19.10 Uhr

Abbildung: 30 Armada - Galeone von Matthew Baker<sup>492</sup> Mitte 16.Jahrhundert S. 42

Matthew Baker, 1530-1613 war Mathematiker und königlicher Schiffsbaumeister, Er gilt als der erste Schiffsbaummeister der exakte Berechnungen und Pläne erstellte. Er baute u.a. HMS Vanguard, die HMS Merhonour und die [HMS Revenge](#) (1577), die später [Francis Drake](#) als [Flaggschiff](#) diente.

Abbildung: 31 spanische Galeone

[http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.esacademic.com/pictures/eswiki/83/Spanish\\_Galleon.jpg&imgrefurl=http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/515184&usg=\\_\\_keLizsLRACfYyCnDtgnp2Jct-Ew=&h=412&w=300&sz=31&hl=de&start=118&zoom=1&tbnid=wSI2XmmXTrHRWM:&t](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.esacademic.com/pictures/eswiki/83/Spanish_Galleon.jpg&imgrefurl=http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/515184&usg=__keLizsLRACfYyCnDtgnp2Jct-Ew=&h=412&w=300&sz=31&hl=de&start=118&zoom=1&tbnid=wSI2XmmXTrHRWM:&t)

---

<sup>492</sup> Matthew Baker, 1530-1613 war Mathematiker und königlicher Schiffsbaumeister, Er gilt als der erste Schiffsbaummeister der exakte Berechnungen und Pläne erstellte. Er baute u.a. die HMS Vanguard, die HMS Merhonour und die HMS Revenge (1577), die später Francis Drake als Flaggschiff diente. Sein Hauptwerk "Fragments of Ancient Shipwrightery" (1586) gilt als wegweisend für den Schiffbau des 16. Jahrhunderts und 17. Jahrhunderts. Er machte sich auch einen Namen um den Wiederaufbau der englischen Flotte zum Kampf gegen die spanische Flotte verdient.

[bnh=124&tbnw=90&ei=S7GcTY6KMYfIswbHpNG3Bg&prev=/search%3Fq%3Dgaleone%2BRevenge%26hl%3Dde%26sa%3DG%26rlz%3D1R2PRFA\\_deAT421%26biw%3D1242%26bih%3D560%26site%3Dsearch%26tbnw%3Disch0%2C2970&itbs=1&iact=hc&vpx=949&vpy=40&dur=10889&hovh=263&hovw=191&tx=109&ty=146&oei=EbGcTfiPLszYsgbmoJH7BQ&page=7&ndsp=20&ved=1t:429,r:18,s:118&biw=1242&bih=560](http://www.seemotive.de/html/darmada.htm) eingesehen

17.6.2014 um 19.10 Uhr

Abbildung: 32 Englische Galeone

Jorberg, Friedrich: Kriegsschiff Revenge 1577, S. 33 und auch Hoeckel. Jorberg, Loef, Szymanski, Winter: Risse von Schiffen des 16./ 17.Jahrhunderts, Verlag Delius Klasing &Co S. 23

Abbildung : 33 Die letzte Schlacht der Revenge 1591, Jorberg, Friedrich, Revenge S. 34

Abbildung : 34 Drake's Revenge mit seiner Trommel

<http://www.seemotive.de/html/darmada.htm>, eingesehen am 3.6.2014 um 21.34 Uhr

Abbildung : 35 Die englische Viermast-Galeone Ark Royal

<http://www.bl.uk/learning/images/uk/liz/large8275.html>, eingesehen am 2.6.2014 um 10.54 Uhr

Abbildung : 36 Stammwappen der Welser

[universal\\_lexikon.deacademic.com/318529/Welser](http://universal_lexikon.deacademic.com/318529/Welser) eingesehen am 22.6.2014 um 00.18 Uhr

Abbildung: 37 Wappen der Linie Fugger von der Lilie im Ehrenbuch der Fugger 1545

[www.schloss-aufhausen.de](http://www.schloss-aufhausen.de) › [Historie](#) › [Die Fugger](#), eingesehen am 22.6.2014 um 00.24 Uhr

Abbildung : 38 Cadiz

Die Abbildung zeigt Cadiz mit der Bucht, mit vielen Schiffen. Alle Karten sind von Karthograph Anna Beek. Titel: La Ville des Cadix, avec sa Baye, et les isles d'enveron

