

**Der Erste Englisch-Holländische Seekrieg  
1652-1654  
Sowie der Schwedisch-Holländische Seekrieg  
1658-1659**

**PHIL. CARL BALLHAUSEN**

 **Springer**

L. S.

Hoewel de bewerking van dit boek niet in alle opzichten overeenkomt met hetgeen men een Nederlandsche opvatting van geschiedschrijving zou kunnen noemen, heb ik toch gemeend aan den wensch van den schrijver, om zijn werk voor mijn rekening uit te geven, te moeten voldoen.

Ik wilde toch de enorme massa materiaal, hier bijeengebracht en door een uitgebreid register overzichtelijk en bruikbaar gemaakt, niet onuitgegeven laten en vond steun in de aanmoediging van een onzer beste kenners van de geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen.

DE UITGEVER

's-GRAVENHAGE, Maart 1923



DIE DREI ENGLISCH-  
HOLLÄNDISCHEN SEEKRIEGE

1652–1654, 1664–1667, 1672–1674

SOWIE DER SCHWEDISCH-  
HOLLÄNDISCHE SEEKRIEG

1658–1659

VON

DR. PHIL. CARL BALLHAUSEN

\*

DER ERSTE  
ENGLISCH-HOLLÄNDISCHE SEEKRIEG

1652–1654

SOWIE DER SCHWEDISCH-HOLLÄNDISCHE  
SEEKRIEG

1658–1659



Springer-Science+Business Media, B.V.

1923

DER ERSTE ENGLISCH-  
HOLLÄNDISCHE SEEKRIEG

1652—1654

SOWIE DER SCHWEDISCH-  
HOLLÄNDISCHE SEEKRIEG

1658—1659

VON

DR. PHIL. CARL BALLHAUSEN

MIT 23 KARTEN UND 4 PLÄNEN



Springer-Science+Business Media, B.V.

1923

ISBN 978-94-017-6440-7 ISBN 978-94-017-6560-2 (eBook)  
DOI 10.1007/978-94-017-6560-2

**ALLE RECHTE VORBEHALTEN**

Copyright by Springer Science+Business Media Dordrecht 1923  
Ursprünglich erschienen bei Martinus Nijhoff 1923  
Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1923

# Inhalt.

	Seite
Alphabetisches Verzeichnis der hauptsächlich benutzten Quellen und Literatur . . . . .	VII
Vorwort . . . . .	XXIII
<b>I. Der erste englisch-holländische Seekrieg.</b>	
Ursachen . . . . .	3
Die geographische Lage . . . . .	52
Die Kolonien . . . . .	56
Der Handel . . . . .	82
Die Staatsverfassung . . . . .	112
Die inneren Verhältnisse . . . . .	115
Die finanzielle Kriegsbereitschaft . . . . .	134
Die technische und materielle Kriegsbereitschaft, Kriegsschiffbau	138
Schiffahrtskunde . . . . .	191
Die Schiffsartillerie und die übrigen Waffen . . . . .	195
Offiziere, Mannschaften und Schiffsverhältnisse . . . . .	230
Flaggengebrauch, Signale, Übungen, Taktik . . . . .	260
Seezug Martin Tromps im Sommer 1652 . . . . .	279
Das Gefecht bei Plymouth, 16./26. VIII. 1652 . . . . .	315
Die Seeschlacht bei Kentish-Knock, 28. IX./8. X. 1652 . . . . .	344
Das Seetreffen bei Dungeness, 30. XI./10. XII. 1652 . . . . .	389
Die Dreitageschlacht von Portland bis Beachy-Head, 18. II./28. II. bis 20. II./2. III. 1653 . . . . .	428
Der italienische Seekriegsschauplatz 1652/1653 . . . . .	500
Die Zweitageschlacht von den Gabbard-Sandbänken bis vor Nieuport, 2./12. VI. bis 3./13. VI. 1653 . . . . .	542
Das Treffen vor Katwijk-aan-zee, 29. VII./8. VIII. und die Schlacht bei Ter-Heijde und Scheveningen, 31. VII./10. VIII. 1653 . . . . .	606
De Withs Seezug und die letzten Ereignisse zur See bis zum Friedensschluß . . . . .	673
Koloniales . . . . .	680
Friedensunterhandlung und Friedensschluß . . . . .	680
Die Gefangenen . . . . .	690
Cromwells fernere Politik und sein Streben nach Flottenstützpunkten . . . . .	691
<b>II. Der schwedisch-holländische Seekrieg.</b>	
Ursachen . . . . .	700
Die Schlacht im Öresund (Øresund), 29. X./8. XI. 1658 . . . . .	709
Von der Blockade zu Landskrona bis zum Eintreffen der englischen Flotte . . . . .	751
Vom Eintreffen der englischen Flotte bis zum Frieden . . . . .	763
Verzeichnis der Personen- und Schiffsnamen . . . . .	775

---

## Alphabetisches Verzeichnis der hauptsächlich benutzten Quellen und Literatur.

- A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederlanden, Haarlem, I Deel 1852, II 1853—55, III—IV 1858, V 1859, VII—X 1862, XII—XIII 1868—69, XVII—XVIII 1874, XIX—XX 1876—1877.
- Israel Ackrelius, Beskrifning om de Svenska Församlingers forna och närvarande Tilstand uti det så Kallade Nya Sverige, Stockholm 1759.
- William Henry Davenport Adams, The Merry Monarch or England under Charles II, London 1885.
- Osmund Airy, Charles II., London 1901.
- Leo van Aitzema, Herstelde Leeuw, Utrecht 1652.
- Saken van Staet en Oorlogh, 's-Gravenhage 1669.
- Karel Allard, Nieuwe Hollandse Scheepsbouw, Amsterdam 1695.
- Joseph Allen, Battles of the British Navy, London 1872.
- Robert Anderson, The Genuine use and effects of the Gune, London 1674. — To hit a Mark, London 1690; — To cut the rigging and proposals for the improvement of great artillery, London 1691.
- Sammelband Sign. Angl II, 9, 6 (Jena, Baco [Bacon] von Verulam) Nr. 16, Ein Bürgerliches Gespräch über ein Büchlein, genannt Considerationes oder Betrachtungen über den gegenwärtigen Zustand des Vereinigten Niederlandes 1672.
- Nr. 33, Wahrhafter Discurs zwischen einem holländischen und Engelländischem Schiffer etlicher Sachen halber so in jüngst verwichenem Kriege an beyden Seiten passiret seyn, Amsterdam 1654.
- Nr. 34 Antwort und Bericht, worin die recht gründliche Beschaffenheit des zwischen Ihrer Hoch- und Mōgenheiten der Herren Staten-General und der Königlich Schwedischen Kriegsflotten am 29. X./8. XI. vorgefallenen Seetreffens referiret wird, gedruckt 1659 (Marinebibliothek I, B 1 h 546 × gedruckt 1658 18./28. XII).
- Nr. 45, Reconciliation deren biss dato noch immer und an das neue 1659te Jahr hinan wider sich untereinander Streitenden, Rostock 1658.
- Nr. 78 a, Journael oder Tage-Register von deme, was vom 1 biss 16 Junii bey der Holländischen Flotte passiret 1666.
- Nr. 117, Gründlicher Bericht van Beschaffenheit und Eigenschaft, Cultivierung und Bewohnung des in America zwischen dem Orinoque und Rio de las Amazonas gelegenen Landesstrich, Frankfurt a./M. 1669.
- Nr. 126, Gassengespräche von der jüngsten Seeschlacht, welche vorgefallen am 13 und 14 Juni 1665, Enkhusen.
- Nr. 132 b, Extract eines Schreibens vom Schiffe Freyheit, worauf Kapitän van Amstel Commandant.
- Nr. 147, Die Herren General-Staten der vereinigten Niederlanden verbieten allen Ausländern die Schiffsrüstung hier zu Lande nach Grönland, Haag 1661.
- C. Arenhold, Die allmähliche Entwicklung des Segelschiffs von der Römer Zeit bis zur Zeit der Dampfer in Jahrbuch der Schiffsbau-technischen Gesellschaft, VII. Band, Beiträge XXIII, Berlin 1906.
- The earl of Arlington, Letters to Sir William Temple from July 1665 to September 1670 edited by Thomas Bebington of Grays-Inn, London 1701.
- M. C. van Arnholtz, Cronborg Slots og Faestnings Historie, Helsingør 1836.
- L'art de bâtir les vaisseaux, Amsterdam 1719.
- Artolloriae Pyrotechnicae Praxis, Osnabrück 1660.

## VIII

## QUELLEN UND LITERATUR

- C. F. Atkinson, Letters and papers relating to the first Dutch war, vol. IV, in Publications of the Navy Records Society, vol. XXXVII, London 1910.
- Letters and papers relating to the first Dutch war, vol. V, in Publications of the Navy Records Society vol. XLI, London 1912.
- Louis Aubery, Mémoires pour servir à l'histoire de Hollande et des autres Provinces-unies, Paris 1687.
- George d'Avenel, Richelieu et la Monarchie absolue, Paris 1887.
- J. J. Backer Dirks, De Nederlandsche Zeemacht in hare verschillende tijdperken 's-Gravenhage 1890.
- Sir Richard Baker, A Chronicle of the Kings of England, edited by E. Phillips, London 1674.
- Jacques Basnage, Annales des Provinces-Unies depuis les négociations pour la paix de Munster jusqu'à la paix de Breda, à la Haye 1726.
- Sammelband Belgica ad a. 1653—54 (Göttingen Sign.: Hist. Belg. 130 a) No. 2, Schrijvens van Consideratie uijt London door een Liefhebber van desen Staat, Rotterdam 1653.
- Nr. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal zijnde een noodige verantwoordinge van den zeeheld Marten Harpertzoon Tromp, Amsterdam 1653.
- Nr. 7, Ontstelde zee ofte zeedaten voorgevallen tussen de Hoogh Mogende Heeren, de Heeren Staten-Generaal der vereende Nederlanden en die van de tegenwoordige regeringh van Engeland, Amsterdam 1654.
- Sammelband Belgium concernentia (Sign.: Tk 142) Nr. 1, Nieuwe Lijste van de ghemeene middelen, die door de ordre van de hooge ende mogende Heeren Staten-Generael van de Vereenichde Nederlandsche Provincien gheheven sullen werden van alle Incomende ofte uijtgaande waren ende coopmanschappen soo te water als te lande 's-Gravenhage 1651.
- Nr. 7, Tractat der Verbündtnüss zwischen dem König in Engelland und den Holländern beschlossen zu Zintampton 27./IX. 1625, Gedrukt in der New Newenstadt 1626.
- Nr. 17, Het tweede Deel ofte vervolgh van den oprechten Hollandschen Bootsgesel vertoont in eene Samen-spraeck tusschen 5 personen, Rotterdam 1666.
- Nr. 26, Schuijt-Praatje gehouden tusschen een student, een Geldersman en een Vlaming over de 2 boekjens „den Oprechten Hollandschen Bootsgesel“ en 't ander „Onpartijdige 't samenspraeck“, Uijtrecht 1666.
- Nr. 29, Den oprechten Hollandsen Bootsgesel vertoont in een zamenspraak tusschen 3 personen geweest zijnde in de laatste zeeslag, Rotterdam 1666.
- Robert Bell, A word for the Stuarts in The Fortnightly Review, vol. V, May 15 to August 1, London 1866.
- Verhael gehouden door de Heeren van Beverningk, W. Nieupoort, P. van der Perre en P. A. Jongestal als gedeputeerden van de Staeten-Generael der vereenigde Nederlanden aen de Republijk van Engelandt, 's-Gravenhage 1725.
- Willem Bilderdijk, Geschiedenis des Vaderlands uitgegeven door H. W. Tijdeman, Amsterdam 1836.
- Dr. Sigismund, Freiherr von Bischoffshausen, Die Politik des Protector's Oliver Cromwell in der Auffassung und Tätigkeit seines Ministers, des Staatssecretärs John Thurloe, Innsbruck 1899.
- P. J. Blok, Een merkwaardig aanvalsplan gericht tegen visscherij en handel der vereenigde Nederlanden in Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht, Negentiende Deel, 's-Gravenhage 1898.
- Petrus Johannes Blok, Geschiedenis van het Nederlandsche volk, IV Deel, Groningen 1899.
- V Deel, Groningen 1902.
- Hauptmann Boenisch, Geschütz, Sonderabdruck aus v. Alten: Handbuch für Heer und Flotte, 4. Band, Berlin 1912.
- W. R. Boer, Brazillie in De Gids, zeventiende Jaargang, Nieuwe Reeks, zesde Jaargang, Amsterdam 1853, Tweede Deel.
- Jean Baptiste Torchet de Bois mel é, Histoire générale de la marine, Paris 1746.
- Henry Bond, The art of appareiling and fitting of any ship, London 1655.
- Hans Bontemantel, De Regeeringe van Amsterdam zoo in't civiel als crimineel en militaire 1653—1672 uitgegeven door Dr. Gerhard Willem Kernkamp in Historisch Genootschap te Utrecht 3 Reeks, 7, 8, 's-Gravenhage 1897.

- Lambert van den Bos, *Tooneel des Oorlogs, opgerecht in de vereenigde Nederlanden door de wapenen van de Konigen van Vrankrijk en Engeland tegen de Staten der vereenigde Nederlanden*, Amsterdam 1675.
- *Leeven en Daaden der Doorluchtigste Zee-Helden beginnende met de Tocht na Damiaten in 1217*, Amsterdam 1683.
- Willem Bosman, *Nauwkeurige Beschrijving van de Guinese Goud-, Tand- en Slave-Kust*, Amsterdam 2de druk 1709.
- Dr. S. van Brakel, *De Hollandsche Handelscompagnieën der zeventiende eeuw*, 's-Gravenhage 1908.
- Gerard Brandt, *Leven en bedrijf van den Heere Michiel de Ruiter*, op nieuw uitgegeven door E. M. Engelberts, Amsterdam 1794/97.
- Ernesti Braunii, *Novissimum fundamentum et praxis artilleriae*, herausgegeben von Ernst Braun, Dantzig 1682.
- L. von Breithaupt, *Vorlesungen über die Systematik der Artillerie für Offiziere aller Waffen*, Stuttgart 1841.
- Dr. H. J. Broers, *Bijdragen tot de Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, Utrecht 1869.
- H. Brunsveldt (Bruijnsveldt), *Scheepsjournaal*, medegedeeld door S. Haagsma in *De Navorscher*, Acht en veertigste Jaargang, Utrecht 1898.
- Josiah Burchett, *A complete history of the most remarkable transactions at sea from the earliest accounts*, London 1720.
- Winifred lady Burghclere, *George Villiers, second duke of Buckingham, 1628—87, a study in the history of the Restoration*, London 1903.
- Bishop Gilbert Burnet, *History of my own time*, a new edition by Osmund Airy, Oxford 1897.
- Thomas Burton, *Diary*, edited by John Towill Rutt, London 1828.
- Calendar of the Clarendon State Papers*, preserved in the Bodleian Library, edited by Octavius Ogle and W. H. Bliss, vol. I—III, Oxford 1869—76.
- Calendar of the State Papers, Colonial Series, America and Westindies, 1661—68*, edited by W. Noël Sainsbury, London 1880.
- Calendar of the State Papers, Domestic Series 1./XI. 1651—30./XI. 1652*, edited by Mary Ann Everett Green, vol. IV, London 1877.
- 1./XII. 1652—30./VI. 1653, edited by Mary Ann Everett Green, vol. V, London 1878.
- 1./VII. 1653—1./III. 1654, edited by Mary Ann Everett Green, vol. VI, London 1879.
- Calendar of the State Papers, Domestic Series, of the reign of Charles II 1661—62*, edited by Mary Ann Everett Green, vol. II, London 1861.
- 1663—1./IX. 1664, edited by Mary Ann Everett Green, vol. III, London 1862.
- 1./IX. 1664—1./X. 1665, edited by Mary Ann Everett Green, vol. IV, London 1863.
- 1./X. 1665—1666, edited by Mary Ann Everett Green, vol. V, London 1864.
- 1666—67, edited by Mary Ann Everett Green, vol. VI, London 1864.
- December 1671 to May 17th 1672, edited by F. H. Blackburne Daniell, London 1897.
- May 18th to September 30th 1672, edited by F. H. Blackburne Daniell, London 1899.
- October 1672 to February 1673, edited by F. H. Blackburne Daniell, Norwich 1901.
- March 1st to October 31st 1673, edited by F. H. Blackburne Daniell, London 1902.
- E. B. O'Callaghan, *History of New-Netherland under the Dutch*, New-York 1855.
- J. R. J. P. Cambier, *De Nederlandsche Mariniers van 1665 tot 1900*, Helder 1899.
- Alexander van der Capellen, *heere van Aartsbergen, Boedelhoff en Mervelt, Gedenkschriften beginnende met 1634—1654*, uitgegeven door Robert Jaspar van der Capellen, Uijtrecht 1778.
- John Levin Carlbom, *Om Karl X Gustafs Polska Krig och övergången till det 2 dra Sundkriget*, Göteborg 1905.
- Friedrich Ferdinand Carlson, *Geschichte Schwedens*, in *Geschichte der europäischen Staaten von Heeren und Ukert*, Gotha 1855.
- Thomas Carlyle, *The letters and speeches of Oliver Cromwell with elucidations*, edited by S. C. Lomas, with an introduction by C. H. Firth, London 1904.
- Thomas Carte, *An history of the life of James Butler, duke of Ormonde, from his birth in 1610 to his death in 1688*, London 1736.
- Cornelis Cauw, *Groot Placaet-boeck*, I—II Deel, 's-Gravenhage 1664.

- Ch. Chabaut-Arnault, *Les batailles navales au milieu de XVIIe siècle*, in *Revue Maritime et Coloniale*, tome quatre-vingt cinquième, Paris 1885.  
— tome quatre-vingt sixième, Paris 1885.
- Houstan Stewart Chamberlain, *Kriegsaufsätze*, 7. Auflage, München 1915.
- The secret history of the Court of Charles II by a member of his privy council, London 1792.
- Pierre François Xaver Charlevoix, *Père de la Cie. de Jésus, Histoire et description générale de la Nouvelle-France*, Paris 1744.
- John Charnock, *Biographia Navalis or Impartial Memoirs of the Lives and Characters of Officers of the navy of Great-Britain from the year 1660*, London 1794.  
— *An History of Marine Architecture, deduced from the earliest period*, London 1800.
- W. D. Christie, *Letters addressed from London to Sir Joseph Williamson*, Printed for the Camden Society N. S. Nos. VIII and IX 1874.
- Willem Claesz van Utrecht, *Arithmetische ende Geometrische Practijke der Bosschietenrij*, Amsterdam 1667.
- Edward Hyde, earl of Clarendon, *The History of the rebellion and civil wars in England, begun in the year 1641*, reedited by W. Dunn Macray, Oxford 1888.
- The life of Edward Hyde, earl of Clarendon*, written by himself, Oxford 1857.
- James Stanier Clarke, *The Life of James II of England*, collected out of Memoirs writ of his own hand, London 1816.
- Thomas Clarkson, *Memoirs of the Private and Public Life of William Penn*, Philadelphia 1813.
- Pierre Clément, *Histoire de la vie et de l'administration de Colbert*, Paris 1846.
- John Clerk, esq of Eldin, *An essay on naval tactics systematical and historical*, Edinburgh 1804.
- Jean Clodoré, *Relation de ce, qui s'est passé dans les Isles et terre-ferme de l'Amérique pendant la dernière guerre avec l'Angleterre*, Paris 1671.
- William Laird Clowes, *The Royal Navy, A History from the earliest times*, London 1898.
- Cn, *Betrachtungen über den ersten englisch-holländischen Krieg, 1652—54*, in *Marine-Rundschau*, Berlin 1911, Januar bis Juni.
- Roger Coke, *A delection of the Court and State of England, during the reign of James I, Charles I, Charles II and James II as also the Interregnum*, London 1719.
- Prof. Dr. T. H. Colenbrander, *Bescheiden uit vreemde Archieven omtrent de groote Nederlandsche zeeoorlogen, 1652—1676*, 's-Gravenhage 1919, in *Rijks Geschiedkundige Publicatien, Kleine Serie 19*.
- Philip Howard Colomb, *Naval warfare, its ruling principles and practice*, London 1891.
- François Combes, *Correspondance française du grand pensionnaire de Witt*, in *Collections de documents inédits sur l'histoire de France, Mélanges historiques, Tome Premier*, Paris 1873.
- Mémoires sur le commerce des Hollandois*, Amsterdam 1717.
- Journals of the house of Commons from April the 25th 1660 to July the 29th 1667*, Reprinted by Order of the house of Commons, vol. VIII, 1803.  
— from October the 10th 1667 to April the 28th 1687, Reprinted by Order of the house of Commons, vol. IX, 1803.
- H. J. Z. Coornhart, *Nasporing van Hollands Heil en Rampen sedert het begin der Spaensche Troubelen tot op het jaar 1672*, Rotterdam 1745.
- Julian Stafford Corbett, *English Men of Action*, London 1899.  
— *England in the Mediterranean, 1603—1703*, London 1904.  
— *Fighting Instructions 1530—1816* Printed for the Publications of the Navy Records Society, vol. XXIX, London 1905.  
— *A note on the Drawings in the possession of the earl of Dartmouth, illustrating the battle of Solebay, May 28 1672, and the battle of the Texel, 11./VIII 1673*, Printed for the Publications of the Navy Records Society, vol. XXXIII, London 1908.
- P. Corstiens, *Bernard van Galen, vorst-bisschop van Munster*, Rotterdam 1872.
- Pieter de la Court, *Aanwijzing der heilsame politike Gronden en Maximen van de Republike van Holland en West-Vriesland*, Leiden 1669.
- Sir Henry Craik, *The life of Edward Hyde, earl of Clarendon*, London 1911.
- Mr. van Dam van Brakel, *De oorsprong van Loevestein en Monnikenland*, Gorinchem 1856.



- Gabriel Daniel, Père de la Cie. de Jésus, Histoire de la milice française et des changemens, qui s'y sont faits depuis l'établissement de la Monarchie Française dans les Gaules, Amsterdam 1724.
- Dr. Oliverus Dapper, Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche Gewesten van Egipten, Barbarijen, Lijbien, Biledulgerid, Negroslant, Guinea, Ethiopien, Abijssinie, den tweeden druk, Amsterdam 1676.
- Sieur Dassié, L'Architecture navale avec le routier des Indes Orientales et Occidentales, Paris 1677.
- John Bathurst Deane, The life of Richard Deane, major-general and general-at-sea, London 1870.
- R. P. Claudii Francisci Milliet De chales, Camberientis, e societate Jesu, Cursus seu Mundus Mathematicus, Lugduni 1690.
- P. Deketh, Tjerk Hiddes de Vries, Itadm, in vier zangen, Eene voorlezing uitgesproken 4./XI. 1819, Harlingen 1819.
- Nicolas Denis, The description and natural history of the coasts of North-America (Acadie), edited by William Francis Ganong, in The publications of the Chamberlain society, Toronto 1908.
- William Hepworth Dixon, William Penn, An Historical Biography, London 1851.
- Robert Blake, admiral and general-at-sea, based on family and State Papers, a new edition, London 1856.
- Tobias van Domselaer (Donselaer), Het Ontroerde Nederlandt Door de Wapenen des Konings van Vrankrijk, Amsterdam 1674.
- Dr. Adriaan van der Donck, Beschrijvinge van Nieuw-Nederlant, Aemsteldam 1655.
- Sir Howard Douglas, General, A treatise of naval gunnery, fifth edition, London 1860.
- John Dryden I, The works, edited by George Saintsbury, Edinburgh 1884.
- Lawrence Echard, The History of England, London 1718.
- George Edmundson, Louis de Geer, in The English Historical Review, vol. VI, No. 24, October, London 1891.
- The Dutch Power in Brazil, 1624—1654, in The English Historical Review, vol XI, No. 42, April, London 1896.
- Verhael van de inneming van Paramaribo 1665 door generaal William Byam, in Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht, Negentiende Deel, 's-Gravenhage 1898.
- Johan E. Elias, Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog, 's-Gravenhage 1920.
- Daniel Elrich, Stück-Hauptmann, Vollkommene Geschütz-, Feuerwerk- und Büchsenmeistereykunst, Frankfurt am Mayn, 1676.
- John Entick, A new naval history of the British marine, London 1757.
- Monsieur le Comte Godefroi d'Estrades, Lettres, Mémoires et négociations, Londres 1743.
- John Evelyn, The Diary, edited by Austin Dobson, London 1906.
- Alexander Charles Ewald, The life and time of Algernon Sidney, 1622—83, London 1873.
- Stories from the State Papers, London 1882.
- John Fincham, A History of Naval Architecture, London 1851.
- Charles Harding Firth, Secretary Thurloe on the Relations of England and Holland, in The English Historical Review, vol. XXI, No. 82, April, London 1906.
- Naval songs and ballads, in Publications of the Navy Records Society vol. XXXIII, London 1908.
- The last years of the Protectorate, 1656—58, London 1909.
- George Fournier, Père de la Cie. de Jésus, Hydrographie, contenant la théorie et la pratique de tous les parties de la navigation, seconde édition, Paris 1679.
- H. Garbett, captain, Naval gunnery, a description and history of the fighting equipment of a man-of-war, London 1897.
- Samuel Rawson Gardiner, Cromwell and Mazarin in 1652, in The English Historical Review, volume XI, No. 43, July, London 1896.
- History of the Commonwealth and Protectorate, 1649—1660, London 1897.
- Letters and papers relating to the first Dutch war, 1652—54, vol. I, London 1899, in Publications of the Navy Records Society, vol. XIII.
- vol. II, London 1900, in Publications of the Navy Records Society, vol. XVII.
- vol. III, London 1906, in Publications of the Navy Records Society, vol. XXX.

- James Geddes, *History of the administration of John de Witt*, vol. I, 1623—54, London 1879.
- J. W. de Geer, Lodewijk de Geer, *Eene bijdrage tot de Handelsgeschiedenis van Amsterdam in de zeventiende eeuw*, 's-Gravenhage 1834.
- Maandblad van het Genealogisch Heraldiek Genootschap, *De Nederlandsche Leeuw*, XVIIe Jaargang, 's-Gravenhage 1898.  
 — XVIIe Jaargang, 's-Gravenhage 1899.  
 — XVIIIe Jaargang, 's-Gravenhage 1900.  
 — XIXe Jaargang, 's-Gravenhage 1901.
- Dr. Paul Gerber, *Ermattungsstrategie zur See im 17ten und 18ten Jahrhundert*, in *Delbrück-Festschrift, Gesammelte Aufsätze, Professor Hans Delbrück zu seinem 60. Geburtstag*, 11. November 1908, Berlin 1908.
- E. Engelberts Gerrits, *Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee van de vroegste dagen af*, Amsterdam 1831.
- Glatzel, *Über die Erfolge in der Seeschlacht*, in *Marine-Rundschau*, Berlin 1908, Januar bis Juni.  
 — *Die Ableitung taktischer Grundwahrheiten aus der Seekriegsgeschichte*, in *Marine-Rundschau*, Berlin 1909, Juli bis Dezember.  
 — *Seekriegsgeschichtliche Milieustudien*, in *Marine-Rundschau*, Berlin 1913, Januar bis Juni.
- Jaroslav Goll, *Recherches critiques sur l'authenticité des ambassades et négociations de Mr. le comte d'Estrades, Amsterdam 1718*, in *Revue Historique*, deuxième année, tome troisième et quatrième, Janvier-Août, Paris 1877.
- M. Gougeard, capitaine de vaisseau. *La Marine de guerre, ses institutions militaires depuis son origine*, Paris 1877.
- Dr. F. Gräfe, *Die Schlacht von Gabbard-Sand am 12./VI. 1653*, in *Marine-Rundschau*, Berlin 1909, Juli bis Dezember.  
 — *Eine Gefechtsbereitschaft de Ruyters aus dem Jahre 1667*, in *Marine-Rundschau*, Berlin 1911, Januar bis Juni.
- Victor Granlund, *En Svensk Koloni i Afrika eller Svenska Afrikanska Kompaniets Historia, i Historiskt Bibliotek utgifvet af Carl Silferstolpe, Sjette Delen*, Stockholm 1879.
- Theod. J. F. Graswinckel, *J. C. maris liberi vindiciae adversus Gulielmum Welwodum, britannici maritimi domini assertorem*, Hagae-comitum 1653.
- Edmond Jurien de la Gravière, vice-amiral, *Les Ouvriers de la onzième heure, Les Anglais et les Hollandais dans les mers Polaires et dans la mer des Indes*, Paris 1890.
- Anchitell Grey, *Debates of the house of Commons from 1667 to 1694*, London 1763.
- G. Grinnell-Milne, *Life of lieutenant-admiral de Ruyter*, London 1896.
- Gerhard Leslie Grove, *Adriaen Banckers en zijn gevecht bij het eiland Hveen in 1659*, in *Oud-Holland*, 1902, *Derde aflevering*.  
 — *Samtidige Billeder fra Slaget i Øresund 1658*, in *Kunst Organ for Dansk Kunst og Kunsthåndvaerk*, udgivet af Alfred Jacobsen, 6 Aargang, Kjøbenhavn 1904.
- Sirtema de Grovestins, *Histoire des luttes et rivalités politiques entre les puissances maritimes et la France durant la seconde moitié du XVIIe siècle*, Tome I—II, Paris 1851—52.
- Gudewill, Kapitänleutnant, M. de Ruiter, in *Marine-Rundschau*, Berlin 1901, Juli bis Dezember.
- Mémoires du comte de Guiche, concernant les Provinces-Unies des Pais-Bas*, Londres 1744.
- Thomas Gumble, *The life of General Monck, duke of Albemarle*, London 1671.
- Hubert Hall, *A history of the custom-revenue in England from the earliest times*, London 1885.
- Dr. Ernst von Halle, *Handelsmarine und Kriegsmarine*, in *Jahrbuch der Gehe-Stiftung*. Band XIII, *Neue Zeit- und Streitfragen*, 4. und 5. Heft, 4. Jahrgang, Oktober 1906 bis Juni 1907, Dresden 1907.
- Franc Rutherford Harris, *The life of Edward Mountagu, first earl of Sandwich, 1625—1672*, London 1912.
- Jan Jacob Hartsinck, *Beschrijving van Guiana of de wilde Kust in Zuid-America als Essequebo, Demerarij, Berbice, Suriname*, Amsterdam 1770.

- Correspondence of the family of Hatton, being chiefly letters addressed to Christopher, first viscount Hatton, 1601—1704, edited by Edward Maunde Thompson, Printed for the Camden Society 1878.
- James Heath, A Chronicle of the intestine war in the three Kingdoms of England, Scotland and Ireland, The Second Edition, London 1676.
- J. Heemskerck, Bijdrage tot de geschiedenis der Nederlandsche Diplomatie, in De Gids, zestiende Jaargang, Nieuwe Reeks; vijfde Jaargang, Tweede Deel, Amsterdam 1852.
- Stukken betreffende Pieter de la Court, in De Gids, zeventiende Jaargang, Nieuwe Reeks, zesde Jaargang, Tweede Deel, Amsterdam 1853.
- Henricus Jacobus van der Heim, Medioburgensis, Dissertatio Historico-politica de legationibus a Conrado Beuningio gestis usque ad 1672, Lugduni Batavorum, 1847.
- Dr. Otto Hintze, Die Seeherrschaft Englands, ihre Begründung und Bedeutung, in Jahrbuch der Gehe-Stiftung, Band XIII, Neue Zeit- und Streitfragen, 9. Heft, 4. Jahrgang, Oktober 1906 bis Juni 1907, Dresden 1907.
- Percival A. Hislam, The Strategical Features of the North-Sea, in The Naval Annual 1907, Part I, chapter VII, Portsmouth 1907.
- Rotterdamsche Historiebladen, derde afdeeling, Genealogische Anteeeningen en Levensbeschrijvingen, I Deel, Rotterdam 1880.
- Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht, veertiende Jaargang, derde Reeks, vierde Deel, Utrecht 1858.
- vijf en twintigste Jaargang, vijfde Reeks, vijfde Deel, Utrecht 1869.
- Emanuel van der Hoeven, Leeven en dood der heeren gebroeders Cornelis de Witt en Johan de Witt, Amsterdam 1705.
- John Holland, Two discourses of the navy, 1638 and 1659, edited by J. R. Tanner, in Publications of the Navy Records Society, vol. VII, London 1896.
- George C. V. Holmes, Ancient and modern ships, Part I, wooden sailing-ships, London 1900.
- P. van der Horst, Leffheber der Navigatie, Beschrijving van der Kunst der Seefahrt, Lübeck 1673.
- Paul Hoste, Père de la Cie. de Jésus, L'art des armées navales ou traité des évolutions navales, Lyon 1697.
- Johann Gottfried Hoyer, Geschichte der Kriegskunst, I—II. Band, 1568—1738, in Geschichte der Künste und Wissenschaften, 7. Abteilung, Geschichte der Mathematik, II. Teil, Göttingen 1797—99.
- Sir William Wilson Hunter, A history of British India, vol. I.—II, London 1899—1900.
- Sir George Jackson, secretary of the admiralty, Naval commissioners from Charles II to George III, 1660—1760, compiled from the original warrants and returns with historical notices from Sir G. F. Duckett, London 1889.
- H. de Jager, Het Geslacht Tromp, in Nederlands Familie-Archief, III Genealogische Bijdragen, Rotterdam 1883.
- Auguste Jal, Abraham du Quesne et la marine de son temps, Paris 1873.
- Dr. Nikolaas Japikse, De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland van 1660—65, Leiden 1900.
- De Witt en Wassenaar van Obdam voor den slag van Lowestoff, in De Navorscher, twee en vijftigste Jaargang, Utrecht 1902, Aflevering 6—7.
- Notulen gehouden ter Staten-vergadering van Holland, 1671—75, door Cornelis Hop en Nicolaas Vivien, in Werken van het Historisch Genootschap te Utrecht, derde Reeks, Nr. 19, Amsterdam 1903.
- Louis XIV et la guerre Anglo-hollandaise de 1665—67, in Revue Historique, 33<sup>e</sup> année, tome XCVIII, I. Mai—Août, Paris 1908.
- John Henneage Jesse, Memoirs of the Court of England during the reign of the Stuarts including the Protectorate, a new edition, London 1855.
- Johannes Cornelis de Jonge, Levensbeschrijving van Johan en Cornelis Evertsen, Luitenant-Admiralen in Zeeland, 's-Gravenhage 1820.
- Verhandeligen en onuitgegeven stukken, betreffende de Geschiedenis der Nederlanden 's-Gravenhage 1827.
- Over den oorsprong der Nederlandsche vlag, 's-Gravenhage 1831.
- Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen, tweede druk, Haarlem 1858—59.

- Johan Karel Jacob de Jonge, *De Opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indie, 's-Gravenhage 1862—1872.*  
 — *De oorsprong van Nederlands bezittingen op de Kust van Guinea, 's-Gravenhage 1871.*  
 Nicolaas Godfried van Kampen, *Leven van beroemde Nederlanders sedert het midden der zestiende eeuw, Haarlem 1838.*  
 Katter, Kapitänleutnant, *Das taktische Prinzip der Kraftkonzentration in der Segelschiffsperiode, in Marine-Rundschau, Berlin 1909, Januar bis Juni.*  
 Percy Lewis Kaye, *English colonial administration under Edward Hyde, earl of Clarendon, 1660—67, Baltimore 1905, in John Hopkins University Studies, in Historical and Political Science, vol. XXIII (series XXIII) No. 5—6.*  
 White Kennet, *A register and chronicle ecclesiastical and civil, with proper notes towards discovering the true history of England, from the Restauration of Charles II, London 1728.*  
 Dr. Gerhard Willem Kernkamp, *Stukken over de Noordsche compagnie in Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht, Negentiende Deel 's-Gravenhage 1898.*  
 — *Verslag van een onderzoek in Zweden, Noorwegen en Denemarken naar Archivalia belangrijk voor de Geschiedenis van Nederland, 's-Gravenhage 1903.*  
 Hermann Kirchhoff, *Vizeadmiral, Seemacht in der Ostsee. Ihre Einwirkung auf die Geschichte der Ostseeländer im 17. und 18. Jahrhundert, Kiel 1907.*  
 Adrianus Kluit, *Historie der Hollandsche Staatsregering, Amsterdam 1802—1803.*  
 W. J. Knoop, *Nederland in 1672 en 1673, 's-Hertogenbosch 1851.*  
 Willem Christiaan Knottenbelt, *Geschiedenis der Staatkunde van Johan de Witt, Amsterdam 1862.*  
 F. J. L. Kräme, *Mémoires de B. ou anectodes tant de la cour du prince d'Orange Guillaume III, que des principaux seigneurs de la republique de ce temps, in Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht, Negentiende Deel, 's-Gravenhage 1898.*  
 Rigsraad Otte Krag's *Dagbogsoptegnelser vedrørende Krigen 1658—59 ved Gerhard Leslie Grove og Knud Rockstroh, in Danske Magazin, indeholdende bidrag til den danske histories, Femte Raekke, udgivet af det Kongelige Danske Selskab for faederlandets historie, Sjette Bind, Kjøbenhavn 1909, Sjette Binds andet Hefte, Kjøbenhavn 1906.*  
 N. C. Lambrechtsen van Ritthem, *Korte Beschrijving van de Ontdekking en de verdere lotgevallen van Nieuw-Nederland, Middelburg 1818.*  
 Petrus de Lange, *Sweetse wapenen, dat is oorlogen gevoert onder Carolus Gustavus, der Sweeden Koninck, van den dag sijner Krooninge tot desselfs doot, Amsterdam 1660.*  
 Le comte de Lapeyrouse-Bonfils, *lieutenant de vaisseau, Histoire de la marine française, Paris 1845.*  
 Lassen, *Die Taktik de Ruyters und ihre Bedeutung im Rahmen der Gesamtentwicklung der Segelschiffstaktik, in Marine-Rundschau, Berlin 1907, Januar bis Juni.*  
 John Knox Laughton, *The Sovereignty of the sea, in The Fortnightly Review, vol. V, May 15 to August 15, London 1866.*  
 — *From Howard to Nelson, twelve sailors, London 1899.*  
 Thomas Lediard, *The naval history of England from 1066 to 1734, London 1735.*  
 Simon van Leeuwen, *Groot Placaet-Boeck, Derde Deel, 's-Gravenhage 1683.*  
 Antonin Lefèvre-Pontalis, *Jean de Witt, grand pensionnaire de Hollande, Paris 1884.*  
 Leupe, *Het Korps mariniers in De Gids, zeventiende Jaargang, Nieuwe Reeks, zesde Jaargang, Amsterdam 1853, I Deel.*  
 H. D. Lind, *Konge Frederik, den Tredies, Sømagt, Odense 1896.*  
 T. H. Lister, *Life and Administration of E. Hyde, first earl of Clarendon, London 1838.*  
 W. S. Lindsay, *History of merchant shipping and ancient commerce, London 1874.*  
 Richard Lodge, *The Political History of England, vol. VIII, the history of England, 1660—1702, London 1910.*  
 Louis XIV, *Oeuvres, Mémoires historiques et politiques, Paris 1806.*  
 — *Mémoires pour l'instruction du Dauphin, première édition, par Charles Dreyss, Paris 1860.*  
 — *Mémoires pour l'année 1666, herausgegeben von Dr. Paul Voelker, in Sammlung geschichtlicher Quellenschriften von Dr. Friedrich Perle, Band V, Halle a./S. 1892.*  
 Edmund Ludlow, *lieutenant-general of the horse, 1625—1672, The Memoirs edited by C. H. Firth, Oxford 1894.*

- August Ferdinand Lüdgers, Geschichte des holländischen Handels nach Luzac, Hollands rijkdom, bearbeitet, Leipzig 1788.
- Elias Luzac, Hollands rijkdom, Leiden 1780/83.
- of Reinier Vrijaart, Openhartige brieven, Deventer 1781/83.
- James Macpherson, Original Papers containing the secret history of the Great-Britain from the Restauration to the accession of the house of Hannover, to which are prefixed extracts from the life of James II, as written by himself, London 1775.
- Alfred Thayer Mahan, Influence of sea-power upon history, London 1889—1905, in deutscher Übersetzung herausgegeben von der Redaktion der Marine-Rundschau, Berlin 1898.
- Allain Manesson Mallet, Les Traveaux de Mars, Paris 1672.
- Emil von Maltitz, Geschichte der Familie von Wrangel Bd. 1—2, Berlin-Dresden 1887 bis 1909.
- Roger Manley, The history of the late warres in Denmark during the differences betwixt the two Northern Crowns in the years 1657, 1658, 1659, 1660, London 1670.
- Andrew Marvell, The complete works in verse and prose, edited by Alexander B. Grosart, vol. I—II, Blackburn 1872—1875, in The Fuller Worthies library No. 26—29.
- Francis Maseres, Historical select Tracts, London 1815.
- Philip Meadowe, A Narrative of the Principal actions occurring in the wars betwixt Sweden and Denmark before and after the Roschild-treaty, London 1677.
- Hollandsche Mercurius (Annales Bataviae), 1650—1674, Haarlem 1651—79.
- Mattheus Merian, Theatri Europaei Historische Beschreibung, Theil VII, VIII, IX, Frankfurt a. Main.
- F. Marini Mersenni minimi Ballistica et Acontismologia, Parisiis 1644.
- J. A. Mets, Naval Heroes of Holland, New-York 1902.
- Prof. Dr. Wolfgang Michael, Cromwell, Berlin 1907, in Führende Geisteshelden, Bd. 50, 51II.
- Michael Mieth, Feld-Artillerie Stück-Hauptmann, Artilleriae recentior Praxis oder neuere Geschützbeschreibung, Leipzig 1684.
- Thomas Miller of Great-Yarmouth, The Compleat Modellist, shewing the true and exact way of Raising the Model of any ship, London 1684.
- Thomas Milner, The History of England from the Invasion of Julius Caesar to the year 1852, in The Religions Tract Society.
- Francis Charles Montague, The Political History of England, vol. VII, the history of England from 1603—1660, London 1907.
- Arnoldus Montanus, Het Leven en Bedrijf van den Zee-heldt Johan van Galen, Amsterdam 1654.
- M. Moreau, Histoire de l'Acadie française de 1598—1755, Paris 1873.
- Dr. Conrad Müller, Zu Hollands Niederbruch, in Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 16. Jahrgang, 1913—1914.
- Dr. Pieter Lodewijk Muller, Onze Gouden Eeuw, de Republiek der vereenigde Nederlanden in haar bloeitijd geschetst, Leiden 1896.
- J. C. Naber, Johan de Witt en zijn jongste geschiedschrijver, Antonin Lefèvre-Pontalis, in De Gids, twee en vijftigste Jaargang, vierde Reeks, zesde Jaargang, vierde Deel, November, Amsterdam 1888.
- Oscar Nachod, Die Beziehungen der Niederländisch-Ostindischen Kompagnie zu Japan im 17. Jahrhundert, Leipzig 1897.
- Wilhelm Naudé, Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert, in Acta Borussica, Denkmäler der preußischen Staatsverwaltung im 18. Jahrhundert, herausgegeben von der Königlichen Akademie der Wissenschaften, 1. Band, Berlin 1896.
- Nauticus, Band V, Berlin 1900, Die Entwicklung der englischen See- und Weltmacht, die Entwicklung der Blüte und der Verfall der holländischen Seemacht, Dänemark und Schweden im Kampf um das Dominium maris Baltici bis 1721.
- Nauticus, Band VI, Berlin 1901, Frankreichs Blütezeit als See- und Kolonialmacht.
- De Navorscher, Eerste Jaargang, Amsterdam 1851.
- Tweede Jaargang, Amsterdam 1852.
- Derde Jaargang, Amsterdam 1853.
- Vierde Jaargang, Amsterdam 1854.
- Mr. de la Neuville, Histoire de Hollande depuis la trêve de 1609, Paris 1703.

- John Nisbet, *The history of the Forest of Dean in Gloucestershire*, in *The English Historical Review*, vol. XXI, July No. 83, London 1906.
- Richard Norwood, *The Seamans practice, contayning a fundamentale probleme in navigation*, London 1644.
- Mr. Is. An. Nijhoff, *Bijdragen voor vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde vervolgd door P. Nijhoff, Nieuwe Reeks, Derde Deel, Arnhem 1864*  
— uitgegeven door Dr. Robert Fruin, *Nieuwe Reeks, Tiende Deel, 's-Gravenhage 1880.*
- John Oldmixon, *The History of England during the reigns of the royal house of Stuart*, London 1730.
- M. Oppenheim, *The navy of the Commonwealth, 1649—60*, in *The English Historical Review*, vol. XI, No. 41, January, London 1896.  
— *A history of the administration of the royal navy and of merchant shipping from 1509—1660*, London 1896.
- Herbert Levi Osgood, *The American colonies in the seventeenth century*, New-York 1904. Oud-Holland, Amsterdam 1902, Vierde aflevering.
- A. A. Vorsterman van Oijen, *Voor- en nageslacht van Michiel Adriaansz de Ruijter*, Rijswijk, 1907.
- G. Pagès, *À Propos de la Guerre Anglo-Hollandaise de 1665—67*, in *Revue Historique* 33<sup>e</sup> année, tome XCVIII, I Mai—Août, Paris 1908.
- Bischof Parker, *History of his own time*, translated from the Latin Original by Thomas Newlin, London 1727.
- Granville Penn, *Memorials of the life and time of Sir William Penn, admiral and general of the fleet from 1644—1670*, London 1833.
- Samuel Pepys, *The Diary*, edited by Henry Benjamin Wheatley, London 1896—99.  
— *Memoirs of the Royal Navy 1679—88*, edited by J. R. Tanner, Cambridge 1906.
- Sir William Petty, *Political arithmetik*, Glasgow 1751.
- Dr. Barthélemy Piélat, *La vie et les actions mémorables du Michiel de Ruyter*, Amsterdam 1677.
- J. Philips, *Continuation of the Heaths chronicle or a brief account of the most memorable transactions in England from 1662—75*, London 1676.
- Philosophical Transactions* giving some account of the present undertakings, studies and labours of the ingenious, vol. I, 1665 and 1666, vol. II, 1667, vol. III, 1668 in the Savoy printed.
- Mémoires du Marquis de Pomponne*, publiés par J. Mavidal, Paris 1860.
- John Price, *The mystery and method of his Majestys happy Restauration*, London 1680, in *F. Maseres Hist. sel. Tr.*
- Dr. Otto Pringsheim, *Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte der vereinigten Niederlande im 17. und 18. Jahrhundert* in *Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen* von Gustav Schmoller, 10. Band, 3. Heft, Leipzig 1890.
- Samuelis Liberi Baronis de Pufendorf de rebus a Carolo Gustavo, Sueciae rege, gestis commentariorum libri septem, Norimbergae 1696.
- Sammelband Sign.: Qi 1390, No. I, Aurifodina Gallica ordinibus imperii Romani Reserata et obstructa* von Everardo Wassenbergio, 1672.  
— No. III, *Die Mittel der Krone Frankreich, den Kauff-Handel der Holländer zu verderben*, Brüssel 1671.  
— No. XX, *Der Wahrsprechende Getreue Holländer, darstellende das Fundament der von neuem wieder eingeführten alten Holländischen Gerechtigkeit*, 1673.  
— No. XXXIII, *Verfahren der Englichen wider die Holländer, wie auch eine kurtze Antwort auf die Englische Kriegs-Declaration, zusammengebracht door J. V. H.*, 1672.
- François Rague net, *Histoire d'Oliver Cromwell*, Paris 1691.
- A. G. W. Ramaer, *Geslachtstafel van het Huis van Nassau van den vroegsten tijd*, in *De Gids*, Amsterdam 1853, Tweede Deel No. 4.
- Mr. de Rapin-Thoyras, *Histoire d'Angleterre, tome neuvième, contenant l'interrègne depuis la mort de Charles I jusqu'au rétablissement et le règne de Charles II, à la Haye 1727.*
- O. van Rees, *Geschiedenis der Nederlandsche volkplantingen in Noord-Amerika, Drie voorlezingen gehouden in de Afdeeling Koophandel der Maatschappij Felix Meritis*, Amsterdam 8, 15, 22./II. 1855, Tiel 1855.
- Konrad Reichard, *Die maritime Politik der Habsburger im 17. Jahrhundert*, Berlin 1867.

- G. C. Klerk de Reus, *Geschichtlicher Überblick der administrativen, rechtlichen und finanziellen Entwicklung der niederländisch-ostindischen Kompagnie in Verhandlungen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, Deel XLVII, Batavia-Solo, 's-Gravenhage 1894.*
- Christian Reuter, *Ostseehandel und Landwirtschaft im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert, in Meereskunde, Heft 61, Berlin 1912.*  
— *Handelswege im Ostseegebiet in alter und neuer Zeit, in Meereskunde, Heft 74, Berlin 1913.*
- The English Historical Review, vol. VII, No. 27, July, Reviews of Books, London 1892.
- Samuel Ricard, *Traité général du commerce, contenant les réductions des mesures, poids et monnaies de la Hollande, cinquième édition par Nicolaas Struijck, Amsterdam 1732.*
- Adrien Richer, *Vie de Jean d'Estrées, viceadmiral, Paris 1786.*
- Jacob de Riemer, *Beschrijving van 's-Gravenhage, Delft 1730.*
- Rudolph Rittmeyer, *Contreadmiral, Seekriege und Seekriegswesen, Berlin 1907.*
- Dr. H. C. Rogge, *De Diplomatieke correspondentie van Godefroy d'Estrades, buitengewoon gezant van Frankrijk van 1663 tot 1668, in Verslagen en mededeelingen der Koninklijke Akademie van Wetenschappen, Afdeling Letterkunde, vierde Reeks, Eerste Deel, Amsterdam 1897.*
- Prof. Dr. Gustav Roloff, *Die Begründung der englischen Seevorherrschaft, Sonderabdruck aus den Preußischen Jahrbüchern von Hans Delbrück, 49. Jahrgang, Band 123, 1. Quartal, 3. Heft, Berlin 1906.*  
— *Geschichte der europäischen Kolonisation seit der Entdeckung Amerikas, Heilbronn 1913.*
- Pieter de la Rue, *Staatkundig en Heldhaftig Zeeland, Middelburg 1736.*
- Dr. Moritz Rühlmann, *Geschichte der Ruder-, Segel- und Dampfschiffe in Allgem. Maschinenlehre, 5. Band, Berlin 1903.*
- Journal van M. de Ruijter 1659/60, uitgegeven door Gerhard Leslie Grove, in *Historisch Genootschap te Utrecht, 3 Reeks, Werken No. 23, Amsterdam 1907.*
- P. Haverkorn van Rijsewijk, *Willem van der Velde, de Oude, zijn leven en zijn werk, in Oud Holland, zestiende Jaargang, Amsterdam 1898, Tweede aflevering.*  
— *De eerste oorlog met England en Willem van der Velde, de Oude, in Oud-Holland, zeventiende Jaargang, Amsterdam 1899, Eerste aflevering.*  
— *Willem van der Velde, de Oude, te zee en te land, in Oud-Holland, achttiende Jaargang, Amsterdam 1900, Eerste aflevering.*
- P. A. Samson, *Histoire de Guillaume III, roi d'Angleterre, tome I—III, à la Haye, 1703—1704.*
- Journal gehouden in 1665 op het ship de Vrijheid door A. van Sasse van Ijsselt, 's-Hertogenbosch in Taxandria, *Tijdschrift voor Noordbrabantsche Geschiedenis en Volkskunde, tweede Jaargang, Bergen-op-Zoom 1895.*
- Prof. D. Dietrich Schäfer, *Der Kampf um die Ostsee im 16. und 17. Jahrhundert, in Historische Zeitschrift von Heinrich von Sybel, 83. Band, Neue Folge, 47. Band, München 1899.*
- D. Heinrich Schäfer, *Geschichte von Portugal, in Geschichte der europäischen Staaten von Heeren und Ukert, Hamburg 1852.*
- Hollandsche scheepsbouw, waarin vertoont werd, hoedanigh alle sloopstouwen en andere deelen in een volmaect schep geplaatst zijn, Amsterdam 1678.*
- Dr. Daniel François Scheurleer, *Michiel Adriaansz de Ruijter, Leven en daden naar berichten samengesteld in opdracht van het nationaal Comité voor de Herdenking van zijn 300-jarigen geboortedag, 's-Gravenhage 1907.*  
— *Onze Mannen ter zee in dicht en beeld, 's-Gravenhage 1912—13.*
- Prof. Henry L. Schoolcraft, *The capture of New-Amsterdam, in The English Historical Review, vol. XXII, No. 88, October, London 1907.*
- Dr. Gilesius Dionijs Jacob Schotel, *Iets over Hieronijmus van Beverningh en Bruno van der Dussen, s'-Hertogenbosch 1847.*
- Wouter Schouten van Haerlem, *Oost-Indische vojagie, Amsterdam 1676.*
- Georg Schreiber, *Beschreibung einer neuen und zuvor nie ausgegangenen Büchsenmeisterei, Breslau.*
- Tjard Schwarz, *Die Entwicklung des Kriegsschiffbaues vom Altertum bis zur Neuzeit, in Sammlung Göschen, Leipzig 1909.*
- Ballhausen, *Die englisch-holländischen Seekriege.*

- Eva Scott, Rupert, Prince Palatine, Westminster 1899.  
 — The King in Exile, The wanderings of Charles II from June 1646 to July 1654, London 1905.
- Jacob Hendrik Hora Siccama, Schets van de diplomatieke Betrekkingen tusschen Nederland en Brandenburg 1596—1678, academisch Proefschrift, Utrecht 1867.
- Sidney, Papers, consisting of a journal of the earl of Leicester and original letters of Algernon Sidney, edited by Robert Willis Blencowe, London 1825.
- Henry Sidney, earl of Romney, Diary of the times of Charles II, edited by Robert Willis Blencowe, London 1843.
- Siegel, Vizeadmiral, Das Schiffswesen der Niederlande während des 16. und 17. Jahrhunderts, in Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 15. Jahrgang 1912—13, September 1913, Berlin 1913.  
 — Das Schiffswesen in Frankreich von Franz I. bis Louis XV, 1515—1715, in Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 16. Jahrgang, 1913—14, November 1913, Berlin 1914.  
 — Über das Geschützwesen an Bord der Schiffe für die Zeit von seiner Einführung an bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts, in Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 16. Jahrgang 1913—14, April 1914, Berlin 1914.
- Casimiri Siemienowicz, equitis Lithuani, olim Artilleriae regni Poloniae Propraefecti, Artilleriae pars prima, Amsterodami 1650.
- Pieter Simons, Historische Verhandelingen, Amsterdam 1830.  
 — Jān de Witt en zijn tijd, Amsterdam 1832—1842.
- Thomas Skinner, The life of General Monk, duke of Albemarle, Published from an Original Manuscript, the second Edition, London 1724.
- Sir Robert Slyngesbie, A discourse of the navy 1660, edited by J. R. Tanner, in Publications of the Navy Records Society, vol. VII., London 1896.
- Mattheus Smallegange, Nieuwe Cronijk van Zeeland, Middelburg 1696.
- William Smith III, The history of the Province of New-York from the first discovery to the year 1732, London 1757.
- Robert Southey, Lives of the British admirals with an introductory view of the naval history of England, vol. V, London 1840.
- Thomas Alfred Spalding, A Life of Richard Badiley, viceadmiral of the fleet, Westminster 1899.
- Thomas Sprat, The History of the Royal Society of London for the improving of natural knowledge, London 1667.
- Statuti della Nazione Olandese-Alemanna in Livorno, Livorno 1832.
- Francis Steinitz, The ship, its origin and progress, being a general history from its first invention to the latest improvements, London 1849.
- Alfred Stenzel, Kapitän zur See, Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten mit Berücksichtigung der Seetaktik, Dritter Teil von 1600—1720, Hannover 1910.
- Pedro van der Straten, Brieven uijt Livorno, 's-Gravenhage 1653.
- Henry Stubbe, A further justification of the present war against the united Netherlands, London 1673.
- Eugène Sue, Histoire de la Marine Française, Paris 1845.
- Pierre Suri rey de Saint-Remy, Commissaire Provincial de l'artillerie, Mémoires d'artillerie, troisième édition, Paris 1745.
- Hans Svendsen, Til Orlogs under de Ruyter, Dagbogsoptegnelser udgivne ved Gerhard Leslie Grove, Kjøbenhavn 1909.
- Willem Swinnas, Engelse, Nederlandse en Munsterse Krakkeelen, Rotterdam 1666/67.
- L. Sijlvius, Historien onses tijds, behelzende saken van Staet en Oorlogh, beginnende met 1669 en eijndigende na 1679, Amsterdam 1685.
- Ihr Jan Willem van Sijpesteijn, Geschiedkundige Bijdragen, Eerste en tweede aflevering, Willem Frederik, Prins van Nassau, en Johan de Witt, Eene bijdrage tot de Geschiedenis van de Eerste stadhouderlooze Regeering gedurende de Jaaren 1650—1664, 's-Gravenhage 1864—1865.
- Joseph Robson Tanner, The administration of the navy from the Restoration to the Revolution, Parts I—II, 1660—1679, in The English Historical Review, vol. XII, London 1897.  
 — A descriptive catalogue of the naval manuscripts in the Pepysian Library, vol. I, in Publications of the Navy Records Society, vol. XXVI, London 1903.



- Jean Baptiste Tavernier, *Les six voyages*, Paris 1678.
- Jacob Coenraad Temminck, *Coup d'oeil général sur les possessions néerlandaises dans l'Inde Archipélagique*, Leide 1846—49.
- Sir William Temple, *Observations upon the United Provinces of the Netherlands, the fifth edition*, Amsterdam 1696.
- *Lettres, écrites durant son ambassade à la Haye au comte d'Arlington et à Monsieur le chevalier Jean Trevor*, par M. D. Jones traduites de l'Anglais, à la Haye 1700.
- *The works, a new edition*, London 1770.
- Hugues de Terlon, *Mémoires pour rendre compte au roy de ses négociations depuis l'année 1656 jusqu'en 1661*, Paris 1682.
- Jan Rudolf Thorbecke, *Historische schetsen*, 's-Gravenhage 1860.
- John Thurloe, *A Collection of the State Papers from 1638—53*, vol. I—II, London 1742.
- J. A. Alberdinck Thijm, *Een woord over de instandhouding der ruine van het Huis te Brederode*, in *De Nederlandsche Spectator* 1866, No. 42.
- Thijsius No. 2729, *Narratione della segnalata vittoria ottenuta dall'Armata Olandese sopra l'Inglese a vista del Porti di Livorno in Bibliothek*, Leiden.
- Dr. M. C. Tideman, *De zee betwist, Geschiedenis der onderhandelingen over de zeeheerschappij tusschen de Engelsche Republiek en de vereenigde Provinciën voor den eersten zee-oorlog*, Dordrecht 1877.
- Tidskrift i Sjöväsendet, utgивen af Kongl. Örlogsmanna-sällskapet i Carlskrona 1900, 63e årg., *Slaget i Öresund 1658, Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan 1658 å flaggskeppet Victoria*.
- Johan Tjassens, *Zee-Politie der vereenichde Nederlanden, den tweeden druk*, 's-Gravenhage 1670.
- Sammelband Sign.: Tm 4230 stuk 1) *Frans van Mieris, Verhandeling over de Leenovrigheid van het Graafschap in Holland*, Leiden 1748.
- stuk 4) *Histoire du Differend entre leurs nobles puissances, les Etats de la Province de Zélande, et son Altesse Sérénissime, Guillaume-Charles-Henri-Friso, au sujet du Marquisat de Veere et de Vlissingen*, London 1742.
- Heinrich von Treitschke, *Die Republik der vereinigten Niederlande*, Heidelberg 1869, in *Historische und Politische Aufsätze*, 5. Auflage, Leipzig 1886, 2. Band, *Die Einheitsbestrebungen zerteilter Völker*.
- Henri-Charles de la Trémoille, *Prince de Tarente, Mémoires*, Liège 1767.
- Albert von Treskow, *Leben des Prinzen Ruprecht von der Pfalz*, Berlin 1854.
- Leven en Bedrijf van den zeeheld Cornelis Tromp, graaf van Sijllesburg*, Amsterdam 1692.
- O Troude, *Batailles navales de la France*, publiées par L. Levot, Paris 1867.
- J. C. Tuxen, *Niels Juel og Tordenskjold, Skildringer fra Søkrigen, Andet oplag, Udvalget for Folkeoplysningens Fremme*, Kjøbenhavn 1883.
- Diego Ufano, capitán, *Tratado de la Artilleria y uso della Practicado*, Brusselas 1613.
- Sammelband Sign.: Ut 7787 No. 1. *Capel, Vorstellungen des Nordens oder Bericht von einigen Nordländern, absonderlich von dem Grönlande*, Hamburg 1675.
- No. 2. *Georg Nicolaus Schurtzen, Bericht von der Natur und Eigenschaft, auch Nachstellung und Fang des Walfisches*, 1672.
- No. 3. *Kurtze Erzählung von dem Anfange und Fortgange der Schiffahrt biss auff unsere Zeit*, Hamburg 1676.
- No. 4. *Friedrich Martens von Hamburg, Spitzbergische oder Grönländische Reise-Beschreibung, gethan im Jahre 1671*, Hamburg 1675.
- Petrus Valkenier, *'T Verwerd Europa ofte Politijke en Historische Beschrijvinge der oorsaken van de oorlogen in en omtrent de Nederlanders zedert 1664*, den tweeden druk, Amsterdam 1675.
- Dirk Veegens, *Historische Studien*, uitgegeven door Jacob Dirk Veegens, 's-Gravenhage 1885.
- Bondich Verhael des oorlogs tusschen de 2 Noordse rijken, Deenmarcken en Sweden, beginnende in de maendt Junij 1657 en eindigende in 't jaer 1660 den 27 Majj*, stilo veteri, Amsterdam 1660.
- Historisch Verhael, en Politique Bedenkingen aengaende de Bestieringe van Staet en Oorloghssaken onder de Bedieningen van Cornelis en Johan de Witt*, 1653—1672. Amsterdam 1677.