Abbildung : 39 zeigt Florida und Karibik

Karthograph: Theodor de Bry( 1528-1598), Occidentalis Americae Partis, vel, Earum Regionum quas Christophorus Columbus Pirmu Detexit TabulaChorographicae Multorum

Auctorum Scriptis, Praesertim Vero ex Hieronymi Banzoni, Anno MDXCIII, Frankfurt,  
1594

Karte des 16. Jahrhunderts von Florida und der Karibik

Theodor de Bry's faszinierende Karte der Karibik basiert auf den Aufzeichnungen von Girolamo Benzoni, welcher zwischen 1541 und 1556 diese Gegend bereiste. Sie ist eine der ältesten Karten, die den Norden Südamerikas im Detail darstellt und eine der wenigen Karibik Karten dieser Periode. Florida wurde von de Bry aus der le Moyne Karte von 1591 übernommen. Die Karte stammt aus dem vierten Band von de Bry's Großen Reisen.

Die Inseln der Karibik sind überproportional groß dargestellt, und die Bahamas mit den Inseln Bahama und Lucaya sind zu weit im Norden plaziert. Die Legenden der Karte bezeichnen die vier Reisen des Christoph Kolumbus, auch eine der frühesten Erwähnungen des Golfstroms ist vorhanden. 'Eine der spektakulärsten Karten aus der Zeit der Entdecker ist die Karte Occidentalis Americae partis... Die sehr selten Karte ist wunderschön gestaltet und gestochen.' (Potter: Antique Maps, S. 164).

Über den Kartograph/ Drucker:

Theodor de Bry war ein flämischer Verleger und Kupferstecher, geboren 1528 in Lüttich. 1578 zog er mit seiner Familie nach Frankfurt am Main, wo er ein Kupferstich- und Verlagsunternehmen gründete.

In den Jahren 1586 und 1588 hielt er sich in London auf, wo er mit dem Geographen Richard Hakluyt zusammen arbeitete und Berichte und Illustrationen europäischer Forschungsexpeditionen sammelte. Nach seiner Rückkehr 1589 begann T. de Bry mit seinen Söhnen Johann Theodor und Johann Israel die beiden bedeutendsten Reiseberichtsammlungen der Renaissancezeit zu publizieren. Zwischen 1590 und 1634 gaben sie unter dem Titel 'Amerika und die Neue Welt' und 'India orientalis' ein 27 Bände umfassendes Werk heraus, welches die wichtigsten Reisebeschreibungen des 16. Jahrhunderts enthält.

Goetzfried Antique Maps 2014

Abbildung: 40 Weltkarte 16. Jahrhundert World Antique, [www.vintage-map.com](http://www.vintage-map.com)  
eingesehen am 12.3.2015 um 16.10 Uhr

#### **XIV. a. Abbildungen: Internetquellen**

Abbildung: 12

John Dee

aus <http://www.johndee.org>

Abbildung: 13

Sir Francis Walsingham -

aus <http://www.luminarium.org/encyclopedia/walsingham.htm>

Abbildung: 25 Kraweel, Lisa von Lübeck

[http://www.google.at/imgres?imgurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/s\\_img/77/0,6992,7140429-render-A8-,00.jpg&imgrefurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/inhalt/28/0,1872,7964732,00.html&usg=\\_\\_Rc26SJmiGluxbfZKPdzWb5elkGo=&h=168&w=298&sz=33&hl=de&start=18&zoom=1&tbnid=ZfRuOGOSXIQ12M:&tbnh=92&tbnw=163&ei=pending&prev=/search%3Fq%3Dkraweel%26hl%3Dde%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA\\_deAT421%26site%3Dsearch%26tbm%3Disch0%2C552&itbs=1&iact=hc&vpx=309&vpy=154&dur=2106&hovh=134&hovw=238&tx=122&ty=81&oei=lpicTYLQMsBDswaz6MTqBQ&page=2&ndsp=20&ved=1t:429,r:7,s:18&biw=1242&bih=560](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/s_img/77/0,6992,7140429-render-A8-,00.jpg&imgrefurl=http://terra-x.zdf.de/ZDFde/inhalt/28/0,1872,7964732,00.html&usg=__Rc26SJmiGluxbfZKPdzWb5elkGo=&h=168&w=298&sz=33&hl=de&start=18&zoom=1&tbnid=ZfRuOGOSXIQ12M:&tbnh=92&tbnw=163&ei=pending&prev=/search%3Fq%3Dkraweel%26hl%3Dde%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA_deAT421%26site%3Dsearch%26tbm%3Disch0%2C552&itbs=1&iact=hc&vpx=309&vpy=154&dur=2106&hovh=134&hovw=238&tx=122&ty=81&oei=lpicTYLQMsBDswaz6MTqBQ&page=2&ndsp=20&ved=1t:429,r:7,s:18&biw=1242&bih=560) eingesehen am 23.5.2014 um 15.30 Uhr

Abbildung: 26 Portugiesische Nao zur Zeit des Kolonialismus um 1565

[http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2\\_holocaust-d/030-Nao-schiff-Portugal.jpg&imgrefurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2\\_kolumbus-holocaust-auf-Santo-Domingo-Haiti.htm&usg=\\_\\_KNRnCs-3P0jJRSdcccSLc-](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2_holocaust-d/030-Nao-schiff-Portugal.jpg&imgrefurl=http://www.geschichteinchronologie.ch/kol/kol03-2_kolumbus-holocaust-auf-Santo-Domingo-Haiti.htm&usg=__KNRnCs-3P0jJRSdcccSLc-)

UXeWgk=&h=300&w=320&sz=16&hl=de&start=0&zoom=1&tbnid=sQkWN70gc41okM:&tbnh=134&tbnw=143&ei=apycTbm4JsbYsgbB3-iEBg&prev=/search%3Fq%3Dschiffstyp%2Bnao%2Bbilder%26hl%3Dde%26sa%3DX%26biw%3D1242%26bih%3D560%26rlz%3D1R2PRFA\_deAT421%26tbnid%3Dsch%26prmd%3Divns&itbs=1&iact=rc&dur=421&oei=apycTbm4JsbYsgbB3-iEBg&page=1&ndsp=18&ved=1t:429,r:1,s:0&tx=48&ty=99

eingesehen am 3.6.2014 um 18.50 Uhr

Abbildung : 27 Karacke Jesus von Lübeck in The Mary Rose S.39 Anthony and

Anthony Roll und auch Leihäuser G. Joachim, Weltweite Seefahrt, Büchergilde Gutenberg,,Frankfurt am Main, S.176

<http://commons.wikimedia.org/wiki/File:AnthonyRoll>

[6 Jesus of L%C3%BCbeck.jpg](#) eingesehen am 20.3.2014 um 20.34 Uhr

Abbildung: 28 Gemälde der Adler von Lübeck (um 1700)

<http://www.deutsche-museumswerft.de/projekt00.php> eingesehen am 12.6.2014 um 18.15 Uhr

Abbildung : 29 Die Galeone San Martín

Lord Howard greift mit seiner Ark die San Martín,  
das Flaggschiff des Herzogs Medina Sidonia, an.

Beide Segel tragen das Georgskreuz auf weißem Hintergrund.

<http://www.britishbattles.com/spanish-war/spanish-armada.htm> eingesehen am 15.6.2014 um 19.10 Uhr

Abbildung: 31 spanische Galeone

[\[170\]\(http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.esacademic.com/pictures/eswiki/83/Spanish\_Galleon.jpg&imgrefurl=http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/515184&usq= keLizs LRACfYyCnDtgnp2Jct-Ew=&h=412&w=300&sz=31&hl=de&start=118&zoom=1&tbnid=wSI2XmmXTrHRWM:&t</a></p></div><div data-bbox=\)](http://www.google.at/imgres?imgurl=http://www.esacademic.com/pictures/eswiki/83/Spanish_Galleon.jpg&imgrefurl=http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/515184&usq= keLizs LRACfYyCnDtgnp2Jct-</a></p></div><div data-bbox=)

[bnh=124&tbnw=90&ei=S7GcTY6KMYfIswbHpNG3Bg&prev=/search%3Fq%3Dgaleone%2Brevence%26hl%3Dde%26sa%3DG%26rlz%3D1R2PRFA\\_deAT421%26biw%3D1242%26bih%3D560%26site%3Dsearch%26tbnw%3Dsch0%2C2970&itbs=1&iact=hc&vpx=949&vpy=40&dur=10889&hovh=263&hovw=191&tx=109&ty=146&oei=EbGcTfiPLszYsgbmoJH7BQ&page=7&ndsp=20&ved=1t:429,r:18,s:118&biw=1242&bih=560](http://www.galeone.com/bnh=124&tbnw=90&ei=S7GcTY6KMYfIswbHpNG3Bg&prev=/search%3Fq%3Dgaleone%2Brevence%26hl%3Dde%26sa%3DG%26rlz%3D1R2PRFA_deAT421%26biw%3D1242%26bih%3D560%26site%3Dsearch%26tbnw%3Dsch0%2C2970&itbs=1&iact=hc&vpx=949&vpy=40&dur=10889&hovh=263&hovw=191&tx=109&ty=146&oei=EbGcTfiPLszYsgbmoJH7BQ&page=7&ndsp=20&ved=1t:429,r:18,s:118&biw=1242&bih=560) eingesehen  
17.6.2014 um 19.10 Uhr