- Kort en Bondigh Verhael, van 't geene in den oorlogh tusschen den Koning van Engellant, de Ho Mo Heeren Staten der Vereenighde Nederlanden en den Bisschop van Munster is voorgevallen, Uijtrecht 1667.
- Théodore Verhoeven, Histoire de la vie et de la mort des 2 frères, Corneille et Jean de Witt, Utrecht 1709.
- Philippe le Valois, Marquis de Villette, Mémoires, publiés pour la Société de l'histoire de France, 36, 2 par M. Monmerqué, Paris 1844.
- Dr. Walter Vogel, Angriffe und Angriffsversuche gegen die Britischen Inseln, in Meereskunde, Heft 115, Berlin 1916.
- Hugo Grotius und der Ursprung des Schlagwortes von der Freiheit der Meere, in Meereskunde, Heft 136, Berlin 1918.
- François Marie Arouet de Voltaire, Le Siècle de Louis XIV, publié par M. de Francheville, Troisième édition, Leipsic, 1754.
- C. Vosmaer, Een Portret van den Kommandeur Gideon de Wildt, in De Nederlandsche Spectator 1866, No. 29.
- R. W. P. de Vries, M. Az. de Ruijter, 1607—76, zijn tijd en tijdgenooten, Amsterdam 1907.
- Dr. Hermann Wätjen, Die Niederländer im Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtstellung, in Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins herausgegeben von Dietrich Schäfer, Band II, Berlin 1909.
- Jan van Wagenaar, Vaderlandsche Historie vervattende de Geschiedenissen der vereenighden Nederlanden, inzonderheit die van Holland, van de vroegsten tijden af, Deel III, XII, XIII, XIV, Amsterdam 1750—1756.
- Historische Verhandeling over de Natuur, Uitneemendheid en Paalen der Waardigheid van Stadhouder in de Vereenigde Provinciën, Amsterdam 1787.
- Eliot Warburton, Memoirs of Prince Rupert and the cavaliers, London 1849.
- Sir Philip Warwick, Memoirs of the reign of Charles I with a continuation to the restauration of Charles II, London 1701.
- Journal van den admiraal Jacob van Wassenaar-Obdam, 1658/59, uitgegeven door Gerhard Leslie Grove, in Historisch Genootschap te Utrecht, 3 Reeks, Werken No. 23, Amsterdam 1907.
- Guilelmus Welwod, De dominio maris iuribusque ad dominium praecipue spectantibus assertio brevis ac Methodica, Hagae-comitum 1653.
- Stanley J. Weyman, Oliver Cromwells Kinsfolk, in The English Historical Review, vol. VI, January, No. 21, London 1891.
- Henry Benjamin Wheatley, Samuel Pepys and the world, he lived in, London 1880.
- Bulstrode Whitelocke, Memorials of the English Affairs from the beginning of the reign of Charles I to Charles II, London 1682.
- Memoirs, biographical and historical, by R. H. Whitelocke, London 1860.
- H. S. M. van Wickevoort-Crommelin, Klein Hollandia en Jan de Witt in 1672 in Tweemaandelijksch Tijdschrift voor Letteren, Kunst, Wetenschap en Politiek, Amsterdam 1896.
- Abraham de Wicquefort, Histoire des Provinces-Unies des Pais-Bas, publiée au nom de la Société d'Histoire à Utrecht, tome I par M. L. Ed. Lenting, Amsterdam 1861, tome II—IV par C. A. Chais van Buren, Amsterdam 1864—74.
- W. Wilde, De eerste Engelsche oorlog, in Studien, Godsdienst, Wetenschap, Letteren, Nieuwe Reeks, Vier en Dertigste Jaargang, Zeven en Vijftigste Deel, Utrecht 1901.
- Georg Wiscelinus, Die Hudson-Fulton-Feier, in Marine-Rundschau, Berlin 1909, Juli bis Dezember.
- Nicolaes Witsen, Aloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier, Amsterdam 1671.
- Brieven van Johan de Witt, Eerste Deel, 1650—57, bewerkt door Robert Fruin, uitgegeven door Gerhard Willem Kernkamp, in Historisch Genootschap te Utrecht, 3 Reeks, Werken No. 18, Amsterdam 1906.
- Brieven van Johan de Witt, Tweede Deel, 1658—1664, bewerkt door Robert Fruin, uitgegeven door N. Japikse, in Historisch Genootschap te Utrecht, 3 Reeks, Werken No. 25, Amsterdam 1909.
- Brieven geschreven tusschen Johan de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt der vereenighde Nederlanden van 1652—1669, Deel I—II, 's-Gravenhage 1723.
- van 18./XII. 1654—29./V. 1660, Deel III, 's-Gravenhage 1724.
- van 1./VII. 1660—27./XII. 1669, Deel IV, 's-Gravenhage 1724.

- Brieven geschreven tusschen Johan de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt der vereenighde Nederlanden van 1652—58, Deel V, 's-Gravenhage 1725.  
— van 1659—1664, Deel VI, 's-Gravenhage 1725.
- Johann de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mogende Heeren Staten van Hollandt ende West-Vrieslandt, Deel I—II, 1653—68, Utrecht 1717.
- Mémoires de Jean de Witt, traduits de l'original en Français, par Emanuel van der Hoeven, Ratisbonne 1709.
- R. Wittmer, Kapitän zur See, Die Zusammensetzung und Taktik der Schlachtflotten in Vergangenheit und Gegenwart, in Meereskunde, Heft 56, Berlin 1911.
- Anthony Wood, Athenae Oxonienses, an exact history of the writers and bishops, who have had their education in the University of Oxford from 1500—1695, to which are added: The Fasti Oxonienses or annals of the said University from 1500—1690, a new edition by Philip Bliss, London 1815—1820.
- Walter Wood, The battleship, being the story of the greatest naval weapon from the first ship-of-the-line, London 1912.
- Wulf, Stabszahlmeister, Der Anstrich der Kriegsschiffe, Ein geschichtlicher Rückblick, in Marine-Rundschau, Berlin 1909, Juli bis Dezember.
- Hendrik van Wijn en Andere, Bijvoegsels en aanmerkingen, bestaande in noodige Naleezingen voor de vaderlandsche Historie van Jan van Wagenaar, Amsterdam 1797 bis 1801.
- Dr. J. A. Wijnne, De Geschillen over de afdanking van 't Krijgsvolk in de vereenigde Nederlanden, in de jaren 1649 en 1650, en de Handelingen van Prins Willem II, in Historisch Genootschap te Utrecht, Nieuwe Reeks, Werken No. 41, Utrecht 1885.
- Charles Duke Yonge, The History of the British navy from the earliest period, second edition, London 1866.
- James Stuart, duke of York, Memoirs of the English affairs, 1660—73, London 1729.
- Axel Zettersten, Svenska flottans historia, åren 1635—1680, Norrtegelge 1903.
- Cornelis Gijsbertsz. Zorgdraeger, Bloeiende opkomst der aloude en Hedendaegsche Groenlandsche visscherij, Tweede druk, Amsterdam 1728.
-

Motto: Die Kriegskunst ist die allerhöchste Kunst. Man soll sie aber nur zur Verteidigung des Vaterlandes und zum Besten der Menschheit anwenden.

## Vorwort.

Aus den mir gelegentlich der Dreihundertjahrfeier des Geburtstages von M. de Ruijter 24./III. 1907 bekannt gewordenen Schriften ersah ich, daß die ruhmreichste Tat desselben, die Einfahrt in die Themse 1667, am wenigsten Beachtung gefunden. Eine eingehendere Erforschung des Seezuges im Jahre 1667 erschien mir deshalb der Mühe wert. Da aber die drei englisch-holländischen Seekriege eng miteinander zusammenhängen und zum näheren Verständnis des 2. der 1., zum näheren Verständnis des 3. der 2. unbedingt erforderlich ist, so habe ich mir die spezielle Bearbeitung aller drei zum Ziel gesetzt. Am Schluß des 3. werde ich in einem Nachtrage auf die Bedeutung hinweisen, die diese drei Kriege nicht bloß für die damalige Zeit gehabt, sondern gerade für die Zukunft haben werden. Erst durch die genaue wissenschaftliche Untersuchung der Seekämpfe innerhalb 1652—1674 wird es augenscheinlich, von welcher ausschlaggebenden Wichtigkeit Holland durch seine Lage bei europäischen Verwickelungen sein kann.

ERSTER  
ENGLISCH-HOLLÄNDISCHER  
KRIEG

# Ursachen.

## Die hauptsächlichsten Quellen.

### I. Holländische.

Lieuwe van Aitzema, *Saken van Staet en Oorlogh*, in 's-Gravenhage 1669. Die in *Revue Historique*, 33e année, tome XCVIII, I Mai-Août, Paris, 1908, p. 24, erwähnte Neuauflage 1672 war mir nicht zugänglich. Leo van Aitzema wurde 1606 zu Dockum (Provinz Friesland) geboren als Sohn des Sekretärs der Admiralität von Friesland<sup>1</sup>). 1652, März bis August, war er in England. Er hatte sich in seinem Werk „*Herstelde Leeuw*, Utrecht 1652, mehr holländisch als oranisch gezeigt und sich dadurch die Feindseligkeit der Zeeländer zugezogen. Diese beraubten ihn nach seiner Rückkunft an der Küste. Von da an hatte er die Zeeländer. Auf Befehl von Bremen und Lübeck wurde er aus England zurückgerufen<sup>2</sup>). L. van Aitzema wurde durch seinen Oheim Foppe van Aitzema Resident der Hansestädte im Haag<sup>3</sup>). Er sprach mehrere Sprachen<sup>4</sup>). Über die Art, wie er sich Schriftstücke für sein Werk beschaffte, vgl. *Bijdragen voor vaderlandsche Geschiedenis*, uitgegeven door Mr. Is. An. Nijhoff, vervolgd door P. Nijhoff, Arnhem 1864, *Nieuwe Reeks III*, 219—233; *Geheime Briefwisseling van L. van Aitzema 1654—1660* door Robert Fruin, sowie C. F. Wurm,

<sup>1</sup>) *Bijdragen voor vaderlandsche Geschiedenis*, uitgegeven door Mr. Is. An. Nijhoff, vervolgd door P. Nijhoff, Arnhem 1864, *Nieuwe Reeks III*, 221. — <sup>2</sup>) *Bijdragen dito III*, 225.

— <sup>3</sup>) *Geschiedenis van het Nederlandsche volk* door Petrus Johannes Blok, Groningen 1899, IV, 480. — <sup>4</sup>) Jacques Basnage, *Annales des Provinces-Unies à la Haye* 1726, Préface pag. VIII. Basnage war ein französischer protestantischer Geistlicher von Rouen, der bei Widerrufung des Edikts von Nantes nach Holland floh. (*Memorials of Sir William Penn*, by Granville Penn, London 1833, II, 358.) Er starb 1723 als Pastor einer wallonischen Kirche im Haag (Abraham de Wicquefort, *Histoire des Provinces-Unies des Pais-Bas*, Amsterdam 1861, Tome I, Préface pag. XXXI; vgl. Petrus Johannes Blok, *Geschiedenis van het Nederl. volk*, Groningen 1902, V, 474—475). Er war ein Feind J. de Witts. (*Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevollmachtigden van den Staedt*, 's-Gravenhage 1724, III Deel, voorreden pag. XII).

Studien über den Nachlaß des L. van Aitzema, Hamburg 1854, und Jahresberichte der Geschichts-Wissenschaft, 27. Jahrg., 2. Teil, III, 65, W. Wilde: Ehrenrettung von L. van Aitzema, St. G. W. L. G. Seite 99—118. — L. van Aitzema schöpfte auch aus Hollandsche Mercurius.

Sign.: Angl. II, 9, 6. Nr. 33 (Sammelband; Jena, Baco [Bacon] von Verulam) Wahrhaftiger Discurs zwischen einem holländischen und einem engelländischen Schiffer, Amsterdam 1854.

Cornelis Cauw, Groot Placaet-boeck vervattende de Placaten van de Heeren Staten General der vereenigde Nederlande, 's-Gravenhage 1664.

Pieter de la Court of Pieter van den Hove. Aanwijzing der heilsame politike Gronden en Maximen van de Republiek van Holland en West-Vriesland tot Leiden en Rotterdam 1669. Pieter de la Court (1618—1685), ein Freund Johan de Witts aus seiner Studienzeit zu Leiden, stellt die Staaten von Holland als eine durch keine Verpflichtungen gegenüber der Union einigermaßen gebundene Macht dar<sup>1)</sup>. Pieter de Groot und Herr van Willighem haben ihn bestimmt zum Schreiben des Werkes<sup>2)</sup>. 10./VII. 1661 wird dieses an Johan de Witt gesandt<sup>3)</sup>. Pieter de la Court wurde veranlaßt, sein Buch 1662 noch zu vergrößern<sup>4)</sup>, Johan de Witt fügte mit eigener Handschrift mehreres vor dem Druck hinzu<sup>5)</sup>. Pieter de la Court konnte 1660 noch nicht die Resolutien van Holland benutzen, sie waren noch nicht gedruckt und von L. van Aitzema waren nur einige Teile der ersten Ausgabe in seiner Hand<sup>6)</sup>. Das Buch 10./XII. 1668 bei der Versammlung der Staaten von Holland und Westfriesland mit Privilegium von 15 Jahren, durch J. de Witt unterzeichnet, ausgestattet, wurde 28./V. 1669 durch Verordnung widerrufen und bei Strafe von 600 Gulden verboten<sup>7)</sup>. Vgl. O. van Rees, Verhandeling over de gronden en maximen van Holland van Pieter de la Court, Utrecht 1851.

<sup>1)</sup> Onze Gouden Eeuw, De Republiek der vereenigde Nederlanden door Dr. Pieter Lodewijk Muller, Leiden 1896, II, 369. — <sup>2)</sup> De Gids, Amsterdam 1853, zeventiende jaarg., Nieuwe Reeks, zesde jaarg., II, 510-520 stukken betreffende Pieter de la Court door Mr. J. Heemskerk. — <sup>3)</sup> Historische Studien door Mr. Dirk Veegens uitgegeven door Mr. Jacob Dirk Veegens, 's-Gravenhage 1885 II, 35. — <sup>4)</sup> dito II, 36. — <sup>5)</sup> dito II, 37 vgl. J. de Witt en zijn tijd door P. Simons, Amsterdam 1832, I Deel, IV hoofdstuk, pag. 167 und Robert Fruin, Het aandeel van J. de Witt aan het Interest van Holland van Pieter de la Court 1662 in De Gids 1865 II, 459. — <sup>6)</sup> Historische Studien II, 46. — <sup>7)</sup> Historisch Verhaal en Politique Bedenkingen aengaende de Bestieringe van Staet onder C. en J. de Witt, Amsterdam 1677, pag. 492 und Geschiedenis der Staatkunde van J. de Witt door W. C. Knottenbelt, Amsterdam 1862, hoofdstuk III, pag. 151.

Mémoires de Jean de Witt, traduits de l'original en François par Emanuel van der Hoeven à Ratisbonne (Regensburg) 1709 sind eine stark umgestaltete französische Bearbeitung von Pieter de la Courts Werk. (Historische und politische Aufsätze von Heinrich von Treitschke, fünfte Auflage, Leipzig 1886, II, 465, und Histoire des luttes entre les puissances maritimes par Sirtema de Grovestins, Paris 1851, I, 162).

Hollandsche Mercurius bringende het verhael der saecken voorgevallen in 1651 tot Januario 1652 tot Haerlem 1652, dito in 1652 tot Januario 1653 tot Haerlem 1653. — Das Journalistenwerk Hollandsche Mercurius ist die Fortsetzung von älteren Zeitchroniken in 40 Teilen von 1650 an, ursprünglich wöchentlich erschienen und zusammengestellt aus Börsen- und Zeitungsberichten nebst persönlicher Information der Bearbeiter. (Geschiedenis van het Nederlandsche volk door Petrus Johannes Blok, Groningen 1902, V, 476).

Leven en bedrijf van Michiel de Ruijter, beschreeven door Gerard Brandt, uitgegeven door E. M. Engelberts, Amsterdam 1794—97: Die von A. A. Vorsteman van Oijen, Voor- en nageslacht van Michiel Adriaansz de Ruijter, Rijswijk, 1907, voorbericht, erwähnte Neuausgabe Ds. H. J. Spijker, Brandts Leven van Michiel de Ruijter, Dordrecht, 1835—37, I.—V. Deel, war mir nicht zugänglich. Gerard Brandt, geboren 1622, war Dichter, Uhrmacher, später Arminianischer Prediger zu Hoorn und Amsterdam, Freund von Hooft, Bewunderer von Joost van den Vondel<sup>1)</sup>. Er schrieb auch die Historie der vermaerde zee- en kooststadt Enchhuizen, 2<sup>de</sup> druk met vervolg van Sebastiaen Centen, Hoorn 1747. Brandt starb 1685<sup>2)</sup>. Die Lebensbeschreibung von de Ruijter war, als Brandt starb, nur zum Teil gedruckt, sein Sohn gab dieselbe zuerst 1687 heraus<sup>3)</sup>. Von den Söhnen des Verfassers wurde dessen Werk ins Deutsche und Französische übersetzt<sup>4)</sup>. Brandt benutzte L. van Aitzema, Hollandsche Mercurius, Abraham de Wicquefort (s. später) und Lambert van den Bos (s. später).

<sup>1)</sup> Petrus Johannes Blok, Geschiedenis van het Nederlandsche volk, Groningen 1902, V, 475. — <sup>2)</sup> Historisch Genootschap te Utrecht, III Reeks; Werken No. 19, Notulen gehouden ter Staten Vergadering van Holland 1671—75 uitgegeven door Dr. Japikse, Amsterdam 1903, p. 285; R. W. P. de Vries, M. de Ruijter en zijn tijd, Amsterdam 1907, p. 16. — <sup>3)</sup> Geschiedenis van het Nederlandsche zeezezen door Mr. Johannes Cornelis de Jonge, Haerlem 1859, II Deel, Bijlage I p. 763. — <sup>4)</sup> Rudolph Rittmeyer, Seekriege, Berlin 1907, Band I, Vorwort p. XXVI.



Leven en Bedrijf van Cornelis Tromp, Amsterdam 1692. Der Verfasser ist unbekannt, er benutzte L. van Aitzema, Hollandsche Mercurius, Lambert van den Bos, Ontstelde zee (s. später) und Nicolaas Witsen (s. später). Aus ihm schöpfte Samuel Colliber, *Columna rostrata or a critical history of the English sea-affairs*, London 1727<sup>1)</sup>.

Verhael gehouden door de Heeren H. van Beverningk, W. Nieupoort, P. van der Perre en A. P. Jongestal in 's-Gravenhage 1725.

Abraham de Wicquefort, *Histoire des Provinces-Unies des Pais-Bas*, publiée au nom de la Société d'Histoire d'Utrecht par M. L. Ed. Lenting, Amsterdam 1861, tome I, par C. A. Chais van Buren, Amsterdam 1864, tome II, dito 1866, tome III, dito 1874, tome IV. A de Wicquefort wurde 24./XII. 1606 zu Amsterdam geboren<sup>2)</sup>, er stammte aus einer Kaufmannsfamilie<sup>3)</sup>; er studierte zu Leijden, 1646 wurde er Resident des Kurfürsten von Brandenburg zu Paris<sup>4)</sup>. Hier lernte er Godefroi d'Estrades kennen. Durch de Wicqueforts Hände gingen alle Schriften Louis XIV., von denen J. de Witt Kenntnis haben sollte<sup>5)</sup>. Er heiratete zu Paris Marie Bouliou<sup>6)</sup>. Durch die Heirat seines Bruders Joachim mit Made-moiselle Wilhelm wurde er verwandt mit P. C. Hooft, Landvogt zu Muijden, und Constantin Huijgens<sup>7)</sup>. A. de Wicquefort fiel in Ungnade bei Mazarin durch seine Schriften „*Les Historettes de la Cour, les amours du et les échappées des nièces de son eminence*“; er wurde in die Bastille 1659 geworfen<sup>8)</sup>, dann, verbannt, kam er nach dem Haag<sup>9)</sup>. 1662 wurde er holländischer Resident von Polen und Braunschweig-Lüneburg<sup>10)</sup>. Er war ein treuer Freund J. de Witts<sup>11)</sup>. Durch dessen Einfluß wurde er beauftragt, die Geschichte der Generalstaaten von 1648—1667 zu schreiben<sup>12)</sup> im Geist der herrschenden Partei. Das Buch wurde durch J. de Witt und Herrn van Wimmenum genau nachgesehen und verbessert, es war schon auf der Druckpresse<sup>12)</sup>, sein Druck wurde aber 1672

<sup>1)</sup> Rudolph Rittmeyer, *Seekriege*, Berlin 1907, Band I, Vorwort p. XXVI. — <sup>2)</sup> Tome I, Préface, p. VII. — <sup>3)</sup> Petrus Johannes Blok, *Geschiedenis van het Nederl. volk*, Groningen 1902, V, 473 und Wickevoort Crommelin in *Nijhoffs Bijdragen* IV Reeks, I, 237. — <sup>4)</sup> P. J. Blok V, 473. — <sup>5)</sup> Verslagen en mededeelingen der Koninklijke Akademie van Wetenschappen, Afdeling Letterkunde, Amsterdam 1897, IV Reeks, I, 221. — <sup>6)</sup> Tome I, Préface, p. X. — <sup>7)</sup> Tome I, Préface, p. VII. — <sup>8)</sup> *Annales des Provinces-Unies* par Jacques Basnage, à la Haye 1726, I, Préface, p. V und Blok, V, 473. — <sup>9)</sup> wie <sup>7)</sup> und Tome I, Préface, p. XII. — <sup>10)</sup> Blok V, 473. — <sup>11)</sup> wie <sup>9)</sup>. — <sup>12)</sup> Tome I, Préface, p. XVI. — <sup>13)</sup> *Geschiedenis des Vaderlands* door Willem Bilderdijk uitgegeven door H. W. Tijdeman, Amsterdam 1836, X, 257; 1670 angefangen mit dem Druck.

verschoben <sup>1)</sup>. A. de Wicquefort wurde 25./III. 1675 wegen Landesverrat erst auf die Vorpforte zu Gravenhage, dann auf Loevestein gefangen gesetzt <sup>2)</sup>. (De oorsprong van Loevestein en Monnikenland door Mr. van Dam van Brakel, te Gorinchem 1856, p. 59. A. de Wicquefort mit einem Bruder des Admiral Howard zu lebenslänglichem Gefängnis in Loevestein verurteilt).

Seine Verurteilung erfolgte 20./XI. 1675 <sup>3)</sup>, 1679, 11./II. floh er nach Celle. Dort wurde er als Rat der Herzöge von Braunschweig-Lüneburg angestellt <sup>4)</sup>. Er starb daselbst 1682 <sup>5)</sup>. Sein Werk sollte Basnage 1684 fortsetzen, aber dieser verwahrte sich dagegen <sup>6)</sup>. Von der ersten Ausgabe zu Haag 1719 wurden die ersten 4 Bücher gedruckt, 1745 wurde mit dem 10. Buche aufgehört <sup>7)</sup> im Druck. A. de Wicquefort schrieb noch *Mémoires touchant les ambassadeurs et les ministres, publiés par L. M. Paves avec des réflexions par Gallardi*, Cologne 1677—79, 2 vols, und *L'ambassadeur et ses fonctions, à la Haye* 1681, 2 vols <sup>8)</sup>.

Brieven van Johan de Witt, 1650—57 bewerkt door Robert Fruin, uitgegeven door G. W. Kernkamp, Amsterdam 1906, Eerste Deel, in Historisch Genootschap te Utrecht, 3 Reeks Werken No. 18.

## II. Englische.

The letters and speeches of Oliver Cromwell, by Thomas Carlyle, edited by S. C. Lomas, London 1904.

The History of the rebellion and civil wars in England, by Edward Hyde, earl of Clarendon, reedited by W. Dunn Macray, Oxford 1888; vgl.: The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, written by himself, Oxford 1857, vol. I, Pref. p. V—VI; The secret history of the Court of Charles II by a member of his privy council, London 1792; Oeuvres de Louis XIV, Paris 1806, II, 316—318; Life of Edward Hyde, first earl of Clarendon, by T. H. Lister, London 1838, vol. I, Pref, p. VIII—IX, p. 559—560; The Merry Monarch or England under Charles II, by W. H. Daven-

<sup>1)</sup> Blok V, 474. — <sup>2)</sup> Blok V, 474 und *Vaderlandsche Historie vervattende de Geschiedenis der vereenigde Nederl. van Jan van Wagenaar*, Amsterdam 1756 [Neuausgabe 1792—1800 nur in den ersten 2 Bänden mir zugänglich gewesen] XIV, 381. — <sup>3)</sup> Basnage I, Préface, p. VI, laut *Secrete Resolutien* 22/XI. 1675, — J. v. Wagenaar, *Vaderl. Historie* XIV, 381. — <sup>4)</sup> *Hollandsche Mercurius* 1679, p. 119. — <sup>5)</sup> Blok V, 474; J. van Wagenaar XIV, 382. — <sup>6)</sup> Blok V, 474; A de Wicquefort, Tome I, Préface, p. XXXI. — <sup>7)</sup> Blok V, 474 vgl. *Bilderdijk* X, 257. — <sup>8)</sup> *Burnets History of my own time*, ed. by Airy, Oxford 1897, II, 63; siehe später.

port Adams, London 1885, II, 326—328; The Political History of England, vol. VIII, the history of England, 1660—1702 by Richard Lodge, London 1910, p. 477.

Publications of the Navy Records Society vol. XIII, Letters and papers relating to the first Dutch war 1652—54, edited by Samuel Rawson Gardiner, London 1899, vol I.

Calendar of the State Papers Domestic Series 1651—52, edited by Mary-Anne Everett Green, London 1877, vol. IV, 1./XI. 1651—30./XI. 1652.

The life of General Monck, duke of Albemarle, by Thomas Gumble, London 1671. Gumble war ein Kaplan Monks, er benutzte ein Journal von Monks besten Flaggoffizieren (Preface, p. II) und schrieb ab von A short and true account of the material passages in the late war by the earl of Castlemaine, now published by Thomas Price, In the Savoy 1671.

James Heath. A Chronicle London 1676, the second edition. James Heath war der Sohn von Robert Heath, einem königlichen Messerschmied. Er schrieb eine kurze Chronik des inneren Krieges von 1637—1663 in 4 Teilen, London 1663. Er schrieb auch Flagellum or the life and death, birth and burial of Cromwell, London 1663, welches Werk 1665 zum 3. Male herausgegeben wurde<sup>1)</sup>. Heath schrieb und verbesserte Bücher für seinen Unterhalt<sup>2)</sup>, er leitete seine Informationen her von Dr. George Bates, einem Arzt in Charles II. Dienst<sup>3)</sup>.

The Memoirs of Edmund Ludlow, lieutenant-general of the horse, edited by C. H. Firth, Oxford 1894. Ludlow wurde in der Grafschaft Wilts geboren 1617<sup>4)</sup> als Sohn von Henry Ludlow of Mayden-Bradley (Fasti Oxonienses by A. Wood, a new edition by Philip Bliss, London 1815, I, 487). Er wurde Generalleutnant der Reiterei, Mitglied des Staatsrats und Parlaments, er war einer von denen, die über Charles I zu Gericht saßen, und starrer Republikaner<sup>5)</sup>, Ende August 1660 floh er nach Frankreich<sup>6)</sup>. Sein Werk schrieb er zwischen 1663 und 1673<sup>7)</sup>, er war sehr genau im

<sup>1)</sup> Athenae Oxonienses by Anthony Wood, a new edition and a continuation by Philip Bliss, London, 1817, III, 663. Vgl. The life and times of Anthony Wood 1632—95 described by himself, collected by Andrew Clark in The English Historical Review vol. XI, London 1896, No. 42 April 1896. — <sup>2)</sup> The life of Richard Deane general-at-sea by John Bathurst Deane, London 1870, p. 39. — <sup>3)</sup> wie <sup>2)</sup> p. 40. — <sup>4)</sup> The Memoirs of E. Ludlow vol. I, p. 38. The life of Algernon Sidney, by A. Ch. Ewald, London 1873, I, 386. — <sup>5)</sup> The Memoirs of E. Ludlow I, Preface, p. XLII. — <sup>6)</sup> I, Preface, p. XLI. — <sup>7)</sup> I, Preface, p. X und The English Historical Review, London 1895, X vol., July p. 583—586. Critic by A. W. Ward.

Aufzeichnen des Selbsterlebten, aber ungenau in dem, was er nicht persönlich erlebte <sup>1)</sup>. Er starb 1692 <sup>2)</sup>. Sein Werk wurde gedruckt zu Vivai im Kanton Bern 1698 und in demselben Jahre veröffentlicht <sup>3)</sup>.

Sidney Papers and letters of Algernon Sidney, edited by R. W. Blencowe, London 1825.

Henry Stubbe, A further justification of the present war against the united Netherlands, London 1673. Henry Stubbe war ein einfacher Mathematiker und guter Physiker <sup>4)</sup>, er schöpfte aus L. van Aitzema.

John Thurloe, secretary, A Collection of the State Papers of, London 1742. John Thurloe, Sohn von Thomas Thurloe, Rektor von Abbots-Roding (Essex), geb. 1616, studierte Rechtswissenschaft <sup>5)</sup>. Er begleitete März 1651 als Sekretär den englischen Gesandten Oliver St.-John nach den Generalstaaten und kehrte mit ihm Juni 1651 zurück. Er wurde April 1652 Sekretär des Staatsrats <sup>6)</sup>. Dezember 1653 wurde er Staatssekretär unter Cromwell, 21./VIII. 1655 bekam er die Postverwaltung <sup>7)</sup>, 1656, September, wurde er zum Parlamentsmitglied für die Insel Ely (an der Ouse, Grafschaft Cambridge) erwählt <sup>8)</sup>, 1658, 4./II. Kanzler der Universität Glasgow, 1658 31./XII. Universitätsmitglied von Cambridge <sup>9)</sup>. Thurloe blieb Staatssekretär bis 1660, 14./I., er wurde 15./V. 1660 des Hochverrats angeklagt und verhaftet <sup>10)</sup>, 29./VI. 1660 erlangte er die Freiheit wieder, sein Tod erfolgte am 21./II. 1668 <sup>11)</sup>. Vgl.: Die Politik Cromwells in der Auffassung John Thurloe's von Dr. Sigismund Freiherr von Bischoffshausen, Innsbruck 1899, p. 1—9 und The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, by Henry Craik, London 1911, II, 9. Der Wert der Briefe L. van Aitzemas unter den Thurloe State Papers besteht im freien Urteil über Personen und Parteien. (Bijdragen voor vaderl. Geschiedenis door Is. An. Nijhoff, vervolgd door P. Nijhoff, Arnhem 1864, Nieuwe Reeks, III Deel, p. 232.)

<sup>1)</sup> The Memoirs of E. Ludlow I, Preface, p. LXV. — <sup>2)</sup> I, Preface p. VII. — <sup>3)</sup> I, Preface p. X. — <sup>4)</sup> Athenae Oxonienses by Anthony Wood ed. by Bliss, London 1817, III, 1071. — <sup>5)</sup> J. Thurloe, A. C. of the St. P., I vol., Preface, p. XI. — <sup>6)</sup> I, Preface, p. XII. — <sup>7)</sup> I, Preface, p. XIII und The last years of the Protectorate by C. H. Firth, London 1909, I, 28 als Generalpostmeister konnte er ein wirksames System von Spionage organisieren (The English Historical Review, London 1898, XIII, 527 Thurloe and the Post Office), als Staatssekretär hatte er eine Anzahl Korrespondenten draußen, in England hielt er Agenten, die mit allen Parteien in Berührung waren. — <sup>8)</sup> Diary of Thomas Burton edited by J. T. Rutt, London 1828, IV, 497. Thurloe Ely 1654, 1656. — <sup>9)</sup> Thurloe, A. C. of the St. P. I, Preface, p. XVII. — <sup>10)</sup> I, Preface, p. XVIII. — <sup>11)</sup> I, Preface, p. XIX.

**Bulstrode Whitelocke's Memorials of the English Affairs**, London, 1682. Die in „Politik Cromwells in der Auffassung Thuroloes“ von Dr. S. Freiherrn von Bischoffshausen, Innsbruck 1899, Vorwort p. XI, erwähnte Neuauflage Oxford 1853 war mir nicht zugänglich. Bulstrode Whitelocke, Sohn von Sir James Whitelocke und Elisabeth, Tochter von Edward Bulstrode of Hudgeley or Hedgley<sup>1)</sup>, wurde 6./VIII. 1605 in der Grafschaft Buckinghamshire geboren, wurde 1645 Kommissar der Admiralität<sup>2)</sup> und 1648 Kommissar des neuen großen Siegels der Republik, 1651 24./XI. kam er in den Staatsrat, November 1653 war er Gesandter in Schweden und wurde zum Knight of the order of Amaranta von der Königin Kristina gemacht<sup>3)</sup>; August 1654 war er Präsident des Staatsrats<sup>4)</sup> und Oktober 1659 Mitglied des Wohlfahrtausschusses<sup>5)</sup>. Er starb 1675 28./VII. am Stein. Er war verheiratet mit Rebekka, Tochter von Thomas Benet, Ratsherr von London<sup>6)</sup> und strenger Puritaner<sup>7)</sup>.

#### A) MITTELBARE URSACHEN.

Der Streit um das *dominium maris* in Verbindung mit dem Flaggengruß und dem Recht des Fischens ist wohl als die vornehmste mittelbare Ursache anzusehen<sup>8)</sup>. Schon 1202, also unter John Lackland, soll es eine englische Verordnung gegeben haben, wonach jeder Befehlshaber eines englischen Kriegsschiffs jedes fremde Fahrzeug nehmen sollte, welches nicht vor ihm die Flagge herabließ und die Segel strich<sup>9)</sup>. Sollte aber der Anspruch auf die Seeherrschaft von der normannischen Eroberung her abgeleitet werden, so müßte dieser erhoben sein, als die Franzosen 1204 von der Normandie Besitz genommen<sup>10)</sup>. In einem Vertrag von 1299, zwischen Philippe IV., le Bel, von Frankreich

<sup>1)</sup> The English Historical Review, London 1895, X, 271. Bulstrode Whitelockes leiblicher Vetter, Sir Richard Bulstrode, der bei seinen Memoiren die seines Veters benutzte (*ibidem* X, 268). — <sup>2)</sup> Athenae Oxonienses, London 1817, III, 1042. — <sup>3)</sup> *Ibid.* III, 1043. — <sup>4)</sup> Auch Lordkommissar des Schatzes (Diary of Thomas Burton ed. by T. J. Rutt, London 1828, IV, 498.) — <sup>5)</sup> Athenae Oxonienses, III, 1044. — <sup>6)</sup> Athenae Oxonienses III, 1046, vgl. Memoirs of Bulstrode Whitelocke by R. H. Whitelocke, London 1860, p. 65. — <sup>7)</sup> Histoire des luttes entre les puissances maritimes par S. de Grovestins, Paris 1851, I, 307. — <sup>8)</sup> Leven van Michiel de Ruiter beschr. door Brandt uitgegeven door Engelberts I, 48. — <sup>9)</sup> Calendar of the State Papers Domestic Series by Mary Anne Everett Green, London 1878, 1652/53, Vol. V, p. 259; Rittmeyer, Seekriege, Berlin, 1907, I, 191; Alfred Stenzel, Seekriegsgeschichte, Hannover und Leipzig 1910, II, 168, III, 38; vgl. Brieven geschreven ende gewisselt tusschen J. de Witt en de Gevolmaghtigden van den Staedt 's-Gravenhage 1724, IV, 816. — <sup>10)</sup> The Fortnightly Review, London 1866, vol. V, 15 May to 1 August 1866 The Sovereignty of the sea by J. K. Lughton, p. 723.

und Edward I., post conquest or Longshanks, von England, soll die bevorrechtete Stellung der englischen Flagge anerkannt sein<sup>1)</sup>. Nach den Parlamentsberichten aus der Zeit Edwards III., of Windsor und Henrys V., of Monmouth von England sind die Könige und ihre Ahnen immer Herrscher zur See gewesen. Eine Schrift aus der Zeit Edwards I. besagt, daß die Könige im friedlichen Besitz der Herrschaft zur See waren, nicht weil sie domini utriusque ripae (Normandie hatten sie nicht mehr) waren, sondern nur allein als Beherrscher von England<sup>2)</sup>. Der Vertrag, genannt „Magnus Intercursus“, wurde 1495 15./II. zwischen Henry VII. von England und Philipp I. dem Schönen von Österreich, auch Graf von Holland<sup>3)</sup> abgeschlossen<sup>4)</sup>. Der Vertrag von Windsor 1506, eine Erneuerung des vorhergehenden, zwischen Henry VII. von England und Philipp dem Schönen von Österreich zustande gebracht, wurde von den Holländern Malus Intercursus genannt, weil der 14. Artikel des Magnus Intercursus, welcher freie Fischerei ohne Abgabe gewährte, nicht mit ratifiziert wurde<sup>5)</sup>. Die Vereinbarung gen. „Magnus Intercursus“ ist außer 1506, noch 1515, zwischen Maximilian I. von Deutschland und Henry VIII. von England, und 1520, zwischen Karl V. von Deutschland und Henry VIII. erneuert worden<sup>6)</sup>. Aber diese mit dem Könige von England abgemachten Verträge schlossen den König von Schottland nicht ein (Schottland kam erst später zu England) und die Generalstaaten waren keine Vasallen von den Nachkommen des Vertragschließers, Philipp von Österreich<sup>7)</sup>. Es wurde 1541 19./II. zu Binz (Binche)

<sup>1)</sup> Basnage, Annales des Provinces-Unies, à la Haye, 1726, I, 249, vgl. Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage 1920, I, 136. —

<sup>2)</sup> Stubbe, A further justification of the present war, London 1673, p. 123; Sir John Borroughs, Keeper of the records of the Tower of London, A treatise of the Sovereignty of the British seas; vgl. The life of Richard Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 516; John Borroughs, A treatise of the Sovereignty of the British seas proved by records, history and municipal laws of this Kingdom gedruckt 1633 und ibid. p. 517, 1651 wieder gedruckt; ferner Thomas Wemyss Fulton, The Sovereignty of the sea Edinburgh and London 1911. —

<sup>3)</sup> De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, Leiden 1900, p. 111. —

<sup>4)</sup> Hollandsche Mercurius 1651, p. 49, 53, Leven van Michiel de Ruiter I, 45, nach Emanuel van Meteren Historie der Nederlandscher ende haerder Na-buren Oorlogen ende Geschiedenissen. 's-Gravenhage 1614 I, 9 und II, 35—39. — A de Wicquefort, Histoire des Provinces-Unies, Amsterdam 1864, II, 120. — <sup>5)</sup> The English Historical Review, London 1906, vol. XXI, April No. 82; Secretary Thurloe on the Relations of England and Holland by C. H. Firth, p. 320. — <sup>6)</sup> Leven van Michiel de Ruiter I, 45, nach Emanuel van Meteren, Historie der Nederlandscher Oorlogen, II, 35—39; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1724, IV, 125 und 134; Henry Stubbe, A further justification, p. 129: magnus oder haereditarius intercursus zwischen Karl V. und Henry VIII. ratifiziert. — <sup>7)</sup> Henry Stubbe, A further justification, p. 130.

im Hennegau, 25 km östlich von Charleroi, ein Übereinkommen vereinbart zwischen Maria von Ungarn, Statthalterin der Niederlande seit 1530, und James V. von Schottland zur Sicherheit des Handels und der Fischerei<sup>1</sup>). Der freie Verkehr in den schottischen Seen wurde den Holländern 1550 15./XII. im „Ewigen Edikt“<sup>2</sup>) oder „foedus celebre“<sup>3</sup>) als Fortsetzung des Binzer Vertrages (geschlossen zwischen Maria von Ungarn und Mary, Witwe des Königs James V. von Schottland) zugestanden<sup>4</sup>). Der Heiratsvertrag von 1553 zwischen Filip II. von Spanien und Mary I., the Catholic, von England bestätigte den Magnus Intercursus-Vertrag von 1495<sup>5</sup>), und im Januar 1573 wurde zwischen Königin Elizabeth von England und Filip II wieder alles auf 2 Jahre geregelt<sup>6</sup>). Die Generalstaaten schlossen 1585 einen Vertrag mit der Königin Elizabeth zur Sicherung der See<sup>7</sup>). Die 1594 getroffene Vereinbarung James VI. von Schottland mit den Generalstaaten, zu Edinburgh, gelegentlich der Kindtaufe des Prinzen Henry of Wales, bei dem die Generalstaaten Paten waren<sup>8</sup>), befestigte die vorhergehenden Verträge<sup>9</sup>). Charles I. von England brachte 1625 27./IX. den Vertrag von Southampton mit den Generalstaaten zur Sicherung der See zum Abschluß. Keiner von den 40 Artikeln enthält aber etwas über den Flaggenreiß<sup>10</sup>). Aus der Reihe dieser laufenden Verträge ist das ungefähre Verhältnis zwischen England und den Generalstaaten zu ersehen. Gegen die unumschränkte Herrschaft der Engländer in den englischen Seen machten die Holländer vom ersten Tag ihrer Unabhängigkeit an Einwendungen<sup>11</sup>), sie veranlaßten Männer wie Grotius<sup>12</sup>), vor ganz Europa das gleiche Recht aller Nationen zur

---

<sup>1</sup>) Verhael gehouden door H. van Beverningk, 's-Gravenhage 1725, p. 241. — <sup>2</sup>) Hollandsche Mercurius 1651, p. 53. — <sup>3</sup>) M. C. Tideman, De zee betwist, Dordrecht 1877, Inleiding p. 1 nach S. Muller, Mare clausum, Bijdrage tot de Geschiedenis der rivaliteit van Engeland en Nederland in de XVII<sup>e</sup> eeuw, Amsterdam 1872, blz. 29, 32, 33. — <sup>4</sup>) Verhael gehouden door H. van Beverningk, p. 241; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt IV, 148. — <sup>5</sup>) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt IV, 125 und 134, nach William Cambdenus (Camdenus, Camden), Annales rerum Anglicarum et Hibernicarum regnante Elisabetha usque ad 1589, London 1615—1627 (Lugd. Bat. 1639, Amsterdam 1677) I, 46. — <sup>6</sup>) Ibidem nach Cambdenus, II, 242, vgl. Thomas Rymers, Foedera, Conventiones inter reges Angliae, T. 1—20, London 1816—1830. Neue Ausgabe von Clarke and Holbrooke. — <sup>7</sup>) Verhael gehouden door H. van Beverningk, p. 283. — <sup>8</sup>) Hollandsche Mercurius 1651, p. 53. — <sup>9</sup>) Verhael] gehouden door H. van Beverningk, p. 241; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, IV, 148. — <sup>10</sup>) Verhael gehouden door H. van Beverningk, p. 283; Belgium Concernentia, Sammelband, Sign.; TK 142, No. 7 Tractat der Verbündnüss, gedruckt 1626. — <sup>11</sup>) The Fortnightly Review, London 1866, V, 729. — <sup>12</sup>) Hugo Grotius, De mari libero Lugd. Bat. (Leiden) 1633.

Benutzung des Meeres darzutun, gegründet auf die unermeßliche und unbeständige Natur des Ozeans<sup>1)</sup>. Selden<sup>2)</sup> verfocht dagegen den Grundsatz, daß das Meer als Teil eines Reiches, wie es bei Rom und Venedig der Fall gewesen, gelten könne<sup>3)</sup>. Graswinckel<sup>4)</sup> erhielt für Widerlegung von Seldens de mari clauso von den Generalstaaten ein Jahrgeld von 500 Gulden<sup>5)</sup>. Charles I. von England ließ das Kriegsschiff „Royal Sovereign“ als ein sichtbares Zeichen der englischen Oberhoheit zur See bauen<sup>6)</sup>. Diese erstreckte sich ursprünglich von Scarborough (Grafschaft York) bis zur flandrischen Küste und von Southampton (Grafschaft Hants) bis an die Mündung der Seine<sup>7)</sup>. Schon 1635 wurde das Hoheitsrecht auf die 4 englischen Seen (Oceanus Germanicus, Oceanus Britannicus, Oceanus Vergivius, Oceanus Hyperboreaues)<sup>8)</sup> in einer Ausdehnung nördlich bis zu den Shetlandinseln, östlich bis Dänemark und den Niederlanden, südlich bis zur spanischen Nordküste, westlich bis über Irland hinaus geltend gemacht<sup>9)</sup>. Später wurde das Streichen der Flagge und Fallenlassen der Segel vom Cabo de Finisterre (Nordwestspitze Spaniens) bis zur Mitte von Statland (Norwegen) gefordert<sup>10)</sup>. Sir William Monson (1569—1643), Admiral und Schriftsteller zur Zeit Elizabeths und James I., hat den Grundsatz aufgestellt: „Gelangt eine fremde Flotte in die Seen, in denen die englische Oberherrschaft zur See anerkannt wird, hat sie in Lee des englischen Flaggschiffs zu kommen, die Marssegel zu streichen und die Flagge einzuziehen<sup>11)</sup>. Lord William Howard, Baron of Effingham, Vater des berühmten Besiegers der Armada (Lord Charles Howard, Baron of Effing-

---

1) Vgl. Hugo Grotius und der Ursprung des Schlagworts von der Freiheit der Meere, von Dr. Walter Vogel, Meereskunde, Heft 136, Berlin 1918. — 2) John Seldon, *Mare clausum vel de domino maris*, London et Lugd. Bat. 1636. — 3) August Ferdinand Lüders, *Geschichte des holländischen Handels*, Leipzig 1788, p. 333. — 4) Theod. J. F. Graswinckel *I. C. Maris liberi vindiciae adversus Gulielmum Welwodum, britannici maritimi dominii assertorem*, Hagae — comitum 1653. — *De dominio maris iuribusque ad dominium praecipue spectantibus assertio brevis ac Methodica auctore Gulielmo Welwodo Anglo*, Hagae — comitum 1653. — 5) August Ferdinand Lüders, *Geschichte des holländischen Handels*, p. 333. — 6) M. C. Tideman, *De zee betwist*, Inleiding p. 1, nach S. Muller, *Mare clausum*, blz. 246. — 7) Stubbe, *A further justification*, p. 128. — 8) Hugo Grotius und der Ursprung des Schlagworts von der Freiheit der Meere, von Dr. Walter Vogel, p. 32. — 9) Tideman, *De zee betwist*, Inleiding, p. 3 nach S. Muller, *Mare clausum* blz. 23—25. — 10) *The Fortnightly Review* 1866, V, 731, vgl. L. van Aitzema, V, XXXXV, 391; Rittmeyer, *Seekriege* I, 189—190 und Philip Howard Colomb, *Naval warfare*, London 1891, p. 2—3, *Outline Chart of the British seas*. — 11) *The Fortnightly Review* 1866, V, 719, er schrieb 1635—1640 „the discourses“ (*The Encyclopaedia Britannica*), vgl. L. van Aitzema, V, XXXXV, 390.



ham, 1<sup>th</sup> earl of Nottingham [1536—1642], seines Vaters Schwester Elizabeth Howard war Mutter der Anna Boleyn<sup>1)</sup>, wurde von Mary I. abgesandt, um ihren Bräutigam Filip II. von Spanien, 1554, in einen englischen Hafen zu geleiten; er feuerte eine Breitseite in das spanische Flaggschiff, weil dieses das englische Vorrrecht, Anerkennung der englischen Oberhoheit durch Flaggen einziehen und Segelstreichen, unbeachtet gelassen und verlangte Rechtfertigung<sup>2)</sup>. James I. forderte ebenfalls das Streichen von Flagge und Toppsiegel<sup>3)</sup>. Cromwell erneute diese Bestimmung<sup>4)</sup>. Der Flaggengruß wurde von den Engländern als Pflicht und Unterwerfung beansprucht<sup>5)</sup>, aber aus Höflichkeit von den Holländern ausgeübt<sup>6)</sup>. Die Holländer fühlten das Unwürdige, im Kanal die Flagge streichen und die Marssegel einziehen lassen zu müssen<sup>7)</sup>. Die Erzwingung des alten Gesetzes von der Oberherrschaft zur See vom kriegführenden Standpunkt aus machte den Krieg unvermeidlich<sup>8)</sup>. Der holländische Admiral Martin Tromp erhielt die unbestimmte und geheime Instruktion, keine andere Ehrerbietung zu erweisen als die, welche er erhalten<sup>9)</sup>.

Vor dem Vertrag von 1495 wurden verschiedentlich Abgaben für das Fischen gefordert und gegeben<sup>10)</sup>, obwohl Edward I. post conquest or Longshanks 28./IX. 1295 den Holländern Fischfreiheit bei Yarmouth<sup>11)</sup> gewährt haben soll. Filip II. von Spanien erlangte 1553 von Mary I., von England die Erlaubnis, für 21 Jahre an der Nordküste von Irland zu fischen bei jährlicher Zahlung von 1000 Pfund Sterl. (Gerard Malins, *lex mercatoria*)<sup>12)</sup>. Das Verfügungsrecht über die Ausübung der Heringsfischerei

1) The Encyclopaedia Britannica. — 2) The Fortnightly Review 1866, V, 720; vgl. Holl. Mercurius 1654, p. 66. Vertrag zu Brüssel 1563 31/X. über das Streichen mit Philipp II. — 3) Tideman, De zee betwist, Inleiding p. 7 nach J. F. van Reede van Oudshoorn, De salutatione maritima Trajecti ad Rhenum (Utrecht) 1830 dissert. inaug. p. 26. — 4) Rittmeyer, Seekriege, I, 191; Alfred Stenzel Seekriegsgeschichte, Hannover und Leipzig 1910, II, 168, III, 38. — 5) Basnage, I, 248, Das Flaggestreichen für die Holländer eine Lehnspflicht gegenüber den Herren des Oceans. — 6) A. de Wicquefort II, 120; Leven van Michiel de Ruiter I, 46; Basnage I, 248—249; Tideman, De zee betwist, Inleiding p. 11 nach L. van Aitzema, III Deel, XXXII Hoofdstuk, p. 731 u. A. de Wicquefort I, 48. — 7) The life of Richard Deane by J. B. Deane, p. 397. — 8) History of the Commonwealth by S. R. Gardiner, London 1897, II, 109. — 9) L. v. Aitzema, III, XXXII, 730; A. de Wicquefort, II, 126; Leeven en Daaden der doorluchtigste Zee-Helden door Lambert van den Bos, Amsterdam 1683, p. 524, siehe später; Edward Hyde, earl of Clarendon's, History of the rebellion and civil wars reedited by Dunn Maeray, Oxford 1888, V vol., book XIII, p. 253—254; Tideman, De zee betwist, V, 122, 124; History of the Commonwealth by S. R. Gardiner, II, 115. — 10) Verhael gehouden door H. van Beverningk, p. 241 — 11) E. Luzac, Hollands rijkdom, Leijden, 1781, II, 258, über Luzac s. später. — 12) wie 10) und Henry Stubbe, A further justification, p. 128.

gehörte James I. als König von Schottland<sup>1)</sup>. 1608 entstand der erste Streit zwischen den Holländern und Engländern über die Heringsfischerei<sup>2)</sup>. 1609 16./V. verbot James I., das Fischen in den englischen Seen<sup>3)</sup> und ließ 1610 eine öffentliche Verordnung für das Fischen anfertigen<sup>4)</sup>. 1636 fand der zweite Streit um die Heringsfischerei statt. Charles I. ließ durch den Grafen von Northumberland die holländische Fischerflotte verjagen und verschaffte dadurch seiner Forderung, daß Holland nur gegen eine jährliche Abgabe die Fischerei betreiben dürfte, vorübergehend Geltung<sup>5)</sup>. Nach der englischen Revolution glaubten die Holländer an nichts mehr gebunden zu sein.

Standen die Geltendmachung der Oberherrschaft in den vier englischen Seen, der Flaggenruß und die Fischereifrage im engsten Zusammenhang, so mußte die militärische Eifersucht der Engländer in hohem Maße wachsen, je mächtiger die Kräfte des Gegners zur See wurden. Wie Englands Politik vorher gegen Spanien als stärkste Macht auf dem Kontinent gerichtet war, so wendete es sich jetzt gegen Holland. Die Ehre der Engländer litt viel bei dem Angriff Martin Tromps auf die Spanier unter Antonio d'Oquendo 21./22./X. 1639 in the Downs<sup>6)</sup>. Der Erfolg gegen die Spanier 1639 und gegen die Dünkirchener machte die Holländer aber auch sehr stolz<sup>7)</sup>. Die Zeiten waren vorbei, in der die Engländer in den Generalstaaten den gewünschten Bundesgenossen gegen Spanien sahen, man war äußerst empfindlich gegen jede Beleidigung von dem gehaßten Nebenbuhler geworden<sup>8)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Stubbe, A further justification p. 130, A de Wicquefort II, 120; vgl. Basnage, I, 248, der von letzterem abgeschrieben. — <sup>2)</sup> August Ferdinand Lüders, Geschichte des holländischen Handels, p. 332 nach Jan van Wagenaar, Vaderlandsche Historie, IV, 326. — <sup>3)</sup> Tideman, De zee betwist, Inleiding, p. 3. — <sup>4)</sup> Verhael gehouden door H. van Beverningk, p. 241; The English Historical Review, vol. XXI, No. 82, April 1906, p. 325. — <sup>5)</sup> Verhael gehouden door H. van Beverningk, p. 241; Anchtell Grey, Debates of the house of Commons, London 1763, II, 340; The life of Richard Deane by J. B. Deane, p. 514; Rittmeyer, Seekriege, I, 189; August Ferdinand Lüders, Geschichte des holländischen Handels, p. 332—333; Het voorspel van d. eersten E. o. door Elias, I, 161. — <sup>6)</sup> Stubbe, A further justification, p. 125, vgl. Dr. Pieter Lodewijk Muller, Onze gouden Eeuw, Leijden 1896, II, 342; Naval Heroes of Holland by J. A. Mets, New-York, 1902, p. 154, Tromp verletzte die englische Neutralität in dieser Schlacht; Rittmeyer, Seekriege, I, 142—143, Sir Walter Raleighs (1552—1618) Ausspruch: „Whosoever commands the sea, commands the trade, whosoever commands the trade of the world, commands the richness of the world and consequently the world itself.“ — <sup>7)</sup> Memorials of the life of Sir William Penn by Granville Penn, London 1833, I, 396 und I, 408, nach Samuel Colliber, Columna Rostrata or a critical history of the English sea affairs, London 1727, p. 23; Alfred Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 38. — <sup>8)</sup> Willem Christiaan Knottenbelt, Geschiedenis der Staatkunde van J. de Witt, Amsterdam 1862, I Hoofdstuk p. 45.

Darum wurde auch die geplante Ausrüstung von 150 Kriegsschiffen durch die Generalstaaten englischerseits aufs äußerste verurteilt und ungeheuer argwöhnisch betrachtet<sup>1)</sup>. Neben der militärischen Eifersucht bestand eine Handelseifersucht zwischen den zwei Ländern, die mit der Zeit sich immer erheblicher verschärfte. Holland war der größte Wettbewerber Englands im Welthandel geworden. Auf das ungeheure Wachstum des holländischen Handels waren die Engländer durch Sir Walter Raleigh aufmerksam geworden<sup>2)</sup>. Sir Walter Raleigh schrieb, der größte Fischreichtum sei an der englischen, schottischen und irischen Küste, aber die Holländer erzielten den beträchtlichsten Fischfang; das meiste Getreide wachse in den Ostseeländern, aber die Holländer hätten die größten Getreidevorrathshäuser; die bedeutendste Erzeugung an Wein und Salz finde in Frankreich und Spanien statt, aber die größten Lager davon seien in Holland. Das stärkste Wachstum des Holzes gehe im Osten vor sich, aber bei den Holländern finde man die größten Mengen zubereiteten Holzes in jeder Art vor; in England sei die beträchtlichste Wollerzeugung, dagegen in Holland die Tuchmacherei in höchster Blüte<sup>3)</sup>. 1609 scheint noch ein anderer Engländer seine Landsleute besonders auf die von den Holländern drohende Handelsgefahr aufmerksam gemacht zu haben<sup>4)</sup>. Beiderseits häuften sich im Laufe der Zeit die Beschwerden gegeneinander. Die Holländer klagten darüber, daß die Engländer auf der Insel Amboina (Hauptinsel der zweiten Gruppe der Molukken) eine Verschwörung angezettelt, daß sie den holländischen Handel zu Archangelsk (an der Mündung der Dwina), an der Ost-

---

<sup>1)</sup> A de Wicquefort, II, 122; Leven van Cornelis Tromp, p. 30; The Memoirs of E. Ludlow, I, 299; Bulstrode Whitelocke's Memorials, p. 510; Edward Hyde, earl of Clarendon's, History of the rebellion, V vol., XIII book, p. 255; Basnage, I, 256; P. A. Samson, Histoire de Guillaume III, roi d'Angleterre, à la Haye, 1703, I, 223; Tideman, De zee betwist, IV, p. 110; The English Historical Review, vol. XXI, No. 82, April 1906, p. 324; Publications of the Navy Records Society vol. XIII, Letters relating to the first Dutch war I, 50. — <sup>2)</sup> Nicolaas Godfried van Kampen, Leven van beroemde Nederlanders, Haarlem 1838, I, 249; Sir Walter Raleigh's I Select observations relating to trade, commerce, a coin, London 1696 in Tracts select a docum. III of English Monetary History by W. A. Shaw, London 1896, vgl. P. H. Colomb, Naval warfare, London 1891, p. 31; Sir Walter Raleighs History of the World 1702, geschrieben zwischen 1609—1617; Acta Borussica. I. Band, Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13.—18. Jahrhundert von Wilhelm Naudé, Berlin 1896, p. 335; Observations touching trade and commerce with the Hollanders and other nations 1603, Anderson Deduction of the origin of commerce, vol. 1—4, London 1801. — <sup>3)</sup> Verhandelingen en onuitgegeven stukken door Johannis Cornelis de Jonge, in 's-Gravenhage 1827, II, 281—283. — <sup>4)</sup> Tideman, De zee betwist, p. 2, nach S. Muller, Mare clausum, blz. 43—44, Thomas Overbury's Reisejournal.

see und im Mittelmeer geschädigt hätten<sup>1)</sup>. Die Engländer klagten, daß die Holländer allen Handel in Ostindien, Guinea, der Levante und dem Baltischen Meer an sich gerissen<sup>2)</sup>, auch den englischen Handel zu Hamburg und Dordrecht beeinträchtigt hätten<sup>3)</sup>. Die Schändlichkeiten, welche die Holländer auf Amboina an den englischen Untertanen begangen hätten, würden niemals vergessen werden<sup>4)</sup>. Der englische Handel auf Amboina, sowie Poulo-Rhan oder Run (südwestlich von Poulo-Ai), Poulo-Ai oder Wai (nordwestlich von Groß-Banda) und Lontor oder Groß-Banda (Bandainseln: dritte Gruppe der Molukken) sei von den Holländern in Beschlag genommen<sup>5)</sup>, die Holländer hätten die Eingeborenen unter englischer Flagge beraubt, um diese dadurch gegen die Engländer aufzuwiegeln, sie hätten Münzen anderer Nationen nachgemacht und als englische herabgewürdigt<sup>6)</sup>; 1603 hätten die Holländer versucht, die Eingeborenen von der Insel Run zu bestechen, damit sie nicht mit den Engländern handelten<sup>7)</sup>. Die Engländer forderten hohe Entschädigung von der Holländisch-ostindischen Kompagnie, sowie der holländischen Kaufmannschaft im Gebiet von Moskau und der holländischen Grönlands-Kompagnie<sup>8)</sup>. Am 21.II. a. St. Julianischer Kalender, engl., 3. III. n. St. Gregorianischer Kalender, holl., 1651 waren die Generalstaaten mit Frederik III. von Dänemark übereingekommen, den am 9./IX. 1649 geschlossenen Redemptionsvertrag zu erneuern, wonach auf 36 Jahre das Recht der Sundgebühr abzulösen war gegen Zahlung von 350 000 Gulden<sup>9)</sup>. Vor dem Redemptionsvertrag war schon zwischen diesen beiden Mächten der Vertrag von Kristianopol (Christianopolis) 13./VIII. 1645, 36 km ONO von Karlskrona, geschlossen worden<sup>10)</sup>. Die Überlassung der Regelung des

<sup>1)</sup> Hollandsche Mercurius 1652, p. 31; Leven van Michiel de Ruiter, I, 46; L. van Aitzema, III, XXXII, 705. — <sup>2)</sup> Thomas Gumble, The life of general Monck, p. 54. — <sup>3)</sup> wie <sup>2)</sup>, p. 55. — <sup>4)</sup> Stubbe, A., further justification p. 67. — <sup>5)</sup> wie <sup>4)</sup>, p. 68. — <sup>6)</sup> wie <sup>5)</sup>, p. 69; Sir W. W. Hunter, A history of British India, London 1899, I, 361 nach Cal. of the St. Papers East-Indies, 1617—21. — <sup>7)</sup> Sir William Wilson Hunter, A history of British India, London 1899, I, 351, nach Calendar of the State Papers East-Indies 1513—1616. — <sup>8)</sup> A de Wicquefort, II, 117; Sir W. W. Hunter, A history of British India, London 1900, II, 108, 1650—1651 brachte die Englisch-ostindische Compagnie zweimal ihre Beschwerden gegen die Generalstaaten vor den Staatsrat und im Januar 1652 noch einmal. — <sup>9)</sup> Staats- und sozialwissenschaftl. Forschungen von Schmoller, 10. Bd., 3. Heft, Beiträge zur wirtschaftl. Entwicklungsgeschichte der Niederl. von Dr. O. Pringsheim, Leipzig 1890, p. 21—22; S. R. Gardiner, History of the Commonwealth, London 1897, II, 82; Gesch. v. h. Nederl. volk door Blok, Groningen 1902, V, 11—12, vgl. L. v. Aitzema, III, XXXI, 654; James Geddes, History of the administration of J. de Witt, London 1879, I, 194. — <sup>10)</sup> Mémoires sur le commerce des Hollandais, p. 51.