Abbildung : 34 Drake's Revenge mit seiner Trommel

<http://www.seemotive.de/html/darmada.htm>, eingesehen am 3.6.2014 um 21.34 Uhr

Abbildung : 35 Die englische Viermast-Galeone Ark Royal

<http://www.bl.uk/learning/images/uk/liz/large8275.html>, eingesehen am 2.6.2014 um 10.54 Uhr

Abbildung : 36 Stammwappen der Welser

[universal\\_lexikon.de/academic.com/318529/Welser](http://universal_lexikon.de/academic.com/318529/Welser) eingesehen am 22.6.2014 um 00.18 Uhr

Abbildung: 37 Wappen der Linie Fugger von der Lilie im Ehrenbuch der Fugger 1545

[www.schloss-aufhausen.de](http://www.schloss-aufhausen.de) > [Historie](#) > [Die Fugger](#), eingesehen am 22.6.2014 um 00.24 Uhr

Abbildung : 38 Cadiz

Die Abbildung zeigt Cadiz mit der Bucht, mit vielen Schiffen. Alle Karten sind von  
Karthograph Anna Beek. Titel: La Ville des Cadix, avec sa Baye, et les isles d'enveron

Abbildung : 39 zeigt Florida und Karibik

Karthograph: Theodor de Bry( 1528-1598), Occidentalis Americae Partis, vel, Earum  
Regionum quas Christophorus Columbus Pirmu Detexit TabulaChorographicae Multorum  
Auctorum Scriptis, Praesertim Vero ex Hieronymi Banzoni, Anno MDXCIII, Frankfurt,  
1594

Abbildung: 40 Weltkarte des 16.Jahrhundert von Abraham Ortelius, [www.raremaps.com](http://www.raremaps.com)  
eingesehen am 20.8.2014 um 11.02 Uhr

Between 1570 and 1612 the Theatrum went through 33 editions in 7 languages: Latin, Dutch, German, French, Spanish, English and Italian.

Abraham Ortelius, actually Ortels, Oertel 14.4.1527 – 28.6 1598 in Antwerpen, was a Dutch geographer and cartographer. As salesman he traveled extensively in Europa. In 1564 Ortelius produced his first map, a large map on 8 leaves. Besides his map production Ortelius published in 1578 *Synonyma Geographica* (later with the title *Thesaurus Geographica*), an alphabetical index of geographical synonyms from books of ancient historians and geographers. By his cartographic work Ortelius gained prosperity and honour. In 1473 Philip II of Spain appointed him Geographer of the King.

Abbildung: 41 Weltkarte von Antiqua – World [www.vintage-map.com](http://www.vintage-map.com) eingesehen  
23.2.2015 um 11.02 Uhr

Ich habe mich bemüht, sämtliche Inhaber der Bildrechte ausfindig zu machen und ihre Zustimmung zur Verwendung der Bilder in dieser Arbeit eingeholt. Sollte dennoch eine Urheberrechtsverletzung bekannt werden, ersuche ich um Meldung bei mir.  
[hmartinetz@gmail.com](mailto:hmartinetz@gmail.com)

## Lebenslauf

### Persönliche Daten:

Name	Helmut Martinetz
Staatsbürgerschaft	Österreich
Kontakt	hmartinetz@chello.eu

### Wissenschaftliche Ausbildung

1975 - 1978	Rechtswissenschaften	Universität Wien
1995 - 2001	Erziehungswissenschaften	Universität Wien
2008 - 2013	Geschichte	Universität Wien
2008 - 2014	Zeitgeschichte	Universität Wien
2009 - 2014	Bildungswissenschaften	Universität Wien
2012 - 2015	Historisch-Kulturwissenschaftliche Europaforschung	Universität Wien