Sundstreits an die Generalstaaten<sup>1)</sup> trug nicht weniger zur Verschärfung der Handelseifersucht der Engländer bei. Da die Amboina- und Bandainseln eine große Rolle in dem Handelsstreit bei allen späteren Verhandlungen spielen und die Streitfragen sehr verwickelte sind, muß hier zur besseren Erklärung näher darauf eingegangen werden. 21./II. 1605 nahm der holländische Admiral Steven van der Hagen das Kastell auf Amboina den Spaniern (Portugal damals mit Spanien vereinigt) ab. Die Engländer hatten ein Vorratshaus und eine Geschäftsstube auf Amboina<sup>2)</sup>. 1609 7./III. wurde zwischen den Engländern und Holländern ein Vertrag abgeschlossen, der 16./VII von James I., ratificiert wurde<sup>3)</sup>, zur gänzlichen Vertreibung der Spanier und Portugiesen<sup>4)</sup>. Nach Artikel 8 dieses Vertrags war den Engländern die Haltung von Agenten und eines Handelshauses zu Hitoe auf Amboina, Loehoe (Laha), Cambello (Kambeloe) auf Klein-Ceram und im Fort Victoria auf Amboina erlaubt<sup>5)</sup>. Fünf Handelshäuser hielten die Engländer aufrecht, nämlich 1. im Kastell von Amboina oder Fort Viktoria, 2. zu Hitoe, 3. zu Laha, 4. zu Cambello und 5. auf der Insel Larik bei Amboina<sup>6)</sup>. Sie ließen durch ihren Agenten Nathaniel Courthorpe die Insel Run mit 38 Mann von 1616 an besetzen<sup>7)</sup>. Die Insel Rosengin (Rosengain); 5 km südöstlich von Lontor oder Groß-Banda hatte sich ebenfalls unter englischen Schutz begeben<sup>8)</sup>, desgleichen Lontor oder Groß-Banda 1620<sup>9)</sup>. Die Holländer wirkten bald der Ausbreitung der Engländer entgegen, sie vertrieben 1621—1622 dieselben wieder von den Banda-Inseln<sup>10)</sup>.

<sup>1)</sup> Dr. Pieter Lodewijk Muller, *Onze gouden Eeuw* III, 342. — <sup>2)</sup> A de Wicquefort, I, 145; Johan Karel Jacob de Jonge, *De Opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost Indie, 's-Gravenhage en Amsterdam 1870*, V (II) Deel. p. V., Kastell von Amboina oder Fort Victoria; Verhandlungen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, Deel XLVII, Batavia-Solo, 's Hage 1894, 3 stuk; G. C. Klerk de Reus, *Geschichtlicher Überblick der Niederländisch-ostindischen Compagnie*, p. XIII, Fort Amboina 23/II. 1605 genommen; vgl. Jacob Coenraad Temminck, *Coup d'oeil général sur les possessions néerlandaises dans l'Inde Archipelagique*, Leide 1849, III, 223. Gouverneur Gaspar de Mello übergab das Fort Victoria (dito p. 219, gelegen auf Leitimor des Malais). Weiteres siehe unter Kolonien. — <sup>3)</sup> Hunter, *A history of British India*, I, 368; Alexander Charles Ewald, *Stories from the State Papers*, London 1882, II, 94, 1619 2/VI; vgl. Thomas Rymer, *Foedera, Conventiones* T 1—20, London 1816—1830; *Het voorspel v. den E. oorlog door Elias*, II, 37. — <sup>4)</sup> A de Wicquefort II, 145. — <sup>5)</sup> J. K. C. de Jonge, *De Opkomst van het Nederl. gezag in O. I.*, V (II), p. V; J. C. Temminck III, 225. — <sup>6)</sup> Hunter, *A history of British India*, I, 391. — <sup>7)</sup> Hunter, *A history of British India*, I, 387; vgl. *Het voorspel v. den E. oorlog door Elias*, II, 27. — <sup>8)</sup> wie <sup>7)</sup>, Hunter, I, 366. — <sup>9)</sup> wie <sup>7)</sup>, Hunter, I, 387, nach *Calendar of the State Papers East-Indies, 1617—1621*. — <sup>10)</sup> H. Stubbe, *A further justification*, p. 68; J. K. C. de Jonge, *De Opkomst van het Nederl. gezag in O. I.*, V (II), p. III; Hunter, *A history of British India*, I, 387; August Ferd. Lüders, *Geschichte des holl. Handels*, p. 127.

Die Engländer suchten sich durch geheime Einverständnisse mit den Eingeborenen von Laha und Cambello, die sich gegen die Holländisch-ostindische Kompagnie erhoben hatten, wenigstens Amboinas zu versichern. Die Holländer kamen einer Verschwörung auf die Spur<sup>1)</sup>. Die anderen Streitigkeiten der zwei ostindischen Kompagnien waren mannigfacher Art<sup>2)</sup>. An Unterhandlungen, um sie beizulegen, hatte es nicht gefehlt, aber sie zogen sich in die Länge<sup>3)</sup>. 30./I. 1623 war ein neuer Vertrag von 14 Artikeln, die eine Wiederholung derjenigen des Vertrags von 1619 enthielten, geschlossen worden<sup>4)</sup>, als die Ereignisse zu Amboina alle Abmachungen in Frage stellten. Am 23./II. 1623 wurde Meldung gemacht von der am Abend vorher vermuteten Verschwörung<sup>5)</sup>. Zum Beweise einer solchen gehörten nach der Vorschrift vom 5./VII. 1570 *indicia sufficientia ad torturam*<sup>6)</sup>. Beim Verhör unterwarf man die Leute der üblichen Peinigung, erst mit Wasser, dann mit brennenden Kerzen unter den Achseln und Ellbogen<sup>7)</sup>. Eine Woche dauerten die Verhöre, Peinigungen und Bekenntnisse<sup>8)</sup>. 9./III. 1623 wurde das Urteil an denjenigen, die man des *Crimen laesae majestatis* beschuldigte, vollzogen<sup>9)</sup>. Die Engländer beschwerten sich 12./X. 1624 gegen dies gerichtliche Verfahren<sup>10)</sup>. Laut Artikel 9 des Vertrages von 1623 war beschlossen, die Insel Run (Rhan) wieder den Engländern zurückzugeben<sup>11)</sup>. Aber da diese die Insel nicht wieder in Besitz genommen, besetzten sie die Holländer 1625 vorübergehend wieder. Dann zeigten die Engländer 1638 Neigung, sich von neuem auf der Insel Run festzusetzen, wurden jedoch von den ersteren verhindert, dies auszuführen<sup>12)</sup>. Die Engländer konnten das Verfahren der Holländer gegen ihre Angehörigen zu Amboina, sowie ihr teils mit Gewalt, teils mit

<sup>1)</sup> A de Wicquefort, II, 146. — <sup>2)</sup> Hunter, A history of British India, I, 379—381. — <sup>3)</sup> wie <sup>2)</sup>, p. 382, Stories from the State Papers by Ewald, II, 95. — <sup>4)</sup> Stories from the State Papers by Ewald II, 96; J. K. C. de Jonge De Opkomst van het Nederl. gezag in O. I., V (II), p. XXX, 21./I. 1623; Het voorspel v. den E. oorlog door Elias, II, 44 Pulo(Poeloe)-Run wird darin den Engländern zugestanden. — <sup>5)</sup> J. K. C. den Jonge, De Opkomst van het Nederl. gezag in O. I., V (II), p. V; Hunter, A history of British India, I, 389, Verschwörung am 10/20. II. 1623. — <sup>6)</sup> J. K. C. de Jonge, De Opkomst van het Nederl. gezag in O. I., V (II), p. VIII. — <sup>7)</sup> wie <sup>6)</sup>, p. XV. — <sup>8)</sup> Stories from the State Papers by Ewald, II, 99. — <sup>9)</sup> J. K. C. de Jonge, De Opkomst van het Nederl. gezag in O. I., V (II), p. XX; A de Wicquefort II, 1477/III, 1623; Stories from the State Papers by Ewald II, 97, nach State Papers East Indies, Narrations of the bloody proceedings at Amboina; Hunter, A history of British India, I, 393, 6 chief contemporary pamphlets on the Amboina tragedy; Historisch Genootschap te Utrecht, Kronijk, 5de Reeks, 27 Jaarg., 1871; grondig verhael von Amboina. — <sup>10)</sup> J. K. C. de Jonge, Het Opkomst van het Nederl. gezag in O. I., V (II), p. XXII—XXIV. — <sup>11)</sup> wie <sup>10)</sup>, p. XXXI u. XL. — <sup>12)</sup> wie <sup>11)</sup>, p. XLI.

List bewirktes Vertreiben von der Insel Run nicht vergessen, zumal sie keine zeitgemäße Genugtuung dafür erlangten<sup>1)</sup>. Schließlich brach sich mit der Zeit in England der Gedanke Bahn, daß man entweder mit den Generalstaaten zur vollen Einigung in allen Streitfragen und engen Anschluß kommen oder den holländischen Handel durch starke Gegenmaßregeln untergraben müßte<sup>2)</sup>. Nach dem Mißlingen der Absichten Oliver St.-Johns, des englischen Gesandten, die Generalstaaten zur Schließung einer Art Union mit Großbritannien zu überreden, wurde eine den Holländern gegenüber feindselige Handelspolitik angenommen<sup>3)</sup>. Am 19./X. 1651, ging die Navigationsakte durch<sup>4)</sup>, nachdem am 7./VIII. 1651 Sir Bulstrode Whitelocke im Parlament die Beschränkung der holländischen Schifffahrt beantragt hatte<sup>5)</sup>. Sie hatte am 1./XII. 1651. in Kraft zu treten<sup>6)</sup>. Sie war das Resultat langangehäufter Eifersucht. Der Grundsatz der Akte war keine neue Idee, schon 1624 19./VIII. (British Museum Admiralty M. S. 12496), 1646 und 1650 bestanden Anläufe dazu<sup>7)</sup>. Sir Josiah Child nannte die Navigationsakte „The maritime charter of England“<sup>8)</sup>. Zur Erteilung von Repressalienbriefen englischerseits<sup>9)</sup> kam bald noch die Forderung der Engländer auf das Durchsuchungsrecht der holländischen Handels- wie Kriegsschiffe nach Konterbande hinzu<sup>10)</sup>. Es entspann sich ein Streit in bezug auf den Umfang der Konterbande. Die Engländer verstanden darunter auch Getreide, Hülsenfrüchte

---

1) Gardiner, History of the Commonwealth, II, 81; Stubbe, A further justification, p. 136. — 2) Pieter Simons, Historische Verhandelingen, Amsterdam 1830, p. 80 nach Stubbe, A further justification, p. 119. — 3) Gardiner, History of the Commonwealth, II, 80. — 4) Hollandsche Mercurius 1651, p. 95—97; Leven van Michiel de Ruiter I, 47; L. van Aitzema, III, XXXI, p. 667—669. — 5) Thomas Carlyle, The letters of Oliver Cromwell, II, 247; Tideman, De zee betwist, Hoofdstuk III, 74. — 6) Tideman, De zee betwist, III, 75; L. van Aitzema III, XXXI, 667; Bulstrode Whitelocke's Memorials of the English Affairs p. 486; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville (Adrien Baillet, geb. zu Neuville-en-Hetz, einem Dorf bei Beauvais, Dep. Oise, 13./VI. 1649, gestorben 21./I. 1706 [Ersch und Gruber]), Paris 1703, III tome, X livre, p. 31. — 7) James Geddes, History of the administration of J. de Witt, I, 191; W. S. Lindsay, History of merchant shipping and ancient commerce, London 1874, II, 183—184. — 8) W. S. Lindsay, II, 188, vgl. *ibid.*, p. 199; New discourse on trade by Josiah Child 1665, Glasgow ed. 1751, sowie Tideman, De zee betwist, III Hoofdstuk p. 79 und Nauticus V, Berlin 1900, p. 162. — 9) 14./XI. 1651 den Erben des Robert und William Pawwlet wurden solche erteilt (Basnage, I, 220, Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, t. III, l. X, p. 31; P. A. Samson, Histoire de Guillaume III, à la Haye, 1703, I, 208—209; Nasporing van Hollands Heil en Pampen door H. J. Z. Coornhart, Rotterdam 1745, I, 232; Jan v. Wagenaar, Vaderl. Historie, XII, 212—213 nach L. v. Aitzema III, XXXI, 667—669). März 1652 gab das Parlament Repressalienbriefe gegen die Generalstaaten aus (Hollandsche Mercurius 1652 p. 9). — 10) L. van Aitzema III, XXXI, 659; Leven van Michiel de Ruiter, I, 47; Leven van Cornelis Tromp, p. 9; Basnage I, 248.

und andere Lebensmittel<sup>1</sup>). Sie behaupteten, daß die neutrale Flagge die feindlichen Güter nicht decke. Die Holländer dagegen waren der Ansicht, daß die neutrale Flagge die feindlichen Güter, ausgenommen die Konterbande, decke<sup>2</sup>). Der Unterschied in der Meinung über das Prisenrecht schien gleichfalls einen Krieg unvermeidlich zu machen<sup>3</sup>). Ferner bildete der freie Handel auf der Schelde zwischen Middelburg und Antwerpen eine große Streitfrage<sup>4</sup>). Die Engländer hatten während des niederländischen Freiheitskampfes Vlissingen und Brielle als Pfandstädte besetzt<sup>5</sup>). Sie hatten ungefähr 100 Jahre lang einen guten Handel auf der Schelde von Middelburg bis Antwerpen getrieben, bis die Holländer Vlissingen nahmen, das Fort Lillo (nördlich von Anvers oder Antwerpen) errichteten und so den Handel Antwerpens auf Kosten Amsterdams vernichteten. Alexander Farnese, Herzog von Parma, hatte zuerst den Wert des Besitzes von Vlissingen erkannt und die Einnahme desselben für unerläßlich erklärt, wenn man England mit Erfolg anzugreifen beabsichtigte<sup>6</sup>). Wollten die Holländer also den Engländern wieder freien Handel auf der Schelde zugestehen, hätten sie den Wohlstand des erst aufblühten Amsterdam opfern müssen<sup>7</sup>).

Die englischen Gesandten hatten 30./III. 1651 engere Allianz und Union mit den Generalstaaten gefordert<sup>8</sup>). Man verstand

---

<sup>1</sup>) A de Wicquefort, I, 119, vgl. J. J. Backer Dirks, *De Nederlandsche Zeemacht, 's-Gravenhage 1890*, I, 320. — <sup>2</sup>) Francis Charles Montague, vol. VII, *The history of England*, London 1907, p. 391; Gardiner, *History of the Commonwealth*, II, 111; L. van Aitzema III, XXXI, 695, 698, 710. — <sup>3</sup>) *Publications of the Navy Records Society* vol. XIII, *Letters relating to the first Dutch war* by Gardiner, London 1899, I, 176. — <sup>4</sup>) Gumble, *The life of general Monck* p. 56; *Memoirs of the reign of Charles I with a continuation by Sir Philip Warwick*, London 1701, p. 364. (Die in „Politik Cromwells in der Auffassung“ Thurloes von Dr. S. Freiherrn von Bischoffshausen, Innsbruck 1899, Vorwort p. XI, angegebene 3. Ausgabe 1703 war mir nicht zugänglich. Sir Philip Warwick wurde 1609 geboren, war 1660 Sekretär des Schatzmeisters earl of Southampton, starb 1683, sein Werk ist nicht erstklassig, aber enthält gute Berichte; vgl. *The life of E. H., earl of Clarendon* by Craik, London 1911, II, 237.) — Sir Richard Baker, *A Chronicle of the Kings of England* ed. by Edward Phillips, London 1674, p. 631. (Diese Chronik stimmt z. T. überein mit A. de Wicquefort, James Heath's *Chronicle*, Gumble, *The life of Monck*, B. Whitelocke's *Memorials* und Ludlow's *Memoirs*.) Roger Coke, *A delection of the Court of England*, London 1719, II, 15; Francis Maseres, *Historical select Tracts*, London 1815, p. 623. — <sup>5</sup>) *Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias*, I, 143. — <sup>6</sup>) *Meereskunde Heft 115, Angriffe und Angriffsversuche gegen britische Inseln*, von Dr. W. Vogel, Berlin 1916, p. 15, 22. — <sup>7</sup>) James Heath's *Chronicle* II, 308; Bishop Gilbert Burnet, *History of his own time*. ed. by Osmund Airy, Oxford 1897, I, 590. — <sup>8</sup>) *Hollandsche Mercurius 1651*, p. 51.



unter der Union gleiche Religion, Staatsverfassung und gleiche Handelsinteressen. Dies waren englischerseits zu weitgehende Zumutungen<sup>1)</sup>. Für Englands Freundschaft sollten die Generalstaaten alle ihre anderen Freunde und alle ihre Handelsvorteile verlieren<sup>2)</sup>. Sie würden in die Kriege mit den Feinden der englischen Republik verwickelt worden sein<sup>3)</sup>. Die Generalstaaten betrachteten diese Art Vereinigung als den Anfang zur Knechtschaft<sup>4)</sup>. Cromwell hat sich wohl keinen Augenblick der Einbildung hingegen, daß die Form einer solchen Union auf friedlichem Wege nicht verwirklicht werden konnte<sup>5)</sup>. Auch die holländischen Gesandten zu London zeigten wenig Interesse für das utopische Schema des geplanten Zusammenschlusses<sup>6)</sup>. Daß der Letztere überhaupt, auch nicht in der für beide Teile möglichen Form zustande kam, dies lag vornehmlich an den inneren Parteiverhältnissen beider Länder. In den Generalstaaten war die oranische Partei gegen eine Einigung mit der englischen Republik<sup>7)</sup>, sie war sehr stark<sup>8)</sup>, die Geistlichkeit war auf der Seite der Oranier<sup>9)</sup>. Man sah in Willem Frederik von Nassau den größten Anstifter zum Krieg<sup>10)</sup>. Auch L. van Aitzema schob den Ausbruch des Krieges auf das Treiben der Anhänger des Hauses Oranien oder der Königsgesinnten<sup>11)</sup>. Die statthalterfreundliche Partei sah in einem ausländischen Kriege das Mittel, um zur alten Regierungsform zurückzukehren und den drückenden Einfluß der Staaten von Holland abzuschütteln<sup>12)</sup>. Verräterei und Spionage der kriegerisch gesinnten

---

<sup>1)</sup> Überall, *Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine*, 16. Jahrg., 1913—1914, Februar 1914, p. 305. — <sup>2)</sup> Edward Hyde, earl of Clarendon, *The History of the rebellion*, V vol., XIII book, p. 251. — <sup>3)</sup> James Geddes, I, 171; Wm. Laird Clowes, *The Royal Navy*, London 1898, vol. II, chap. XXI, p. 142; Thurloe, A. C. of the State Papers, I, 410, *Hollandi plecterentur sospite Anglia*. — <sup>4)</sup> Antonin Lefèvre-Pontalis, *Jean de Witt*, Paris 1884, I, 141. — <sup>5)</sup> *The English Historical Review* London 1892, vol. VII, July No. 27, p. 580, vgl. *Englisch-niederländische Unionsbestrebungen im Zeitalter Cromwells von dem Japaner Gempachi Mizukuri*, Tübingen 1891. — <sup>6)</sup> *History of the Commonwealth* by Gardiner, London 1897, II, 107. — <sup>7)</sup> *Mémoires de Jean de Witt*, Ratisbonne 1709, III partie, p. 349; Mr. de Rapin-Thoyras, *Histoire d'Angleterre, à la Haye, 1727*, IX tome, livre XXII, p. 50; Samson, *Histoire de Guillaume III*, I, 204. — <sup>8)</sup> Antonin Lefèvre-Pontalis, *J. de Witt*, I, 141. — <sup>9)</sup> A. de Wicquefort, II, 118. *Histoire des luttes entre les puissances maritimes par S. de Grovestins*, Paris 1851, I, 126; *History of the administration of J. de Witt* by James Geddes, London 1879, I, 240. Die Anhänger des Franz Gomarus 1563—1641 (Gomaristen) im Gegensatz zu den Anhängern des Jacob Arminius 1560—1609 (Arminianer oder Remonstranten). — <sup>10)</sup> Ihr. J. W. van Sijpesteijn, *Geschiedkundige Bijdragen, 's-Gravenhage 1864*, I Aflevering, p. 104. Über den Autor siehe *De Nederlandsche Spectator, 's-Gravenhage 1866*, No. 10; C. Mulder, p. 73—74, Ihr Jan Willem van Sijpesteijn. — <sup>11)</sup> *Brieven van J. de Witt*, Amsterdam 1906, I, 245. — Pieter de la Court, *Aanwijzing der heilsame politieke Gronden*, p. 486. — <sup>12)</sup> Over den oorsprong der Nederl. vlag, door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1831, p. 60—61; Tidemann, *De zee betwist*, V, 147.

Parteien beider Länder trugen zur Verschärfung der gegenseitigen Feindseligkeiten bei<sup>1)</sup>. Für friedlichen Ausgleich waren die Staaten von Holland und Zeeland<sup>2)</sup>. Schon Charles I. von England Hauptabsicht bei der Hochzeitsvollziehung seiner Tochter Mary mit Willem II. von Oranien, 13./V. 1641, war es gewesen, durch den oranischen Einfluß die Generalstaaten zu seinem Bundesgenossen zu machen<sup>3)</sup>. Am 22./III. 1646 erbrachte Strickland, der Parlamentsgesandte, vor den Staaten von Holland den Beweis, daß, nachdem der Briefwechsel zwischen Willem II. von Oranien und Lord Henry Jermyn bekannt geworden, kein Zweifel über einen Bund des ersteren mit Frankreich bestände, um Charles I. wieder zu absoluter Macht zu verhelfen<sup>4)</sup>. Nach Veröffentlichung des Todesurteils über Charles I. ließen die Generalstaaten dem Prinzen von Wales (Charles II.) ihre Trauer kundgeben und beglückwünschten ihn, mit Ausnahme der Staaten von Holland und Zeeland, zur Thronbesteigung<sup>5)</sup>. Im Parlament klagte man, daß die Generalstaaten dem Gesandten der Republik 1649 die Audienz verweigerten, aber dem Königlichen Residenten Macdowel oder Macdonnel eine solche gewährten<sup>6)</sup>. Die holländischen Gesandten in England, Willem Boreel, Jan de Reede, Herr van Renswoude, und Albert Joachimi, Herr van Oudekenskerk, waren dagegen im Einvernehmen mit den Königsgesinnten gegen das Parlament<sup>7)</sup>. Zur Einsetzung des Prinzen von Wales schlossen Frankreich und Willem II. von Oranien einen Vertrag gegen die englische Republik<sup>8)</sup>. Das Marquisat von Anvers oder Antwerpen (Marquisat du Saint-Empire) wurde Willem II. von Oranien als Preis für seine Hilfeleistung zum vollen Eigentum zuerkannt<sup>9)</sup>. Cromwell brachte durch seinen Agenten die Umtriebe K. van Beuningens, des holländischen Gesandten in Stockholm, gegen die englische Republik, sowie die Bemühungen Frederiks III. von Dänemark zur Thron-

1) Angl. II, 9, 6; No. 33, p. 10—12; *Memoirs of the Court of England during the reign of the Stuarts* by John Henneage Jesse, London 1855, I, 300. — 2) Willem Bilderdiijk, *Geschiedenis des Vaderlands*, uitgegeven door H. W. Tideman, Amsterdam 1836, IX, 51. — 3) A. de Wicquefort, I, 49; Tideman, *De zee betwist*, I, 15, nach S. Muller, *Mare clausum*, blz. 315. — 4) Tideman, *De zee betwist*, I, 19. — 5) wie 4), I, 27, vgl. A. de Wicquefort I, 253, 257, und Samson, *Histoire de Guillaume III.* I, 200. — 6) A de Wicquefort, II, 117; James Heath, *A Chronicle* II, 255. — 7) *Hollandsche Mercurius* 1652, p. 77; Samson, *Histoire de Guillaume III.* I, 210, — 8) *Histoire des luttes entre les puissances maritimes* par Sirtema de Grovestins, Paris 1851, I, 78. — 9) wie 8), I, 79; Lefèvre-Pontalis, J. de Witt, Paris 1884, I, 57—58; vgl. Jean Dumont, *corps universels diplomatiques du droit des gens*, Amsterdam et la Haye 1726—31.

besteigung seines Veters, des Prinzen von Wales, in Erfahrung<sup>1)</sup>. Es verstimmte bei der englischen Regierung sehr, daß man die königsgesinnten Mörder des englischen Gesandten Doreslaar (Doreslaus) nicht bestraft hatte<sup>2)</sup>, ferner, daß man die 2 royalistischen Heißsporne, Prinz Eduard von der Pfalz und Oberst Ashley, ohne sich wegen der schweren Beleidigung der Parlamentsgesandten verantwortet zu haben, hatte entwischen lassen<sup>3)</sup>. Cromwell beschloß die Ausübung seiner Rache zu verschieben, bis er mit seinen inneren Feinden vollständig abgerechnet hatte<sup>4)</sup>. Man war in England z. T. der Meinung, daß die Generalstaaten ohne Statthalter sich überhaupt in keinen Krieg einlassen würden<sup>5)</sup>, auch nicht fähig wären, einen solchen ohne Statthalter zu führen<sup>6)</sup>. Infolge der inneren holländischen Parteiverhältnisse glaubte man englischerseits, daß dieses Land den allergeringsten Widerstand leisten würde<sup>7)</sup>. Die inneren Feinde Cromwells waren dagegen der Ansicht, daß durch einen Seekrieg das Landheer Englands geschwächt und so Cromwells Macht vermindert würde<sup>8)</sup>.

Schließlich ist noch besonders hervorzuheben, daß man die Generalstaaten großer Undankbarkeit gegen ihre einstigen Befreier zieh. Die Königin Elizabeth hatte 1585 vertraglich 100000 Pfund Sterling ihnen vorgeschossen, 5000 Fußsoldaten und 1000 Reiter zu Hilfe gesandt, James I., hatte 1608 und 1624, Charles I. 1635 sie unterstützt<sup>9)</sup>. Nur einen Teil der Kosten für geliehene Truppen und Kriegsmaterial hatte man abbezahlt<sup>10)</sup>. Holländischerseits machte man dagegen geltend, daß die Königin Elizabeth nur unter Verpfändung von Vlissingen, Veere und Brielle Geld leihen wollte. Nur im eigenen Interesse habe sie den Holländern geholfen; um Spanien dadurch zu schwächen<sup>11)</sup>.

---

<sup>1)</sup> François Ragueuet, *Histoire d'Olivier Cromwell*, Paris 1691, IV, 245; vgl. Thomas Burton, *Diary*, III, 523. Burton meint, daß die Erzählungen Ragueuets oft an das Reich der Fabel grenzen; hier ist dies aber nicht der Fall. — <sup>2)</sup> A. de Wicquefort, II, 117; Sir Richard Baker, *A Chronicle*, ed. by Edward Phillips, London 1674, p. 631; Jan van Wagenaar, *Vaderl. Hist.* XII, 36 nach Thurloe, *A C. of the State Papers I*, 174. — <sup>3)</sup> A. de Wicquefort, II, 117; James Heath, *A Chronicle II*, 286; James Geddes, I, 200; *Historisch Genootschap te Utrecht*, 3 Reeks, *Werken No. 18*, *Brieven van J. de Witt I*, 16. — <sup>4)</sup> Samson, I, 200, 207; Mr. de Rapin-Thoyras IX tome, XXII livre, p. 50; *Sixtema de Grovestins I*, 175; M. de la Neuville III tome, X livre, p. 31. — <sup>5)</sup> Edward Hyde, earl of Clarendon, *The History of the rebellion*, V vol. XIII book, p. 253. — <sup>6)</sup> Samson I, 203. — <sup>7)</sup> wie <sup>6)</sup>, I, 222. — <sup>8)</sup> Mr. de Rapin-Thoyras, IX tome, XXII livre, p. 51; Peter Simons, *Historische Verhandelingen*, Amsterdam 1830, p. 79; Tideman, *De zee betwist*, VI, 188. — <sup>9)</sup> *Hollandsche Mercurius 1651*, p. 51; vgl. *Naval warfare* by P. H. Colomb, London 1891, p. 29. — <sup>10)</sup> A. de Wicquefort, II, 117—118; Basnage I, 248; Rittmeyer, *Seekriege I*, 113. — <sup>11)</sup> *Holl. Mercurius*, 1665, p. 53—54.

## Die diplomatischen Vorgänge.

## Die erste englische Gesandtschaft.

1649 wurden zwei Parlamentsgesandte an die Generalstaaten abgefertigt. Isaak Doreslaar, latinisiert Doreslaus, geboren in Enkhuizen (an der Zuiderzee, Prov. Nordholland)<sup>1)</sup> 1595<sup>2)</sup>, Sohn eines Beamten<sup>3)</sup> oder Predigers zu Enkhuizen<sup>4)</sup>, zu Leijden erzogen<sup>5)</sup>, wurde Doktor der Rechtswissenschaft daselbst<sup>6)</sup>, dann Generalprofoß bei der Essex-Armee<sup>7)</sup>, später Professor der Geschichte an der Universität zu Cambridge, Verteidiger vor der Admiralität zu London und Mitankläger Charles I.<sup>8)</sup>. Am dritten Tage nach seiner Ankunft wurde er ermordet<sup>9)</sup>. Der Mord geschah abends 2./12./V. in dem Gasthof zum Schwan im Haag<sup>10)</sup> und wurde ausgeführt durch den schottischen Oberst Walter Whitford und seinen Helfershelfern<sup>11)</sup>. Whitford entkam nach Brüssel, seine Kameraden nach Spanien<sup>12)</sup>. Die Nachricht von dem Tode des Doreslaar kam 9./19./V. nach London<sup>13)</sup>. Die Generalstaaten versprachen 1000 Gulden demjenigen, der einen der Mörder zur Anzeige bringen und einliefern würde, und bedrohten denjenigen, der einen der Missetäter beherbergen würde, mit dem Tode. 15./V.<sup>14)</sup>. Vom Parlament wurden 29./XI. 1651 200 Pfund dem Sohne des Doreslaar auf Lebenszeit pro Jahr, 500 Pfund jeder Tochter des Getöteten und 250 Pfund für die Bestattungskosten bewilligt<sup>15)</sup>. Der zweite Gesandte Sir Walter Strickland war schon September 1642 vom Parlament abgesandt<sup>16)</sup> und noch vor der Ermordung des Doreslaar auf sein Ersuchen von den Staaten von Holland in be-

1) James Geddes, I, 99. — 2) The Diary of John Evelyn, ed. by Auston Dobson, London 1906, II, 13. — 3) Sirtema de Grovestins, I, 64. — 4) Tideman, De zee betwist, I, 27. — 5) E. Hyde, earl of Clarendon, The History of the rebellion, V, book XII, p. 23. — 6) Athenae Oxonienses III, 666. — 7) E. Hyde, earl of Clarendon, The History of the rebellion, V, book XII, p. 23; The King in Exil by Eva Scott, London, 1905, p. 96. — 8) Basnage, I, 145. — 9) James Geddes, I, 106. — 10) de Zwaan, De Navorscher, III, Jaarg., Amsterdam 1853, p. 117, vgl. De Navorscher, II, Jaarg. Amsterdam 1852, p. 121; in Mémoires de Jean de Witt, III, 349 steht irrtümlich l'auberge du ligne statt du cygne. — 11) James Heath, A Chronicle II, 236; Athenae Oxonienses III, 667; John Oldmixon, The History of England, London 1730, I, 379; Jan van Wagenaar, Vaderl. Hist., Amsterdam 1755, XII, 36, nach Thurloe, A C. of the State Papers, V, 315, VIII, 348, 429; Eva Scott, The King in Exil, p. 97. — 12) Eva Scott, The King in Exil, p. 97, nach Hist. M. S. S. Com. Coke's Confessions Rept. 13, App. I, 592. — 13) B. Whitelocke's Memorials, p. 386. — 14) dito, p. 387; Oldmixon, I, 379; Jan van Wagenaar, Vaderl. Hist., Amsterdam 1755, XII, 36, nach Resol. Holl. 13./V. 1649. — 15) B. Whitelocke's Memorials, p. 387; Cal. of the St. P. D. S. 1651—52 IV, 41. — 16) Tideman, De zee betwist, I, 16.

sonderen Schutz genommen worden<sup>1)</sup>. Ihm wurde die Audienz von den Generalstaaten verweigert<sup>2)</sup>. 27./IX 1649 erklärten die Staaten von Holland die anderen Provinzen verantwortlich für die Folgen der Weigerung, Strickland Gehör zu geben<sup>3)</sup>. 14./IX. 1649 hatten ihm die Staaten von Holland öffentlich Audienz erteilt<sup>4)</sup>, 22./VII. 1650 nahm er seinen Abschied<sup>5)</sup>.

### Die zweite englische Gesandtschaft.

Das Parlament hielt nach Willems II. von Oranien Tod die Zeit passend für neue Unterhandlungen mit den Generalstaaten<sup>6)</sup>, aber es hätte seine Gesandten erst senden sollen, nachdem es mit dem Prinzen von Wales fertig geworden<sup>7)</sup>. 1651 28./29./I. wurden Oliver St. John<sup>8)</sup>, „the dark lanthorn of Cromwell“ genannt<sup>9)</sup> und Sir Walter Strickland zu Gesandten nach Holland ernannt<sup>10)</sup>. 8./III. kamen sie von London nach Gravesend an der Themse mit 200 Mann Gefolge, darunter 20 Lakaien, 6 Pagen und sehr reichverzierten Kutschen<sup>11)</sup>. Algernon Sidney begleitete St. John nach dem Haag<sup>12)</sup>, ebenso die Sekretäre Thurloe und Rosin<sup>13)</sup> und der Sohn von Isaak Doreslaar<sup>14)</sup>. 14./III. 1651

<sup>1)</sup> Jan van Wagenaar, *Vaderl. Hist.* XII, 37, nach *Resol. Holl.* 1./III. u. 14./V. 1649; Tideman, *De zee betwist*, I, 27. — <sup>2)</sup> J. Heath, *A Chronicle*, II, 255; A. de Wicquefort II, 117; *Sirtema de Grovestins*, I, 65. — <sup>3)</sup> L. van Aitzema, III, XXXI, 386, 387; Jan van Wagenaar, *Vaderl. Hist.*, XII, 37—38, nach *Resol. Holl.* 21./VII., 7., 9./IX. 1649. — <sup>4)</sup> B. Whitelocke's *Memorials*, p. 409. — <sup>5)</sup> Tideman, *De zee betwist*, I, 31. — <sup>6)</sup> Mr. de Rapin-Thoyras tome IX, livre XXII, 49. — <sup>7)</sup> Pieter de la Court, p. 487; J. Heath, *A Chronicle* II, 287. — <sup>8)</sup> Oliver St. John, geb. 1598, war verwandt mit der Familie von St. John of Bletsoe, der St. John, viscount Bolingbroke, angehörte (*The life of Edward Hyde, earl of Clarendon*, by Sir Henry Craik, London 1911, I, 94, vgl. *The complete works of Andrew Marvell*, ed. by Alexander B. Grosart, Blackburn 1872, I, 415), und verheiratet zum ersten Mal mit Johanna Altham, einer Tante von Oliver Cromwell und John Hampden, zum zweiten Male mit Elisabeth, Tochter von Henry Cromwell of Upwood, Geschwisterkind oder leiblicher Base von Oliver Cromwell. (*The Diary of Samuel Pepys*, ed. by Henry Benjamin Wheatley, London 1897, I, 47, II, 358, vgl. *Fasti Oxonienses* by Anthony Wood, ed. by Philip Bliss, London 1815, I, 454.) 1637 verteidigte er John Hampden (*Athenae Oxonienses* by Anthony Wood ed. by Philip Bliss, London 1815, I, 454. Politik Cromwells van Dr. S. Freiherrn von Bischoffshausen, Innsbruck 1899, p. 1, vgl. *Athenae Oxonienses* III, 47: John Hampden, der Sohn von William Hampden und Elisabeth, Schwester von Robert Cromwell, des Protector's Vater, nach Noble, *Memoirs of the Protectoral House of Cromwell*, London 1787, II, 66). 1641 wurde er Solicitor General oder Generalprokurator, 1648 Chief Justice oder Oberrichter, dann Lord Chief Justice of the Upper Bench oder Lord Oberrichter vom Oberrichtshof, als solcher Leiter des Prozesses gegen Carl I. (*The Diary of Pepys* I, 47). — <sup>9)</sup> *The History of England* by Lawrence Echard, London 1718, II, 733, s. späteres über Echard. — <sup>10)</sup> *Sidney Papers*, p. 106. — <sup>11)</sup> wie <sup>10)</sup>, p. 407, vgl. *Raguenet*, IV, 243; *Samson* I, 204. — <sup>12)</sup> *The life of Algernon Sidney*, by Alex Charles Ewald, London 1873, p. 141—142. — <sup>13)</sup> Tideman, *De zee betwist*, II, 55. — <sup>14)</sup> *Hollandsche Mercurius* 1651, p. 31.

landeten die Gesandten zu Rotterdam<sup>1)</sup>. 27./III. 1651 fand ihr Einzug im Haag statt<sup>2)</sup>. 30./III. hatten sie die erste Audienz<sup>3)</sup>. Sie wurden schon während der Fahrt in der Kutsche ausgezischt, weil sie nach englischer Sitte den Degen in der Hand und auf dem Arm liegen hatten, statt im Tragband zu haben<sup>4)</sup>. Das Volk warf die Fenster der Gesandtenwohnung mit Steinen ein<sup>5)</sup>. Die Leute der Gesandten wurden mit Kot beworfen<sup>6)</sup>. Man versuchte in die Haustüre einzubrechen<sup>7)</sup>. Das Parlament sah sich genötigt, eine Leibwache zur Sicherung des Wohnhauses zu bestimmen<sup>8)</sup>. Die staatlichen Vertreter Englands wurden als Henker und Königsmörder angesehen<sup>9)</sup>. St. John hatte eine peinliche Begegnung mit dem Herzog von York<sup>10)</sup>. 5./IV. war die erste Konferenz der englischen Gesandten mit 7 holländischen Abgeordneten. Die Generalstaaten beriefen sich auf den Vertrag von 1495, 15./II.<sup>11)</sup> Die Gesandten erfuhren eine neue Beleidigung durch Prinz Eduard von der Pfalz und seine engeren Freunde<sup>12)</sup>. Prinz Eduard von der Pfalz wurde vergeblich mit Glockengeläute von den Generalstaaten vorgeladen, als deutscher Reichsprinz wollte er der holländischen Gerichtsbarkeit nicht unterstehen<sup>13)</sup>. Wegen der Beschimpfung durch diesen Prinzen lieferten St. John und Strickland in April eine Denkschrift ein<sup>14)</sup>. Nach der zweiten Vorladung ging Prinz Eduard außer Landes; die Generalstaaten befahlen dessen Gesinnungsgenossen Oberst Ashley oder Apseyley zu ergreifen, aber er entwich<sup>15)</sup>. Die Generalstaaten sandten zur Prinzeß Royal, der Witwe Willems II. von Oranien, zur Königin von Böhmen und dem Herzog von York mit der Forderung, daß ihre Untergebenen sich nicht unterstehen sollten, die englischen Gesandten zu beleidigen<sup>16)</sup>. 30./IV. empfangen letztere das erste Parlamentsgesuch zur Rückkehr<sup>17)</sup>. 18./V. wurde die Rückberufung der Gesandten erneuert, weil die Antwort der Generalstaaten und

1) J. Heath, *A Chronicle*, II, 285. — 2) Tidman, *De zee betwist*, II, 38. — 3) J. Heath, *A Chronicle*, II, 285. — 4) *Byvoegsels voor de vaderl. Hist. van J. van Wagenaar*, door Henrik van Wijn, Amsterdam 1801, II, 137. — 5) *Hollandsche Mercurius* 1651, p. 34; Eva Scott, *The King in Exil*, p. 319. — 6) Samson, I, 205. — 7) Eva Scott, *The King in Exil*, p. 319 nach *Mercurius Politicus* 8, 11, 27./IV. 1651. — 8) J. Heath's *Chronicle*, II, 286. — 9) L. van Aitzema, III, XXXI, 638; James Geddes, I, 159. — 10) *Raguenet* IV, 244; Samson I, 205 nach Gregorio Leti, *Historia della Vita di Olivero Cromvele*, Amsterdam 1692. — 11) *Hollandsche Mercurius* 1651, p. 48—49. — 12) A. de Wicquefort, II, 117; J. Heath's *Chronicle*, II, 286. — 13) L. van Aitzema, III, XXXI, 659—660; J. Heath's *Chronicle* II, 286; Tidman, *De zee betwist*, II, 44 nach *Resol. Holl.* 6, 15./IV., 1./V. 1651; James Geddes, I, 176. — 14) B. Whitelocke's *Memorials* [p. 477]. — 15) B. Whitelocke's *Memorials* [p. 477]. — 16) B. Whitelocke's *Memorials*, p. 466. 17) B. Whitelocke's *Memorials* [p. 479].

ein Abschluß des Vertrags nicht erfolgt. Die Generalstaaten sandten Thurloe, St. Johns Sekretär, nach London, um längeren Aufschub zu erbitten<sup>1)</sup>. Gleichzeitig schrieben sie an Gerrit Pietersz Schaep, den Vertreter Hollands in London, um die Abberufung der englischen Abgeordneten zu verhindern<sup>2)</sup>. St. John lieferte am 20./V. 11 Artikel ein<sup>3)</sup>, die 7 holländischen Deputierten lieferten am 23./V. 36 Artikel ein<sup>4)</sup>. Die Generalstaaten willigten in den 6.—11. Artikel der englischen Vorschläge (diese Artikel waren die gleichgültigsten) und in den 1., 2., 3., und 5. Artikel des Vertrages von 1495<sup>5)</sup>. Ausweichende, zögernde Antworten wurden St. John gegeben<sup>6)</sup>. Die holländischen Staatsmänner betrieben die Politik wie eine Advokatur mit hinziehenden Verhandlungen, sie kamen aber gegen die von langer Hand arbeitende, sich ihres Zieles und Weges bewußte englische Intrigue großen Stils nicht auf<sup>7)</sup>. 24./VI. erschien ein Parlamentsschiff zu Hellevoetsluis (am Haringvliet, Südholland) mit Briefen, worin die Rückfahrt der Gesandten gefordert<sup>8)</sup>. 30./VI. fand die Abschiedsaudienz derselben statt<sup>9)</sup>, am 1./VII. erfolgte ihre Abreise<sup>10)</sup>. St. John und Strickland verweigerten wegen der ihnen erzeugten Verachtung die Geschenke in Form von 2 Schalen und 2 Kannen von massivem Gold, jede 10 000 Gulden wert<sup>11)</sup>. Die Sekretäre Thurloe und Rosin sollten jeder eine goldene Kette, 800 Gulden wert, erhalten<sup>12)</sup>. Oliver St. John, ärgerlich über seinen kalten Empfang und die vielen Beleidigungen durch die Anhänger des oranischen und pfälzischen Hauses, tat in der Folge alles, um den Krieg anzufachen<sup>13)</sup>.

#### Die holländische Gesandtschaft.

Man glaubte die Generalstaaten durch die Navigationsakte 9./X. 1651 zu Angreifern zu machen<sup>14)</sup>, aber sie schickten, mißvergnügt über dieselbe, 9./XII. 1651 3 Gesandte nach England<sup>15)</sup>.

<sup>1)</sup> J. Heath's Chronicle, II, 286; B. Whitelocke's Memorials [p. 480]; L. van Aitzema III, XXXI, 663; James Geddes I, 177. — <sup>2)</sup> Brieven van J. de Witt, I, 16. — <sup>3)</sup> Tideman, De zee betwist, II, 46—47, nach Thurloe, A C. of the State Papers I, 183 und L. van Aitzema III, XXXI, 660. — <sup>4)</sup> Hollandsche Mercurius 1651, p. 49, vgl. The English Historical Review XXI, London 1906, April No. 82, p. 320, in den 36 Artikeln war nur von einer Defensivliga die Rede. — <sup>5)</sup> J. Heath's Chronicle, II, 286. — <sup>6)</sup> The letters of Cromwell, by Carlyle, II, 247. — <sup>7)</sup> Überall, Illustrierte Zeitschrift, 16. Jahrg., Februar 1914, p. 305. — <sup>8)</sup> B. Whitelocke's Memorials, p. 468, vgl. James Geddes I, 177, nach L. van Aitzema, III, XXXI, 663. — <sup>9)</sup> Brieven van J. de Witt, I, 20. — <sup>10)</sup> wie <sup>9)</sup>. — <sup>11)</sup> A. de Wicquefort, II, 116; Basnage I, 247, vgl. Sidney Papers, p. 107 und Tideman, De zee betwist, II, 55. — <sup>12)</sup> Tideman, De zee betwist, II, 55, nach L. van Aitzema, III, XXXI, 664 Resol. St. G. 30./VI. — <sup>13)</sup> The life of Algernon Sidney, p. 142; Oldmixon, I, 401. — <sup>14)</sup> Mr. de Rapin-Thoyras, tome IX, livre XXII, p. 52. — <sup>15)</sup> Sidney Papers p. 127; Edmund Ludlow, The Memoirs, I, 299; Holl. Mercurius 1651, p. 103.

Jacob Cats, Herr van Waleen, Großsiegelbewahrer<sup>1)</sup>, ein Zeeländer Anhänger der Oranier und der Geistlichkeit<sup>2)</sup>, mehr Redner und Dichter als Staatsmann<sup>3)</sup>. Gerrit Pietersz Schaep, Bürgermeister von Amsterdam (bereits in London Resident für die Staaten von Holland, um die Grenzen zwischen Neu-England und Neu-Niederland zu regulieren<sup>4)</sup>). Paulus van der Perre, geb. 1599 zu Middelburg<sup>5)</sup>, Rechtsgelehrter, Rat, Schöffe, Bürgermeister, Sekretär und Pensionaris von Middelburg<sup>6)</sup>. Die drei Gesandten brachten ihre Familien mit, um größere Glaubwürdigkeit an ihre Absicht kund zu tun<sup>7)</sup>, sie kamen 15./25. XII. von der Maas zu Gravesend an der Themse an<sup>8)</sup>, am 27./XII. waren sie in London<sup>9)</sup>. Sie wurden in das Haus des Sir Abraham Williams zu Westminster geleitet<sup>10)</sup>. Daß sie nur einen Sekretär mitbrachten, der noch dazu Schöffe in dem von Willem III. von Oranien abhängigen Ort Breda war, wurde ein Stein des Anstoßes<sup>11)</sup>. 28./XII. brachen sie zur Audienz auf<sup>12)</sup>. 29./XII. fand die erste Parlamentsaudienz statt, Cats hielt eine lateinische Ansprache<sup>13)</sup>. Das Parlament lehnte die Aufhebung der Navigationsakte ab; daraufhin beschlossen die Generalstaaten ca. 150 Kriegsschiffe

---

<sup>1)</sup> Sidney Papers, p. 127. — <sup>2)</sup> Nasporing van Hollands Heil en Rampen door H. J. Z. Coornhart, Rotterdam 1745, I, 227. — <sup>3)</sup> Tideman, De zee betwist, IV, 97; er war der Ratspensionärschaft 27./IX. auf sein Ersuchen enthoben worden. (Jan van Wagenaar, Vaderl. Hist. XII, 214 nach Resol. Holl. 20./V., 15./VI., 20./VII. 1651; Holl. Mercurius 1651, p. 93; Lefèvre-Pontalis, J. de Witt, Paris 1884, I, 102.) Seine Ehefrau war Elisabeth van Valkenburg (Historische Studien door Dirk Veegens uitgegeven door Jacob Dirk Veegens, 's-Gravenhage 1885, I, 149), sie stammte aus Amsterdam (W. Bilderdijk, Geschiedenis des Vaderl. door H. W. Tijdeman, Amsterdam 1836, VIII, 119); seine älteste Tochter Anna war verheiratet mit Cornelis van Aerssen, Herrn van Wernthout, seine zweite Tochter Elisabeth in erster Ehe mit Sekretär Cornelis Musch, in zweiter Ehe mit Dirk Reiniersz. Pauw, Herrn van Carnisse. (Historische Studien door D. Veegens, I, 156, vgl. Bilderdijk IX, 44.) Der letztere war Großneffe des Ratspensionärs Adriaan Pauw (Maandblad van het Genealogisch Heraldiek Genootschap, De Nederlandsche Leeuw, 's-Gravenhage 1898, XVI. Jaarg., p. 75.) — <sup>4)</sup> E. B. O'Callaghan, History of New-Netherland, New-York 1855, II, 200, vergl. Brieven van J. de Witt, I, 16. Er war verheiratet mit Johanna Jansdr. de Visscher und hatte mit derselben eine Tochter Cornelia, Gemahlin des Willem Cornelisz de Beveren, Herrn van Strevelshoek (Rotterdamsche Historiebladen, III Afdeling, Genealogiesch Aanteekeningen, Rotterdam 1880, I, 93). — <sup>5)</sup> Werken van het Historisch Genootschap te Utrecht, Nieuwe Reeks, No. 41, Utrecht 1885, De Geschillen over de afdanking van 't Krijgsvolk door Dr. J. A. Wijnne, p. 182. — <sup>6)</sup> Pieter de la Rue, Staatskundig en Heldhaftig Zeeland, Middelburg 1736, p. 77. Pieter de la Rue wurde 1695 zu Middelburg geb., sein Werk erschien 1734 zum ersten Male (Oud-Holland, Twintigste Jaarg., Amsterdam 1902, III Aflivering, p. 133). — <sup>7)</sup> J. Heath's Chronicle, II, 308. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius 1651, p. 103; B. Whitlocke's Memorials p. 493; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 107. — <sup>9)</sup> Tideman, De zee betwist, IV, 97. — <sup>10)</sup> B. Whitlocke's Memorials, p. 493. — <sup>11)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevollmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1725, V, 151. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius 1651, p. 103. — <sup>13)</sup> Tideman, De zee betwist, IV, 97.



auszurüsten<sup>1)</sup> und ließen 5./III. ihren Entschluß dem Parlament melden<sup>2)</sup>. Auf den Rat des Dr. Majerne siedelten die holländischen Gesandten Anfang März wegen des Nebels nach Chelsea, einer Vorstadt Londons, in das frühere Haus des Herzogs von Buckingham über<sup>3)</sup>. 15./25./III. gab der Staatsrat seine erklärende Auslegung zu den 36 von den holländischen Abgeordneten überlieferten Artikeln ab<sup>4)</sup>. Man stellte englischerseits verjährte Forderungen auf<sup>5)</sup>. Dazu kam 15./IV. scharfer Streit über das Recht des Fischens<sup>6)</sup> und scharfer Streit über die englische Oberherrschaft zur See<sup>7)</sup>. Willem Nieuport (Nieuwpoort), Pensionär von Schiedam, General-Einnehmer der Domänen und Schatzmeister von Nordholland hatte in England gute Freunde, er erhielt geheime Instruktionen<sup>8)</sup> und wurde angewiesen, in England den letzten Versuch zu machen, um die 36 von den Generalstaaten aufgestellten Artikel zur Annahme zu bringen<sup>9)</sup>.

## B) DIE UNMITTELBAREN URSACHEN.

Das Treffen bei Dover, 19./29./V. 1652.

Die hauptsächlichsten Quellen.

### 1. Holländische.

L. van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh, 's-Gravenhage 1669, Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Doorluchtigste

<sup>1)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, I, 299; A. de Wicquefort II, 122; Leven van Cornelis Tromp p. 30; Basnage I, 256. — <sup>2)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 110. — <sup>3)</sup> Tideman, De zee betwist, IV, 111, nach Holl. Mercurius 1651, p. 1 und 37. — <sup>4)</sup> James Geddes, I, 199. — <sup>5)</sup> Tideman, De zee betwist, IV, 102 nach Verhaal gehouden 25./III.; James Geddes, I, 199—200 nach L. van Aitzema III, XXXII, 707; A. de Wicquefort II, 117; Mr. de Rapin-Thoyras tome IX, livre XXII, p. 52, vgl. Henry Stubbe, A further justification p. 136; Preface to the defence of East India Cij against the Dutch, Remonstrance printed London 1632; vgl. Groot Placaetboeck door Cornelis Cauw, II Deel, IV boeck, p. 24. — <sup>6)</sup> B. Whitelocke's Memorials, p. 505, vgl. *ibid.*, p. 487, 21./X. 1651, forderte ein Parlamentsschiff den 10<sup>ten</sup> Hering als Anerkennung der englischen Fischereigerechtigkeit. — <sup>7)</sup> B. Whitelocke's Memorials, p. 506, vgl. Holl. Mercurius 1651, p. 43. Im April 1651 waren die Engländer eifersüchtig auf Martin Tromp, weil er sich nicht gleich bereit zeigte, bei den Scillyinseln vor ihnen die Flagge zu streichen; B. Whitelocke's Memorials, p. 504. 27./III. 1652 zwang ein Parlamentsschiff 3 holländische Kriegsschiffe zum Streichen der Flagge; Holl. Mercurius 1652, p. 35, 39—40; L. van Aitzema III, XXXII, 711—712; J. Heath's Chronicle II, 315—16; Letters relating to the first Dutch war, I, 178—183; B. Whitelocke's Memorials, p. 508; John Entick, A new naval history, London 1757, p. 449; Francis Maseres, Historial select Tracts, London 1815, p. 624—25; Memorials of the life of Sir William Penn by Granville Penn, London 1833, vol. I, 419—21; Tideman, De zee betwist V, 127—130 VI, 197. Kampf des Kapt. Anthony Young und seiner Begleitschiffe vor Start Point 14./24. V. 1652 mit 3 holländischen Kriegsschiffen und 7 holländischen Handelsschiffen aus Genua und Livorno, um diese zum Streichen zu zwingen. (Der Staatsrat zeigte sich sehr zufrieden über Kapt. Youngs Vorgehen: Calendar of the State Papers Domestic

Zee-Helden, Amsterdam, Neuausgabe 1683; zuerst 1676 veröffentlicht und dem Sohne des Admirals de Ruijter gewidmet<sup>1)</sup>. L. van den Bos war ein Anhänger der Oranier<sup>2)</sup>, er leitete eine Schule zu Dordrecht (vgl. A. de Wicquefort, IV, 491), schrieb außerdem Tooneel des Oorloghs, opgerecht in de vereenigde Nederlanden, Amsterdam 1675, setzte unter dem Namen L. Sijlvius, Historien onzes tyds, behelzende Saken van Staet en Oorlogh, Amsterdam 1685, L. van Aitzemas Werk fort<sup>3)</sup>. Benutzt wurden von ihm L. van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh, Hollandsche Mercurius, Arnoldus Montanus, Het Leven van Johan van Galen, Amsterdam 1654; Aloude en hedendaegsche scheepsbouw door Nicolaes Witsen, Amsterdam 1671, Het Ontroerde Nederlandt, Amsterdam 1674<sup>4)</sup>.

Cornelis Cauw, Groot Placaet-boeck, 's-Gravenhage 1664, Hollandsche Mercurius 1652, Belgica ad a. 1653—54, No. 7, Ontstelde zee, Amsterdam 1654, (Sammelband Göttingen, Sign.: Hist. Belg. 130 a), Leven van Michiel de Ruiter, Leven van Cornelis Tromp, Verhael gehouden door H. van Beverningk; A. de Wicquefort.

## 2. Englische.

Sir Richard Baker, A Chronicle of the Kings of England ed. by E. Phillips, London 1674; Edward Hyde, earl of Clarendon, The History of the rebellion; J. Heath, A Chronicle; Edmund Ludlow, The Memoirs; Publications of the Navy Records Society, vol. XIII, Letters relating to the first Dutch war, vol. I; Calendar of the State Papers Domestic Series 1651—53, vol. IV—V; B. White-locke's Memorials. In Calendar of the Clarendon State Papers, ed. by O. Ogle and W. H. Bliss, Oxford 1869, II, 135 wird noch angegeben 1. Responsum parliamenti reipublicae Anglicanae ad

Series 1651—52, IV, 243, 258.) — <sup>8)</sup> L. van Aitzema III, XXXII, 707, 709; J. Heath's Chronicle, II, 314; A. de Wicquefort II, 121; Leven van Cornelis Tromp, p. 27; Basnage I, 252. — <sup>9)</sup> A. de Wicquefort II, 131; Basnage I, 252; Bescheiden uit vreemde Archieven omtrent de groote Nederlandsche zeeoorlogen verzameld door Dr. Colenbrander, 's-Gravenhage, 1919, I, 3—6.

<sup>1)</sup> Life of lieutenant-admiral de Ruyter by G. Grinnell-Milne, London 1886, Preface p. V. — <sup>2)</sup> Nasporing van Hollands Heil en Rampen door H. J. Z. Coornhart II, 5. — <sup>3)</sup> Geschiedenis van het Nederlandsche Volk door Petrus Johannes Blok, Groningen 1902, V, 473; vgl. De Gids, XIII Jaarg., Nieuwe Reeks, VI Jaarg., Amsterdam 1853, II, 274. — <sup>4)</sup> Der Verfasser hiervon Tobias van Donselaer oder Domselaer, vgl. Geschiedenis van het Nederl. Volk door P. J. Blok, V, 476 und J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, 's-Gravenhage 1890, I, 534.

declarationem ternorum ab extra-ordinariis Foederati Belgii ordinum legis super novissima pugna navali propositum et a Consilio Status exhibitum. 2. Enarratio pugnae navalis inter classem Britannicam duce Blakio et Belgicam vice-thalassarchia Trompio prope Dorobernicum nuper commissae 19./V.

Der Versammlungsplatz der holländischen Flotte war vor Scheveningen, 2 km vom Haag<sup>1)</sup>. Ein Bote von den Generalstaaten brachte 10./20. V. Martin Tromp seine Instruktion vom 30. IV./10. V. an Bord des Admiralschiffs Brederode<sup>2)</sup>. Dieselbe schrieb ihm vor, die holländischen Schiffe vor Untersuchungen von Seiten der Engländer zu schützen, nichts zu tun zum Schaden der Ehre des Staates, aber mit Vorsicht zu handeln<sup>3)</sup> und nicht weiter als bis Ostende und Nieuport zu segeln<sup>4)</sup>. Wegen der heftigen Nord- und Nordostwinde kam die holländische Flotte vor Scheveningen in Gefahr, sie lief deshalb an die flandrische Küste<sup>5)</sup>, ca. 40—42 Kriegsschiffe (s. Liste), einige Brander und Galioten stark<sup>6)</sup>, also ca. 50 Schiffe zusammen<sup>7)</sup>. Tromp kreuzte vom 10.—14./20.—24./V. zwischen der Maas, Wielingen, Ostende und Nieuport<sup>8)</sup> Infolge der Zunahme des Sturms aus Norden und Nordosten lief er dieselbe Gefahr wie vorher<sup>9)</sup> und beschloß deshalb außerhalb der vlämischen Banken (sie erstreckten sich von Walcheren bis Calais), von Dünkirchen, 5 Meilen SOO. entfernt, von sich zu ankern<sup>10)</sup>. Hier blieb er bis zum Eintritt besseren Wetters 18./28. V.<sup>11)</sup> Kurz nach Beginn der Abfahrt 18./28. V. meldeten ihm verschiedene Befehlshaber der zum Krieg gemieteten Handelsschiffe den Verlust von Ankern und Ankertauen. (Die Anker waren 3—6 Zentner zu leicht, die Ankertaue 3—4'' zu dünn<sup>12)</sup>). Um weiteren Schaden vorzubeugen und den jetzigen auszugleichen, befahl er nach der Spitze von Dover (South Fore-

<sup>1)</sup> A. de Wicquefort, II, 126; Hollandsche Mercurius 1652, p. 31; Letters relating to the first Dutch war, I, 260. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 35; Leven van Cornelis Tromp, p. 12; J. Heath's Chronicle II, 319. — <sup>3)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 713, 714, 730, 731; A. de Wicquefort II, 126—127; Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden, p. 524—25; Leven van Cornelis Tromp, p. 21—22; Letters relating to the first Dutch war I, 156—159, I, 164—169; James Geddes I, 206, vgl. Tideman, De zee betwist, III, 68—69 und V, 124. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 44. — <sup>5)</sup> A. de Wicquefort, II, 127. — <sup>6)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 10. — A. de Wicquefort II, 126, unter den Kriegsschiffen befanden sich  $\frac{1}{3}$  bis  $\frac{1}{2}$  gemietete Handelsschiffe, vgl. Verhael gehouden door H. van Beverningk, p. 232 und Belgica ad a. 1653—54, Ontstelde zee, p. II. — <sup>7)</sup> James Geddes, I, 205. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 35, Belgica ad a. 1653—54, Ontstelde zee, p. 12; Leven van Cornelis Tromp, p. 12. — <sup>9)</sup> A. de Wicquefort, II, 127. — <sup>10)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 416—417. — <sup>11)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 711. — <sup>12)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 236.

land) zu segeln. Zwischen 10—12 Uhr mittags gelangte die Flotte nach Goyng (Goodwin-Sands, nördlich von Dover). Den an Bord des Admiralschiffes gerufenen Kapitänen wurde der Befehl erteilt, einander mit Ankern, Ankertauen und andern Schiffsbedürfnissen auszuweichen<sup>1)</sup>. Zirka 12—1 Uhr mittags kam die Flotte bei the Downs, südwestlich von Goodwin-Sands<sup>2)</sup>. Tromp sandte von hier aus die Kapitäne Jan Tijsz Mattheus (ein gemietetes Schiff von Middelburg 30 Kanonen, 110 Mann; Holl. Mercurius 1652, p. 32) und Pieter Aldertsz (Allertsz) (ein Admiralitätsschiff von Nordholland, 24 Kanonen, 100 Mann, Holl. Mercurius 1652, p. 32) an den in the Downs befindlichen englischen Contreadmiral Nehemiah Bourne (Major in Oberst Rainsboroughs Regiment, E. Ludlow, The Memoirs I, 311) der vermutlich die blaue Flagge führte, ab<sup>3)</sup>. Sie sollten denselben mit Ehrenschüssen begrüßen, über die Ursache von Tromps Fahrt an die englische Küste aufklären, ihm so jeden Verdacht nehmen<sup>4)</sup>, zugleich den holländischen Oberbefehlshaber entschuldigen, daß er nicht persönlich gekommen, um Flaggenstreit zu vermeiden<sup>5)</sup>. N. Bourne sandte die Pinasse Greyhound (Henry Southwood, 20 Kanonen, 80 Mann; Letters relating to the first Dutch war I, 65 u. 289) denselben entgegen, um sie beobachten zu lassen und zu geleiten<sup>6)</sup>. Er verhörte die 2 Kapitäne, bedankte sich für die Grüße Tromps<sup>7)</sup>, gab ihnen aber zu verstehen, daß der schleunige Wegzug der holländischen Flotte erwünscht sei<sup>8)</sup>. Die Engländer zogen die Behauptung der Holländer, daß sie zufolge des stürmischen Wetters die englische Küste hätten aufsuchen müssen, in Zweifel<sup>9)</sup> (tatsächlich kam er erst nach Eintritt besseren Wetters dort an), aber Tromp hätte, wenn er üble Absichten gehabt,

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema III, XXXII, 711 und Holl. Mercurius 1652, p. 40. Vielleicht hatte Tromp bei seiner Fahrt an die englische Küste den Nebenzweck, Stand und Stärke der englischen Flotte zu erkunden (Rudolph Rittmeyer, Seekriege, Berlin 1907, I, 203). Aber kleine Fahrzeuge hat er nicht zur Erkundung ausgesandt. Vermutlich hatte er Interesse daran, seine Fahrt unter dem vorher genannten Vorwand möglichst weit bis zur englischen Küste auszuweiten, um seine gemieteten Schiffe von Amsterdam und Middelburg besser üben und mehr mit der englischen Küste vertraut machen zu können. — <sup>2)</sup> South-Sand-Head, Letters relating to the first Dutch war, I, 296. — Holl. Mercurius 1652, p. 41. — L. van Aitzema, III, XXXII, 713. — <sup>3)</sup> L. van Aitzema III, XXXII, 711, 713; Holl. Mercurius 1652, p. 35; J. Heath's Chronicle II, 319; Belgica ad a. 1653—54, Ontstelde zee No. 7, p. 12; Leven van Cornelis Tromp, p. 12. — <sup>4)</sup> L. van Aitzema III, XXXII, 711, 713; vgl. Belgica ad a. 1653—54, No. 6, p. 9. Tromp hatte sich entgegen seiner Instruktion an die englische Küste begeben. — <sup>5)</sup> A. de Wicquefort II, 127; Ludlow, The Memoirs, I, 311—312; J. Heath's Chronicle, II, 317; Letters relating to the first Dutch war, I, 171, 252. — <sup>6)</sup> J. Heath's Chronicle II, 317. — <sup>7)</sup> L. van Aitzema III, XXXII, 711; Basnage I, 254. — <sup>8)</sup> A. de Wicquefort II, 327; Ludlow, The Memoirs, I, 311—312; J. Heath's Chronicle II, 318; L. van Aitzema, III, XXXII, 713. — <sup>9)</sup> B. Whitelocke's Memorials, p. 508.

N. Bourne in the Downs seiner zahlenmäßigen Überlegenheit nach überwältigen können<sup>1)</sup>. 7 Uhr abends kam die holländische Flotte vor Dover an, 8 Uhr abends kehrten die 2 Kapitäne Jan Tijz Mattheus und Pieter Aldertsz zu ihr zurück<sup>2)</sup>. Tromp ließ die Flotte in einer Entfernung von etwas mehr als Kanonenschußweite vor dem Kastell von Dover ankern, ohne die Flagge an der Großstenge zu streichen oder den üblichen Ehrenschuß zu tun. Die Besatzung des Festungswerks feuerte 3 Kanonen ab, um ihn zum Streichen der Flagge zu veranlassen, aber auch danach beantwortete er weder die Schüsse noch strich er die Flagge: Er übte seine Musketiere mehrere Stunden im Abgeben von Musketensalven<sup>3)</sup>. Dieselben bedurften der Übung, da die Bemannung der Kriegsschiffe in großer Eile zusammengebracht war<sup>4)</sup>. Als die Gründe für das Ankern an der englischen Küste nicht mehr vorhanden und die beschädigten Schiffe wieder in Stand gesetzt waren, beschloß Tromp nach Calais zu und heimwärts zu segeln<sup>5)</sup>. Er fuhr nachmittags 2 Uhr von seinem Ankerplatz vor Dover ab<sup>6)</sup>. N. Bourne hatte 18./28. V. den Staatsrat und den Admiral Blake vom Erscheinen Tromps benachrichtigt<sup>7)</sup>. Der Versammlungsplatz der englischen Flotte war eigentlich in the Downs und zu Portsmouth<sup>8)</sup>. N. Bourne befand sich in the Downs, aber Blake war in Ryebay zu Anker gegangen<sup>9)</sup>. Letzterer hatte ca. 12—15 Kriegsschiffe, ersterer 8—10<sup>10)</sup> (s. Liste, die Zahl 27 in Summa [Bescheiden uit vreemde Archieven omtrent de groote Nederlandsche zeeoorlogen 1652—1676 verzameld door Dr. H. T. Colenbrander, 's-Gravenhage 1919, I, 1—2] ist nicht den Tatsachen entsprechend, auch nicht die

<sup>1)</sup> Verhael gehouden door H. van Beverningk, p. 48, 232; A. de Wicquefort II, 128; Basnage I, 254. Nach Rittmeyer, Seekriege I, 203 wäre der Angriff zwar nicht so einfach gewesen. — <sup>2)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 711; Letters relating to the first Dutch war, I, 417. — <sup>3)</sup> L. van Aitzema III, XXXII, 713; Letters relating to the first Dutch war, I, 171, 193, 296; Ludlow, The Memoirs, I, 312; Leven van Cornelis Tromp p. 19; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 116; James Geddes, I, 209—210. — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 155, 171; History of the Commonwealth by Gardiner II, 116. — <sup>5)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 418. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 35; L. van Aitzema, III, XXXII, 711; Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden, p. 521; Leven van Cornelis Tromp, p. 12; James Geddes I, 209. Die in Letters relating to the first Dutch war, I, 192, 193, 211, 212, 213, 296 und L. van Aitzema III, XXXII, 713 angegebene Zeit des Aufenthaltes der holländischen Flotte vor Dover vom 18./28. V. 10 Uhr vormittags bis 19./29. V. 12—1 Uhr mittags berechnete wohl denselben vom Erscheinen in Sicht der englischen Küste bis zum Beginn der Vorbereitungen zur Abfahrt. — <sup>7)</sup> J. Heath's Chronicle, II, 318. — <sup>8)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 154. — <sup>9)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 8—9. — <sup>10)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 8, 206, 295—96; Verhael gehouden door H. van Beverningk p. 36; Backer's Chronicle by E. Phillips p. 631; Leven van Cornelis Tromp p. 13.

Zahl 22 [ibid. I, 2, 5]). Blake war auf die Nachricht von N. Bourne hin noch nachts bis Dungeness gesegelt.

**Die nach den vorliegenden Quellen am Treffen bei Dover beteiligten Kapitäne und Schiffe.**

a) Englische Flotte.<sup>1)</sup>

Robert Blake, Admiral, James alias Old James IIr <sup>2)</sup> . . . .	60—70 Kanonen, 350—380 Mann,	792	Tonnen
Adams, Leutnant (später Kapitän von Mary-Rose) <sup>3)</sup>			
Thomas Cogshall, Offizier der Schaluppe.			
Lionel Lane, Victory IIr . . . .	52	„	260—300 „ 690—721 „
John Gibbes, Garland IIIr . . . .	40—44	„	180—200 „ 567 „
Charles Thorowgood <sup>4)</sup> , Worcester IIIr	44—46	„	180—200 „ 629—635 „
Nicholas Gatombe, Schiffer.			
Edmund Button, Leutnant.			
— Speaker IIIr . . . .	52	„	260—280 „ 691—727 „
Anthony Holding (Houlding) <sup>5)</sup>			
Ruby IVr . . . . .	40—42	„	150—180 „ 550—556 „
Robert Moulton, junior, Sapphire IVr	36—38	„	140—160 „ 442 „
William Brandley, Portsmouth IVr	32—36	„	150—170 „ 422—433 „
George Dakings (Dakins), Advice IVr <sup>6)</sup>	34—36	„	150—170 „ 516 „
Richard Stayner, Mermaid Vr . . .	22—24	„	90 „ 287—289 „
Robert Sanders (Saunders) Star VIr	16—24	„	70—80 „ 200 „
Robert Clarke (Clark), Martin VIr	12	„	50 „ 92—127 „
John Redwood <sup>7)</sup> , —	—	„	— „ — „
Anthony Jakson, —	—	„	— „ — „
Henry Coradall, —	—	„	— „ — „
Nehemiah Bourne, Contre- admiral, Andrew IIr <sup>8)</sup> . . . .	52—56	„	280 „ 775—783 „
Robert Blake, Leutnant, Triumph IIr <sup>9)</sup>	60—62	„	300—350 „ 776—779 „
— , Fairfax IIIr	52	„	260—280 „ 745 „
John Coppin, Happy-Entrance I IVr	40—44	„	180—200 „ 539 „
John Lawson, Certurion IVr <sup>10)</sup> . .	34—36	„	150 „ 531—553 „
Andrew Ball, Adventure IVr . . .	32—36	„	150—160 „ 370—385 „
Benjamin Blake, Assurance IVr . .	32—36	„	150—160 „ 341—350 „
— Seven Brothers of London Vr <sup>11)</sup>	26	„	— „ 300 „
Henry Soutwood, Greyhound VIr	20	„	80 „ 120—150 <sup>12)</sup> „

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 64—68, 209, 289; An History of Marine Architecture by Charnock, London 1800, II, 377—380. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 289; Memorials of the life of Penn, I, 428, 490. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 11. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 249. — <sup>5)</sup> Ibid. III, 350 in Public. of the N. R. S., vol. XXX; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 176. — <sup>6)</sup> s. wie unter <sup>10)</sup>. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 227. — <sup>8)</sup> Ibid., I, 251; I Heath's Chronicle, II, 317; früher St. Andrew (A history of the administration of the royal navy by Oppenheim, London 1896, p. 338. — <sup>9)</sup> R. Blake by H. Dixon, London 1856, p. 159, 161; Triumph, früher Mary (An History of M. A. by Charnock, II, 296. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 41 hat Ordeel statt Centurion, dies würde dem englischen Schiff Advice gleichkommen. Da unter Blakes Flottenabteilung irrtümlich auch Centurion genannt wird, wird Advice wohl dorthin gehören. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV 519. — <sup>12)</sup> Über die Tonnage der angeführten Schiffe vgl. A descript catalogue of the naval manuscripts in the Pepysian Library by Tanner, London 1903, I, 256—280 in Publ. of the N. R. S. vol. XXVI; An History of M. A. by Charnock, II, 377—78; 382—385; Memorials of the life of Penn, I, 236—238; An history of the administration of the royal navy by Oppenheim, p. 330—337.

## b) Holländische Flotte

Martin Tromp <sup>3</sup> Leutnant-Admiral, Brederode <sup>1</sup> )				54 Kanonen, 250—270 Mann.	
Abel Roelantsz, Kapitän <sup>2</sup> ).					
Pauwel Barendsz, Schiffer.					
Egbert Meeuwsz Kortenaar, Steuermann.					
Cornelis Pietersz, Quartiermeister.					
Jan Adriaansz, Stückmeister.					
Bartholomaeus Maertens, Befehlshaber der Soldaten von der Garnison 't Hertogenbosch (Nordbrabant).					
Jacob Swart <sup>3</sup> ) . . . . .	—	28	Kanonen, 110 Mann	} Gemietete Schiffe von Amsterdam <sup>6</sup> )	
Abraham van Kampen <sup>4</sup> ) . . . . .	—	28	„ 100 ..		
Cornelis Jansz Brouwer . . . . .	—	28	„ 105 „		
Cornelis Nau-Og (Naeuoogh) . . . . .	—	36	„ 135 „		
Hector Bardesius (Bordeus) . . . . .	—	34	„ 120 „		
Sipke Fokkes <sup>5</sup> ) . . . . .	St. Maria	37	„ — „		
Hendrik Koebrugge, Schiffer.					
Pieter Jansz, Leutnant					
Elcke Douwens, Steuermann.					
Bastiaan Tuineman (Tuijnemans) <sup>7</sup> )	St. Laurens	30	„ 150 „		} Gemietete Schiffe von Middelburg
Cornelis Tebij, Leutnant					
Joannes van Regemorter <sup>8</sup> ) . . . . .	—	30	„ 105 „		
Jan Tijsz Mattheus <sup>9</sup> ) . . . . .	—	30—32	„ 110 „		
Pieter Aldertsz (Allertsz) <sup>10</sup> ) . . . . .	—	24	„ 100 „	} Admiraltäts- schiffe von Nordholland	
Willem Ham <sup>11</sup> ) . . . . .	—	—	„ — „		

Nehmen wir die in Holl. Mercurius 1652, p. 32 angeführten Schiffe an, 24 gemietete von Amsterdam (vgl. Belgica ad a. 1653—54, Nö. 7, p. 13), 5 gemietete von Middelburg, 12 Admiraltättschiffe von Nordholland und rechnen Tromps Flaggschiff dazu, so erhalten wir die Zahl 42, wie folgt:

Vorhut. Martin Tromp, Leutnant-Admiral, Brederode . . . . .				54 Kanonen, 250-270 Mann,
Jan Deijckers . . . . .	—	38	„ 100 „	} Gemietet von Amsterdam
Dirk Pater . . . . .	—	28	„ 105 „	
Mattheus Cornelisz . . . . .	—	34	„ 120 „	
Jacob Swart . . . . .	—	28	„ 110 „	
Abraham van Kampen . . . . .	—	28	„ 100 „	
Cornelis Jansz Port (Poort) . . . . .	—	34	„ 125 „	
Cornelis Jansz Brouwer . . . . .	—	28	„ 105 „	
Maarten de Graaf . . . . .	—	28	„ 110 „	
Gerrit van Lummen (Lemmen) . . . . .	—	36	„ 125 „	
Cornelis Nau-Og (Naeuoogh) . . . . .	—	36	„ 135 „	
Nicolaas de Wit (With) . . . . .	—	34	„ 115 „	
Gerrit Schuit (Schuijt) . . . . .	—	28	„ 105 „	
Bastiaan Bardeel . . . . .	—	28	„ 110 „	
Cornelis van Houten . . . . .	—	30	„ 110 „	
Hector Bardesius (Bordeus) . . . . .	—	34	„ 120 „	

<sup>1</sup>) Holl. Mercurius 1652, p. 34; Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 14; Letters rel. to the f. D. w., I, 260; Leven van C. Tromp, p. 11. — <sup>2</sup>) Letters rel. to the f. D. w., I, 276; Gesch. v. h. Nederl. Zeevezen door J. C. de Jonge, I 759. — <sup>3</sup>) Letters rel. to the f. D. w., I, 234. — <sup>4</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXII, 711; Letters rel. to the f. D. w., I, 416—417. — <sup>5</sup>) Holl. Mercurius, 1652, p. 36, 39; L. v. Aitzema, III, XXXII, 712; Letters rel. to the f. D. w., I, 207, 213, 214. — <sup>6</sup>) Holl. Mercurius, 1652, p. 32—34; Letters rel. to the f. D. w., I, 260—266. — <sup>7</sup>) Holl. Mercurius 1652, p. 38—39; St. Laurens zu 1300 Gulden pro Monat gemietet (Holl. Mercurius 1652, p. 39; Letters rel. to the f. D. w., I, 213); Letters rel. to the f. D. w., I, 207, 211, 212. — <sup>8</sup>) Letters rel. to the f. D. w., I, 417. — <sup>9</sup>) L. v. Aitzema III, XXXII, 711. — <sup>10</sup>) wie <sup>9</sup>). — <sup>11</sup>) Letters rel. to the f. D. w., I, 235.

Stoffel Juriaansz . . . . .	—	28	Kanonen	105	Mann	} Gemietet von Amsterdam
Klaas (Claus) Bastiaansz Jaarsveld (Jaetsvelt) . . . . .	—	34	„	120	„	
Jacob Sieuwertsz Spanheijms (Sponheijms) . . . . .	—	34	„	121	„	
Hendrik de Raedt (Rael) . . . . .	—	30	„	130	„	
Sipke Fokkes . . . . .	St. Maria	37	„	—	„	
Bruijn van Zeelst (Seelst) . . . . .	—	38	„	125	„	
Lambert Pietersz . . . . .	—	34	„	130	„	
Frederik de Koningh . . . . .	—	35	„	135	„	
Frederik Bogaert . . . . .	—	30	„	115	„	
Jan Lesage (le Sage) . . . . .	—	30	„	105	„	
Jacob Pense . . . . .	—	30	„	110	„	} Gemietet von Middelburg
Joannes van Regemorter . . . . .	—	30	„	105	„	
Bastiaan Tuineman (Tuijnemans) St. Laurens	30	„	150	„		
Jan Tijsz Mattheus . . . . .	—	30	„	110	„	
Nachhut Pieter Florisz, Contre- admiral . . . . .	—	32	„	120	„	} Admiralitäts- schiffe von Nordholland (Nordquartier oder West- friesland)
Pieter Aldertsz (Allertsz) . . . . .	—	24	„	100	„	
Cornelis Pietersz Taenman . . . . .	—	28	„	105	„	
Arend Dirksz . . . . .	—	24	„	95	„	
Gerrit Femmesz . . . . .	—	30	„	110	„	
Gerrit Nobel . . . . .	—	24	„	95	„	
Reijnst Cornelisz . . . . .	—	24	„	85	„	
Tijs Sijmense Peereboom . . . . .	—	24	„	80	„	
Gerrit Munter . . . . .	—	—	„	—	„	
Jan Warnartsz Capelman <sup>1)</sup> . . . . .	—	—	„	—	„	
Willem Ham . . . . .	—	—	„	—	„	
Pieter Schellinger . . . . .	—	26	„	100	„	

Beim Geschwader Blake's schwankt die Zahl der angeführten Kanonen zwischen 460—496, die Durchschnittszahl davon beträgt 478. Rechnen wir die 3 nicht genannten Schiffe zur 3. Klasse mit je 34 Kanonen, so erhalten wir  $478 + 102 = 580$  Kanonen.

Die Mannschaftszahl schwankt zwischen 2030—2260, die Durchschnittszahl davon beträgt 2145, die Mannschaft der 3 nicht genannten Schiffe zu je 150 Mann gerechnet, so erhalten wir  $2145 + 450 = 2595$  Mannschaften.

Der Tonnengehalt (Gewichtstonnen, Wasserverdrängung) der Schiffe schwankt zwischen 5778—5905, die Durchschnittszahl davon beträgt 5840. Den Tonnengehalt der 3 nicht genannten Schiffe zu je 440 gerechnet, so erhalten wir  $5840 + 1320 = 7160$  Tonnengehalt.

Nach Oppenheim, A history of the administration, p. 341 hatte Victory im Jahre 1655 6 demicannons (Halbkarthaunen), 30 culverins (Feldschlangen), 24 demi-culverins (halbe Feldschlangen). Nach Tanner, A descriptive catalogue, I, 237 hat 1 demi-cannon durchschnittlich 45 Zentner, 1 culverin 35 Zentner, 1 demi-culverin 26 Zentner, 1 saker (Sakerfalke) 20 Zentner. Es ergeben demnach  $6 \times 45, 30 \times 35, 24 \times 26$  zusammen 1944 Zentner. Nach Tanner, A descriptive catalogue of the of the n. m., I, 241 rechnet man bei der 2. Klasse, zu der Victory gehört,  $12\frac{1}{2}$  Tonnen pro 100 Tonne Schiffslast. Also müßten die Kanonen von Victory, da die Tonne = 2000 Pfund ist,  $12\frac{1}{2}$  Tonnen oder  $250 \text{ Zentner} \times 7\frac{1}{10} = 1775$  Zentner wiegen. Victory führte 1652 aber nur 52 Kanonen statt der 60 im Jahre 1655, der Unterschied von 144 Zentner wird somit durch die Minderzahl der Kanonen mehr wie ausgeglichen und das Gewichtsverhältnis der Kanonen den 1775 Zentnern ziemlich gleichkommen. — Nach Oppenheim, p. 341, hatte Speaker 4 demi-cannons, 22 culverins 26 demi-culverins. Es ergeben demnach  $4 \times 45, 22 \times 35, 26 \times 26$  Zentner, zusammen 1626 Zentner. Nach Tanner, I, 241, rechnet man bei der 3. Klasse zu der Speaker gehört  $12\frac{1}{2}$  Tonnen pro 100 Tonnen Schiffsgewicht, also  $230 \text{ Zentner} \times 7\frac{1}{10} = 1633$  Zentner.

<sup>1)</sup> Alkmaar 28 Kanonen, 95 Mann. Publications of the N. R. S. vol. XXXVII, Letters relating to the first Dutch war, vol. IV, p. 315.



Der Unterschied von 7 Zentnern wird mehr wie ausgeglichen, da Speaker später 62 Kanonen führte. — Nach Oppenheim, p. 341, hatte Mermaid 18 demi-culverins, 4 sakers. Es ergeben demnach  $18 \times 26$ ,  $4 \times 20$  zusammen 548 Zentner. Nach Tanner, A descriptive catalogue I, 241 rechnet man bei der 5. Klasse, zu der Mermaid gehört, 11 Tonnen pro 100 Tonnen Schiffslast, also 220 Zentner  $\times 2\frac{8}{10} = 616$  Zentner. Nehmen wir nun, da Mermaid zwischen 22—24 Kanonen führte, die Höchstzahl 24 Kanonen an (Mermaid führte später 32 nach Tanner I, 276) und fügen zu 548 noch  $2 \times 26$  hinzu, so erhalten wir 600 Zentner. Aus den angeführten Beispielen ist ersichtlich, daß die Berechnung nach Tanner, I, p. 241, eine annähernde Schätzung des Kanonengewichts ermöglicht. — Das Geschwader Blake's hatte bei 15 Schiffen 2 zweiter, 3 dritter, 7 vierter, 1 fünfter, 2 sechster Klasse also  $15 \times 250$  Zentner  $19\frac{1}{10} \times 230$  Zentner,  $32,5 \times 230$  Zentner,  $2,8 \times 220$  Zentner,  $3 \times 140$  Zentner in Summa 16 653 Zentner Kanonengewicht.

Nach Oppenheim, p. 338—339 brauchte The Sovereign of the Seas oder Royal Sovereign 5 513 Ellen Segeltuch (yard 0,914 m oder 3' oder 36"), (Edward Hayward, The Sizes and Lengths of Rigging for all His Majesty's ships and frigates 1660 [1655 geschrieben]). Der Tonnengehalt dieses Schiffs betrug nach Memorials of the life of Penn, I, 438, 1556 Tonnen, vgl. John Charnock, An History of Marine Architecture, II, 382, 483 und siehe später. — Nach Hydrographie par le père Georges Fournier, Paris 1679, p. 44, führte La Couronne 6000 Ellen Segeltuch. Der Tonnengehalt dieses Schiffes betrug nach England in the Mediterranean by J. St. Corbett, London 1904, I, 180, Richelieu et la Monarchie absolue par le vicomte Georges d'Avenel, Paris 1887 III, 167; Überall, Illustrierte Zeitschrift für Arme und Marine, 16. Jahrg. 1913—14, Nov. 1913, Das Schiffswesen in Frankreich von Vizeadmiral Siegel, p. 88, 2000 Tonnen. — Nach Calendar of the State Papers Domestic. S. ed. by F. H. Blackburne Daniel, London 1899, 18./V.—30./IX. 1672, p. 482, brauchte Hampshire 3708 Ellen Segeltuch. Der Tonnengehalt dieses Schiffes betrug nach Oppenheim, p. 332—33, 481 Tonnen. — Man kann demnach bei La Couronne 3, bei Royal Sovereign  $3\frac{1}{2}$  und bei Hampshire  $7\frac{3}{4}$  Ellen Segeltuch pro Tonne rechnen und ersieht daraus, daß je kleiner das Schiff, desto mehr Segeltuch im Verhältnis nötig ist (s. später). Bei Blakes Geschwader von 15 Schiffen mit 7160 Tonnengehalt, also durchschnittlich 477 Tonnen werden mithin  $7\frac{3}{4}$  Ellen pro Tonne nötig gewesen sein in Summa ungefähr 55490 Ellen Segeltuch.

Beim Geschwader von N. Bourne schwankt die Zahl der angeführten Kanonen zwischen 322—342, die Durchschnittszahl davon beträgt 332. Rechnen wir die Kanonen von Seven Brothers als 5. Klasse mit 26 hinzu so erhalten wir 358 Kanonen.

Die Mannschaftszahl schwankt zwischen 1550—1660, die Durchschnittszahl davon beträgt 1605. Rechnen wir die Mannschaft von Seven Brothers mit 90 hinzu, so erhalten wir 1695 Mannschaften. Der Tonnengehalt der Schiffe schwankt zwischen 4197—4284, die Durchschnittszahl davon beträgt 4240. Rechnen wir den Tonnengehalt von Seven Brothers mit 300 hinzu, so erhalten wir 4540 Tonnengehalt.

Nach Oppenheim, p. 341, hatte Triumph 6 demi-cannons, 30 culverins, 24 demi-culverins, also wie Victory 1944 Zentner oder  $7,8 \times 250$  Zentner = 1950 Zentner. — Fairfax wie Speaker 1626 Zentner, aber  $7,4 \times 230$  Zentner = 1702 Zentner. Nach Tanner, A descriptive catalogue of the n. m. I, 268—70 hatte Fairfax später 60 Kanonen, also ist der Ausgleich leicht zu schaffen. Das Geschwader von N. Bourne hatte bei 9 Schiffen 2 zweiter, 1 dritter, 4 vierter, 1 fünfter, 1 sechster Klasse, also  $15,5 \times 250$  Zentner,  $7,4 \times 230$  Zentner,  $18,0 \times 230$  Zentner,  $3,0 \times 220$  Zentner,  $1,3 \times 140$  Zentner in Summa ungefähr 10 559 Zentner Kanonengewicht.

Bei den 9 Schiffen mit 4540 Tonnengehalt, also durchschnittlich 504 Tonnen, werden also  $7\frac{3}{4}$  Ellen nötig gewesen sein pro Tonne, in Summa ungefähr 35 185 Ellen Segeltuch.

Nimmt man bei Tromps Geschwader, welches 976 Kanonen zählte, die Mannschaft von Brederode zu 260 und die von St. Maria zu 135 an, so erhält man rund 3650 Mannschaften.

Was die Ermittlung des Tonnengehalts anlangt, so wurden nach Publications of the Navy Records Society, vol. XVII, London 1900, Letters relating to the first Dutch war, II, 170, die holländischen Prisen mit 32—40 Kanonen zu 330—440 Tonnen in England veranschlagt. Nach Zee-Politie der vereenichte Nederlanden door Johan Tjassens, 's-Gravenhage 1670, p. 34, wurde ein Schiff 135' lang, 29' weit,  $11\frac{1}{2}'$  hohl mit 200 Last oder 400 Tonnen berechnet (s. später). Nach Onze Gouden Eeuw door Dr. Pieter Lodewijk Muller,

Leijden 1896, p. 217, waren von 132 Schiffen nur wenige über 250 Last oder 500 Tonnen, die meisten nur 200 Last. Nehmen wir somit bei Tromps Geschwader, Brederode nicht gerechnet, 13 Schiffe zu je 400 und 16 zu je 300 Tonnen an und Brederode zu 800 Tonnen (The Royal Navy by Clowes, vol. II, chapt XXI, p. 150), so erhalten wir 10 800 Tonnen-gehalt.

Brederode war ehemals ein altes Ostindisches Handelsschiff (Letters relating to the first Dutch war, I, 383) und führte nach J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen, Haarlem 1858, I, 489 nur einige 36 Pfänder, außerdem 24 Pfänder, 18 Pfänder, 12 Pfänder, die gemieteten Schiffe nur wenige 18 Pfänder, die Schiffe mit 28—32 Kanonen nur 6—10 12 Pfänder, diejenigen mit 22—24 Kanonen nur 8 Pfänder als schwerste Kanonen. Nach Letters relating to the first Dutch war, I, 89—90 sah der am 27./II./8./III. 1652 beschlossene Kriegsschiffbau von 50 Schiffen eine Länge von 120—125', eine Weite von 27—28' vor, von den 28—30 Kanonen sollten 4 metallene 24 Pfänder im unteren Verdeck sein, auf dem Oberlauf einige 6-Pfänder. Nehmen wir nach englischer Berechnung (die Holländer haben nur 4 Schiffsklassen, s. später) Brederode für ein Schiff dritter, 13 Schiffe vierter, 16 fünfter Klasse an, so würden wir nach Tanner, I, 241  $8 \times 230$  Zentner +  $13 \times 4 \times 230$  Zentner +  $16 \times 3 \times 220$  Zentner in Summa zirka 24 360 Zentner Kanonengewicht erhalten — englisches Gewicht — oder, da nach J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen, I, 625 42 Pfund englisches = 38 Pfund holländisches, 22 040 Zentner holländisches Kanonengewicht. — Nehmen wir also  $7\frac{3}{4}$  Ellen pro Tonne an, so erhalten wir bei Tromps Geschwader  $7\frac{3}{4} \times 10\,800 = 83\,700$  Ellen Segeltuch, vgl. L'art de bâtir les vaisseaux, Amsterdam 1719, I, 44 (s. später).

Bei Pieter Florisz Geschwader sind 236 Kanonen angeführt, rechnen wir noch für die 3 Schiffe, deren Kanonenzahl nicht bezeichnet, je 24 Kanonen hinzu, so erhalten wir 308 Kanonen.

890 Mann sind angegeben, rechnen wir noch für die 3 Schiffe, deren Mannschaftszahl nicht genannt, je 80 Mann hinzu, so erhalten wir 1130 Mannschaften.

Nehmen wir 2 Schiffe mit je 400 Tonnen, 10 mit je 280 an, so erhalten wir 3600 Tonnen-gehalt.

Nach Tanner, A descriptive catalogue, of the n. m. I, 241, haben wir die Schwere der Kanonen zu berechnen mit  $2 \times 4 \times 230$  Zentner,  $10 \times 2,8 \times 220$  Zentner und erhalten hierdurch 8000 Zentner Kanonengewicht engl. Gewicht oder 7340 Zentner Kanonengewicht, holl. Gewicht. — Das Geschwader von Pieter Florisz hatte demnach  $7\frac{3}{4}$  Ellen Segeltuch  $\times 3600 = 27\,900$  Ellen Segeltuch.

Die holländische Nachhut unter Pieter Florisz war folglich schwächer an Zahl und Schwere der Kanonen als N. Bourne's Flottenabteilung. Darum ist es auch erklärlich, daß diese die 2 hintersten Schiffe von Tromps Geschwader, wahrscheinlich die schlechtesten Segler, abschneiden und überwältigen konnte. Die holländische Nachhut hat jedenfalls nur in Folge ihrer Schwäche an Zahl und Schwere der Kanonen nicht gewagt, seine bedrängten Kameraden zu entsetzen (vgl. später).

Blake wie N Bourne hielten nachts die Anker senkrecht auf und nieder und hatten 2 fregattenähnliche Fahrzeuge zwischen sich und den Holländern in einiger Entfernung voneinander auf Wache. Am 19./29. V. vormittags segelte Blake nach Folkestone zu, N. Bourne aus the Downs gegen mittag nach Southforeland zu<sup>1)</sup>. Es war schönes Wetter, der Wind Osten und Nordosten<sup>2)</sup>. Tromp hatte sich auf seiner Fahrt dem Felsen oder der Klippe von Calais (Cap Gris-Nez) genähert, als der Kapitän Joris

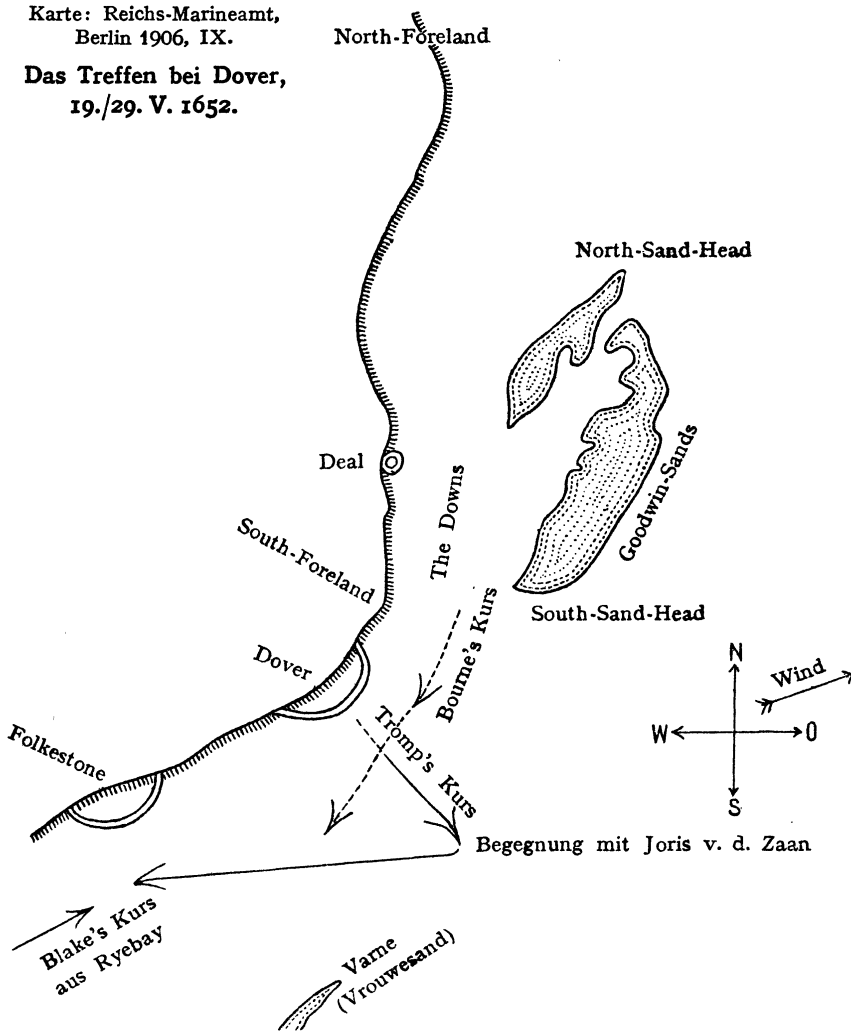
<sup>1)</sup> J. Heath's Chronicle, II, 318. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 9, 419; Baker's Chronicle by E. Phillips p. 631; Holl. Mercurius 1652, p. 35, L. van Aitzema, III, XXXII, 711; Belgica ad a. 1653—54, Ontstelde zee, p. 13.

van der Zaan<sup>1)</sup> in Sicht kam. Dieser hatte nach seinem Gefecht mit Anthony Young vor Start-Point<sup>2)</sup> die Handelsschiffe aus Genua und Livorno bis vor Fairlight 18./28./V. gebracht<sup>3)</sup>. Da sich Parlamentsschiffe in der Nähe zeigten, hatte er Verdacht geschöpft, daß dieselben, aus Anlaß des vorhergehenden Streites, gegen die Handelsschiffe etwas zu unternehmen beabsichtigten, und aus diesem Grunde sich nachts entfernt, um Tromp aufzusuchen<sup>4)</sup>. Dieser glaubte sich, gemäß seiner Instruktion, verpflichtet, denselben zu Hilfe zu eilen<sup>5)</sup>. Die Handelsschiffe waren aber schon am 15./25. V. von Blake gesichtet und nicht angegriffen worden<sup>6)</sup>. Auf seiner Fahrt zu den holländischen Mittelmeerfahrern westlich von Kap Gris-Nez nahe the Varne oder Vrouwesand<sup>7)</sup> (s. Karte) gekommen, sah Tromp die rote Flagge (Blake's Admiralschiff) unterhalb South-Foreland und entschloß sich Blake von the Downs abzuschneiden und somit dessen Verbindung mit N. Bourne zu hindern. Er vermutete wohl, daß, wenn die 2 englischen Flottenabteilungen sich vereinigten, sie ihn im Rücken bedrohen würden<sup>8)</sup>. Der englische Admiral gab Befehl zum Wenden, als er die Holländer mit Steuerbordhalsen luvwärts auf sich zukommen sah<sup>9)</sup> und so begegneten die 2 Flotten östlich von Sandgate-castle, zwischen Hythe und Folkestone einander<sup>10)</sup>. Hätte Tromp sich auf seiner Fahrt immer kleiner Schiffe als Kundschafter bedient, würde er von der Nähe Blakes schon bei Zeiten unterrichtet worden sein und hätte sich danach

---

<sup>1)</sup> Admiralität von Amsterdam 38 Kanonen, 130 Mann (Holl. Mercurius 1652, p. 32; Letters relating to the first Dutch war, I, 260. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 35, 39—40; L. van Aitzema, III, XXXII, 711—712; B. Whitelocke's Memorials, p. 508 u. a. siehe vorher unter Flaggenstreit. — <sup>3)</sup> Fairlight (Fairleigh, Fierley, Fiverly, Verly) östlich von Hastings Tideman, De zee betwist, V, 129; vgl. De Zee-Atlas 't Amsteldam bij Pieter Goos in de Zee-Spiegel 1672; A complete history of the transactions at sea by Josiah Burchett, London 1720, p. 407. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 35; L. van Aitzema, III, XXXII, 711—712, Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden; p. 521—22; Leven van Cornelis Tromp, p. 12; Letters relating to the first Dutch war, I, 418—419; Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen door Johannes Cornelis de Jonge, Haarlem 1858, I, 756—758; Tideman, De zee betwist, V, 129—130; — <sup>5)</sup> Hollandsche Mercurius 1652, p. 36; Leven van Cornelis Tromp, p. 13; Letters relating to the first Dutch war, I, 171, 276, 419. — <sup>6)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 713; Letters relating to the first Dutch war, I, 298; J. J. Backer Dirks, De Nederlandsche zeemacht, 's-Gravenhage 1890, I, 324; James Geddes I, 211. — <sup>7)</sup> De Zee-Atlas 't Amsteldam bij Pieter Goos in de Zee-Spiegel, 1672. — <sup>8)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 419—420, vgl. Verhael gehouden door H. v. Beverningk, p. 233, Tromps Absicht war, zwischen den beiden englischen Flotten Stellung zu nehmen, vgl. ferner Holl. Mercurius 1652, p. 42. — <sup>9)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 9. — <sup>10)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 210.

einrichten können. Das für eine freundschaftliche, ruhige Verständigung zeitlich so ungünstige Zusammentreffen mit seinen unheilvollen Folgen wäre zu vermeiden gewesen<sup>1)</sup>. Der holländische



Admiral war in einer schwierigen Lage, er mußte äußerlich alles zu vermeiden suchen, um nicht zum Veranlasser eines Krieges zu

<sup>1)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmaghtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1724, III, 404. Tromp hatte bei seiner Abfahrt von seinem Ankerplatz vor Dover Blake nicht gesichtet, wie dieser vermutet (Holl. Mercurius 1652, p. 37).

werden. Er befahl, alle Segel einzuziehen und die Marssegel bis zur Hälfte der Stengen herabzulassen, in der Hoffnung, dies würde genügen und ihm der Flaggengruß erspart bleiben<sup>1)</sup>. Zur Vorsorge hatte er auch einen Mann auf die Großstenge steigen lassen, um den Wimpel einzuziehen. Blake hätte bei seinem Näherkommen diesen sehen können<sup>2)</sup>. Der Wimpel mußte erst eingezogen werden, ehe die Flagge gestrichen werden konnte, dies nahm auch Zeit in Anspruch<sup>3)</sup>. Blake's Flaggschiff James<sup>4)</sup> war das hinterste Schiff, durch das Wenden wurde es zum vordersten. Blake ließ seine Hauptsegel aufgeien, seine unteren Geschützreihen in die Geschützpforten schieben, das Fockmarssegel an den Mast binden, seine Segelstangen mit den Stropfen an die Stengen oder Masten hängen, die Segel mit den Tauen nach der Steuerbordseite halsen oder anziehen. 40 Freiwillige kamen in einem kleinen Fahrzeug aus Dover an seinen Bord<sup>5)</sup>. Der englische Admiral konnte Tromps plötzliche Umkehr nur ansehen, als wenn dieser einen Streit suchte<sup>6)</sup>. Der Wimpel flatterte noch, als Blakes erster Schuß fiel<sup>7)</sup>, den er, in Kanonenschußweite herangekommen, aus der hintersten Kanone bei der großen Kajüte, an der Steuerbordseite, schräg auf Tromps Flaggschiff Brederode<sup>8)</sup>, dem vordersten holländischen Schiffe, abgab, damit es die Flagge strich und leewärts herabsegelte<sup>9)</sup>. Der holländische Admiral antwortete nicht, er war an Anzahl stärker und hielt es für unwürdig, vor einem schwächeren Geschwader zu streichen<sup>10)</sup>. Als Anhänger der

---

<sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 173, 276, 282, 420; L. van Aitzema, III, XXXII, 712; Holl. Mercurius 1652, p. 36; Belgica ad a. 1653—54, No. 6, p. 15; Groot Placaet-boeck door Cornelis Cauw, II Deel, IV boeck, p. 24. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 282, 422; J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen I, 757. (Jedes holländische Kriegsschiff soll einen Mann an der Großstenge gehabt haben für den Fall des Flaggestreichens. Letters relating to the first Dutch war, I, 206; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 118.) — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 172. — <sup>4)</sup> Nach A descriptive catalogue of the naval manuscripts by J. R. Tanner, I, 268. 1633 gebaut, 70 Kanonen 380 Mann, nach Letters relating to the first Dutch war, I, 289 350 Mann, nach Memorials of the life of Penn, I, 428 60 Kanonen, ibid. I, 490 66 Kanonen 360 Mann, folglich ist die Angabe in den holländischen Quellen (Holl. Mercurius 1652, p. 35 u. Belgica ad a. 1653—54, No. 7, Ontstelde zee p. 14; Leven van Cornelis Tromp, p. 11), 82 Kanonen 700 Mann zu hoch gegriffen. — <sup>5)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 9. — <sup>6)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 173. — <sup>7)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 172. — <sup>8)</sup> siehe früher. — <sup>9)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 9. — <sup>10)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, London 1897, II, 117—118, vgl. From Howard to Nelson by John Knox Laughton, London, 1899, p. 94 nur als der schwächere Teil hätte er sich dazu bequemt, die Flagge zu streichen; Rudolph Rittmeyer, Seekriege. Berlin 1907 I, 203. Er glaubte zuversichtlich, daß Blake angesichts der Stärke der holländischen Flotte keinen vollen Flaggengruß fordern würde.

Oranier und stolzer Sieger in der Schlacht in the Downs 1639 war er wohl innerlich mehr gesinnt zum Fechten als zum Bewahren des Friedens<sup>1)</sup>. Er konnte nicht über sich gewinnen, dieselbe Ehre den Königsmördern zu erweisen wie dem Könige<sup>2)</sup>. Von Seiten der Regierung verargte man ihm deshalb später, daß er nicht mit mehr Willfährigkeit und mit weniger Unterscheidung zwischen der Königs- und Parlamentsflagge den Streit vermieden hatte<sup>3)</sup>. Als der zweite Schuß Blakes gefallen, war der Wimpel eingezogen und Tromp hatte das Boot heranholen lassen, welches hinter seinem Schiffe im Schlepptau bewegt wurde, damit sein Kapitän oder einer seiner Offiziere sich in demselben an Bord des englischen Flaggschiffs begeben und mit dem englischen Admiral eine Auseinandersetzung halten konnte<sup>4)</sup>. Aber Tromps Schwanken und Zaudern hatte allzulange gedauert. Blake war dicht bei ihm und wußte, daß den holländischen Handelsschiffen nichts geschehen, worüber jener noch im Unklaren, er konnte nur dann gute Absicht bei Tromp vermuten, wenn er seinen Ehrengrüßen rechtzeitig nachgekommen<sup>5)</sup>. Die zwei ersten Schüsse des englischen Admirals in der Richtung auf die Flagge des holländischen Admirals abgegeben, waren vermutlich sog. blinde, ohne Kugeln, nur mit Pulver geladen, sie scheinen vor den Bug des holländischen Flaggschiffs niedergegangen zu sein<sup>6)</sup>. 4 Mann hatten das Boot Tromps

---

<sup>1)</sup> Historische Verhandelingen van Pieter Simons, Amsterdam 1830, p. 147—150, vgl. Abel François Villemain, Histoire de Cromwell, von Karl Gräser, Berlin 1877, und Pieter Simons dissertatio de Anglorum lege navali ejusque vi in patriam nostram, Trajecti ad Rhenum 1820. — <sup>2)</sup> Leven van beroemde Nederlanders door Nicolaas Godfried van Kampen, Haarlem 1838, I, 252. — <sup>3)</sup> Wie vorher, I, 254. Aber auch ohne dieses Gefecht, welches die unmittelbare Ursache zum Kriege werden sollte, würde derselbe auf irgendeine Weise zum Ausbruch gekommen sein. Man hätte Tromp nur gleich damals die genaue Instruktion geben sollen, statt erst 7./VI., die Flagge zu streichen wie zur Zeit der englischen Könige (History of the administration of John de Witt by J. Geddes, London 1879, I, 219). — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 174, 277, 283, 420; Holl. Mercurius 1652, p. 36; Groot Placaet-boeck, II Deel, IV boeck, p. 24; Belgica ad a. 1653—54, No. 6, p. 15; No. 7, p. 13; Leven van Michiel de Ruiter I, 49; Leven van Cornelis Tromp p. 11, 13, 53; J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen I, 418; History of the Commonwealth by Gardiner II, 118. — <sup>5)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 173. — <sup>6)</sup> B. White-locke's Memorials p. 509; Holl. Mercurius 1652, p. 36, 37, 38; J. Heath's Chronicle II, 316, 319; Letters relating to the first Dutch war, I, 210, 211, 213; Leven van Cornelis Tromp p. 53; Basnage I, 255; Memorials of the life of Penn I, 421; (vgl. Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 13; Sir R. Baker's Chronicle by E. Phillips, p. 631; L. van Aitzema, III, XXXII, 712; J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen I, 757, 758). Daß die ersten Schüsse quer vor den Bug des holländischen Flaggschiffs abgeschossen wurden, melden Letters relating to the first Dutch war, I, 9 und History of the Commonwealth by Gardiner, II, 118. Da aber Blake selbst berichtet, daß er befohlen auf die Flagge Tromps

betreten, als Blake, der sich inzwischen auf Musketenschußweite genähert, den dritten Schuß, dieses Mal mit einer Kugel, abgab<sup>1)</sup>. Dieser, der wohl ebenfalls auf die Flagge zu gerichtet war<sup>2)</sup>, ging durch das Hauptsegel und traf einen Mann auf Deck<sup>3)</sup>, welchem der Arm abgeschossen wurde. Mehrere Leute wurden verwundet<sup>4)</sup>. Das Volk im Boot ging wieder an Bord des Flaggschiffs, der Mann an der Großstenge kam auf das Deck herunter<sup>5)</sup>. Darauf folgte ein Schuß Tromps weit über Blake's Schiff weg, wahrscheinlich auf dessen Flagge zu<sup>6)</sup>, mit einer Kugel<sup>7)</sup>. Der englische Admiral antwortete mit der ganzen Lage einer Breitseite und einer Musketensalve. Verschiedene Schüsse gingen durch die Segel, mehrere Leute wurden verwundet, einige verloren die Arme. Tromp feuerte nun ebenfalls eine ganze Lage und eine Musketensalve ab<sup>8)</sup> Blake soll gerade in der Kajüte gewesen sein bei der Abgabe der ersten holländischen Breitseite, das Stundenglas oder die Sanduhr sei zerbrochen, das Schiffshinterteil beschädigt worden<sup>9)</sup>. Seiner Gewohnheit nach hätte er im Zorn seinen schwarzen Backenbart um die Finger gedreht<sup>10)</sup>. Dreimal befahl Tromp vergeblich, das Feuer auf seinem Flaggschiff einzustellen, um den begonnenen Feindseligkeiten wieder ein Ende zu bereiten, der englische Admiral

---

zu schießen (Holl. Mercurius 1652, p. 37; J. Heath's Chronicle, II, 316; R. Coke, A detection of the Court of England, II, 15; Memorials of the life of Penn I, 421), so ist anzunehmen, daß die Stelle des Niedergehens der Ladung zugleich für die Stelle des Zielpunktes gehalten wurde. — <sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 174, 277, 283; J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen I, 759. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 10, 228; Memorials of the life of Penn I, 421. — <sup>3)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 118, vgl. Letters relating to the first Dutch war, I, 10 durch das Großmarssegel. — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 283; Belgica ad a. 1653—54, No. 6, p. 15; J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen, I, 757—758. — <sup>5)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 277, 283. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 36; L. van Aitzema III, XXXII, 713; Ludlow, The Memoirs, I, 313. — <sup>7)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 207, 228, 277, 284, 297, 421, mit einer Kugel ist eher anzunehmen als wie ein blinder Schuß (Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 13; Letters relating to the first Dutch war, I, 176, 193), denn Blake hatte sich doch auch schon einer solchen bedient. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 36, 38; L. van Aitzema III, XXXII, 712; Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 14; Letters relating to the first Dutch war, I, 421. Daß Tromp nach Blakes drittem Schuß gleich eine Breitseite geschossen (Holl. Mercurius 1652, p. 37; Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 17, Sir R. Baker's Chronicle by E. Phillips, p. 631; Letters relating to the first Dutch war, I, 207, 211, 237; E. Hyde, earl of Clarendon, The History of the rebellion, V vol., book XIII p. 254; Basnage I, 255, Memorials of the life of Penn I, 421) ist nicht anzunehmen (Letters relating to the first Dutch war, I, 175) er hat nur eine solche abgegeben, nachdem er mehrere gleichzeitige Kanonenschüsse von Blake erhalten (vgl. Basnage I, 255, weiter unten, James Geddes I, 212—214). Man meint sogar irrthümlich, Blake's dritter Schuß sei von Tromp für eine ganze Lage gehalten worden. (History of the Commonwealth by Gardiner, II, 118, vgl. Letters relating to the first Dutch war, I, 176, 193; The life of Richard Deane by John Bathurst Deane, London 1870, p. 520.) — <sup>9)</sup> Robert Blake by Hepworth Dixon, London 1856, p. 158. — <sup>10)</sup> Wie <sup>9)</sup>, p. 159.

feuerte weiter<sup>1)</sup>. Innerhalb einer guten halben Stunde nach Beginn des Kugelwechsels ließ der holländische Admiral die rote Fahne unter der Prinzenflagge aufziehen<sup>2)</sup>. Damit war das Zeichen zum allgemeinen Gefecht gegeben. Die leewärtigen holländischen Kriegsschiffe, die zuerst Blake's Schüsse für Ehrenschüsse gehalten und nicht gleich hinaufwärts segelten, hatten sich nun um das Flaggschiff zu schaaren<sup>3)</sup>. Ungeachtet seiner zahlenmäßigen Überlegenheit befleißigte Tromp sich nur der einfachen Abwehr, obwohl er seinem Gegner zu Beginn des Treffens hätte eine ernsthafte Niederlage beibringen können<sup>4)</sup>. Hätte er den Mut der Verantwortlichkeit und ein klares Urteil über die politische Lage besessen, hätte er einen nicht zu unterschätzenden Anfangserfolg davontragen können<sup>5)</sup>. Die nötigen taktischen Vorbereitungen zur Durchführung einer Schlacht konnten bei dem unerwarteten Zusammenstoß beiderseits nicht mehr getroffen werden, nur ein ungeordneter Geschützkampf fand statt<sup>6)</sup>. Güte, Größe, Bemannung und Ausrüstung der englischen Kriegsschiffe glichen z. T. die holländische zahlenmäßige Überlegenheit aus<sup>7)</sup>. In kleinen Booten erhielt Blake noch während des Kampfes Unterstützung von der Küste her<sup>8)</sup>. Tromp stand mit der Vorhut dem englischen Admiral gegenüber, seine Nachhut war in ziemlicher Entfernung leewärts von ihm geblieben<sup>9)</sup>. 2—3 holländische Kriegsschiffe sollen dicht bei Tromp gewesen sein<sup>10)</sup> und 13 holländische Schiffe im ganzen Blake zuerst beschossen haben, ehe ihm Unterstützung von seiner Abteilung zuteil geworden<sup>11)</sup>. Auch beim englischen Admiral blieben einige seiner Kriegsschiffe in Lee von ihm entfernt<sup>12)</sup>. Der Contreadmiral N. Bourne wurde durch Kanonenschüsse herbeigerufen<sup>13)</sup>. In einer Stunde soll Triumph, als erstes Schiff von N. Bournes Abteilung, am Kampf teilgenommen haben<sup>14)</sup>.

<sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 277, 284; J. C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen*, I, 757. — <sup>2)</sup> Die Staaten von Holland verargten Tromp, daß er in seinem Bericht von einer Prinzenflagge gesprochen (*De Nederlandsche zeemacht door J. J. Backer Dirks, 's-Gravenhage 1890*, p. 323). — <sup>3)</sup> *Holl. Mercurius 1652* p. 35. — <sup>4)</sup> *Groot Placaetboeck. door C. Cauw, II Deel, IV boeck*, p. 24. — <sup>5)</sup> *Marine-Rundschau*, Berlin 1908, Januar bis Juni, Glatzel über die Erfolge in der Seeschlacht. — <sup>6)</sup> R. Rittmeyer, *Seekriege*, I, 201. — <sup>7)</sup> A. de Wicquefort, II, 128; Letters relating to the first Dutch war, I, 176. — <sup>8)</sup> B. Whitelocke's *Memorials*, p. 509. — <sup>9)</sup> J. Heath's *Chronicle*, II, p. 318. — <sup>10)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 237, 284. — <sup>11)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 207, vgl. *ibidem* I, 10. — <sup>12)</sup> *Ibidem* I, 10. — <sup>13)</sup> *Basnage* I, 255. — <sup>14)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 207; vgl. *Robert Blake by Hepworth Dixon*, London 1856, p. 159, Robert Blake, Sohn von Samuel Blake, des Admirals Bruder, Leutnant auf Triumph unter Vizeadmiral Penn, dieser war abwesend; *ibidem* p. 161; Robert Blake wird, weil er sich als Leutnant ausgezeichnet, später Kapitän auf Triumph.



Nach Verlauf von zwei Stunden soll das ganze Geschwader N. Bourne's Blake zu Hilfe gekommen sein und die holländische Nachhut angegriffen haben<sup>1)</sup>. N. Bourne hatte die Luv und schnitt einige der hintersten und abseits befindlichen holländischen Kriegsschiffe ab<sup>2)</sup>. 6 Uhr abends soll Tromp begonnen haben, sich aus dem Gefecht zu ziehen, und Blake's Abteilung ihm noch bis nachts gefolgt sein<sup>3)</sup>. Um 8 Uhr war Sonnenuntergang. Die zwei hintersten holländischen Kriegsschiffe sind nach Sonnenuntergang von den Engländern genommen worden, da niemand zum Entsatz herbeigekommen, obwohl es den in der Nähe befindlichen holländischen Schiffen möglich gewesen<sup>4)</sup> (vgl. früheres). Kapitän Bastiaan Tuineman's Schiff, St. Laurens<sup>5)</sup>, wurde nach tapferem Kampf geentert eine Stunde nach Sonnenuntergang<sup>6)</sup>, Kapitän Sipke Fokkes Schiff, St. Maria, wurde von 3 englischen Kriegsschiffen angegriffen und von einem derselben unter Kapitän John Lawson geentert, nachdem der Großmast abgeschossen<sup>7)</sup>. Es neigte zur Seite, da viel Wasser im Kielraum, der holländische Kapitän kam in das englische Boot, um sich zu retten<sup>8)</sup>. Die Engländer nahmen, angeblich 2 Stunden nach Sonnenuntergang, außer dem Kapitän, dem Leutnant und dem Schreiber, im ganzen ungefähr 12—14 Mann, heraus und setzten 2 Schaluppen voll Mannschaften als Besatzung hinein. Sie plünderten das Schiff<sup>9)</sup> und verließen es wieder, da 6 Fuß Wasser im Kielraum<sup>10)</sup>. Die Gefechtsdauer soll sich von  $\frac{1}{2}$  5 Uhr bis 9 Uhr erstreckt haben<sup>11)</sup>. Hierbei ist mit einzurechnen die Weg-

---

<sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 10, 176. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 42; Belgica ad a. 1653—54, No. 6, p. 15; Groot Placaet-boeck door C. Cauw, II Deel, IV boeck, p. 25; J. Heath's Chronicle, II, 318. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 207; dies kann nur eine ganz kurze Strecke gewesen sein, vgl. später. — <sup>4)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 712. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 38; Letters relating to the first Dutch war, I, 207. — <sup>6)</sup> J. Heath's Chronicle, II, 318; Holl. Mercurius 1652, p. 36, 42; Leven van Cornelis Tromp, p. 13, 15; — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 36, 42; J. Heath's Chronicle, II, 317; Leven van Cornelis Tromp, p. 13, 15; Memorials, of the life of Penn, I, 422. — <sup>8)</sup> J. Heath's Chronicle, II, 318; Holl. Mercurius 1652, p. 42. — <sup>9)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 712; Holl. Mercurius 1652, p. 36; Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 14; Leven van Cornelis Tromp p. 13. — <sup>10)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 712; Letters relating to the first Dutch war, I, 207; vgl. J. Heath A Chronicle II, 317; Penn, Memorials, I, 422. — <sup>11)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 712, 713; J. Heath's Chronicle, II, 318; Letters relating to the first Dutch war, I, 198, 227; Leven van Cornelis Tromp, p. 20. Die Angaben des Gefechtsbeginns von  $\frac{1}{2}$  4—4 Uhr (Sir R. Baker's Chronicle by E. Phillips, p. 631; Letters relating to the first Dutch war, I, 193; Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 14; B. Whitelocke's Memorials, p. 509; Holl. Mercurius 1652, p. 36, 39, 42; Sidney Papers by Blencowe, London 1825, p. 135; Ludlow, The Memoirs, I, 313; Leven van Cornelis Tromp p. 11, 13) sind vermutlich vom ersten Schußwechsel und nicht vom Aufziehen der roten Flagge Tromps an berechnet worden.

nahme der zwei holländischen Kriegsschiffe. Das Schiff des Kapitän Sipke Fokkes wird wohl innerhalb der zwei Stunden nach Sonnenuntergang nicht nur besetzt, sondern auch geplündert und aus Furcht vor dem Sinken wieder verlassen worden sein. 2—3000 Schüsse sollen beiderseits abgegeben sein<sup>1)</sup>. Englische Verluste. James soll allein bis zu 1000 Schüsse erhalten haben<sup>2)</sup>. Davon sollen 70 Kugeln in Rumpf und Masten<sup>3)</sup> und 300 Schüsse in sein Segel- und Takelwerk<sup>4)</sup> gegangen sein. Sein Besanmast wurde abgeschossen<sup>5)</sup>. Schoten, Halsen, Brassen, sowie Focksegel waren in Stücke geschossen<sup>6)</sup>. James war so von Schüssen durchbohrt, daß das Schiff dem Sinken nahe war<sup>7)</sup>. Es hatte 6 Tote, 9—10 tödlich Verwundete und 25 schwer Verwundete, darunter den Schiffer und dessen Gehilfen sowie andere Offiziere, an Bord<sup>8)</sup>. Ruby soll 3, Centurion 2, Victory 2, Fairfax einen Mann verloren haben<sup>9)</sup>. Englische Quellen geben keine Gesamtzahl in Bezug auf ihre Toten und Verwundeten an. Eine holländische Quelle schätzt die Zahl der Toten auf 2—300 und der Verwundeten auf 5—600 in der englischen Flotte<sup>10)</sup>. Garland, Happy Entrance I und Worcester hatten keinen Verlust<sup>11)</sup>. Charles Thorowgood, Kapitän vom Worcester, sein Leutnant Edmund Button und sein Schiffer Nicholas Gatombe wurden beschuldigt, ihre Pflicht in der Schlacht nicht getan zu haben<sup>12)</sup>. Die Kapitäne Thorowgood (Worcester) und John Gibbes (Garland) wurden abgesetzt<sup>13)</sup>. Holländische

---

<sup>1)</sup> Sir R. Baker's Chronicle by E. Phillips, p. 631; R. Coke, A detection of the Court, II, 15; Holl. Mercurius 1652, p. 35. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 208; 200 Schüsse, Life of de Ruyter by G. Grinnell-Milne, London 1896, p. 28 nach Samuel Coliber, Columna Rostrata, p. 95; 700 Schüsse; B. Whitelocke's Memorials, p. 509; 1000 Schüsse. — <sup>3)</sup> J. Heath's Chronicle II, 317; B. Whitelocke's Memorials, p. 509; Holl. Mercurius 1652, p. 37; Penn. Memorials, I, 422, Letters relating to the first Dutch war, I, 238. — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 237. — <sup>5)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 10; J. Heath's Chronicle, II, 316; Penn. Memorials, I, 422; R. Blake by H. Dixon, p. 160. Blake berichtet dies selbst. Wenn in Holl. Mercurius 1652, p. 37; Leven van Cornelis Tromp, p. 14; Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 15; B. Whitelocke's Memorials p. 509 vom Großmast und in A. de Wicquefort, II, 128 vom Fockmast die Rede ist, so scheinen diese Verfasser von anderen berichtet worden zu sein oder main- und misaine für mizzen gelesen zu haben. — <sup>6)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 207. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 37; Leven van Cornelis Tromp p. 11. — <sup>8)</sup> B. Whitelocke's Memorials, p. 509; J. Heath's Chronicle, II, 317; Holl. Mercurius 1652, p. 37; Penn. Memorials, I, 422; vgl. R. Blake by H. Dixon, p. 160; Letters relating to the first Dutch war, I, 208; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 2. — <sup>9)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 208, vgl. R. Blake by H. Dixon, p. 161. — <sup>10)</sup> Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 15; vgl. Theatri Europaei, Historische Beschreibung VII, 266. — <sup>11)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 208. — <sup>12)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 249. — <sup>13)</sup> Calendar of the State Papers Domestic Series 1651—52, IV, 264.

Verluste. Nach den holländischen Berichten hatte Brederode 20 Mann eingebüßt<sup>1)</sup>. Auf St. Laurens sollen 50 Mann tot gewesen sein<sup>2)</sup>. Die Holländer sollen 100—150 Tote<sup>3)</sup> und ungefähr 100 Verwundete<sup>4)</sup> gehabt haben. Nur ein holländischer Kapitän Willem Ham von Hoorn wird als Verwundeter (ein Bein abgeschossen) genannt<sup>5)</sup>. 200—250 Holländer sollen gefangen sein<sup>6)</sup>. Beide Admirale begaben sich mit ihren Flotten nach Abbruch des Gefechts in Lee, um ihre Schiffe zu versammeln und auszubessern. Die Holländer hatten auf jedem Schiffe die ganze Nacht über eine Laterne angezündet<sup>7)</sup>. Blake lag, da er unfähig war, weiter zu segeln, nachts da, wo das Gefecht begonnen<sup>8)</sup>, 3—4 Meilen vor Dungeness<sup>9)</sup>. N. Bourne ankerte nachts zwischen Folkestone und Dover<sup>10)</sup>. Die Holländer blieben nicht lange still liegen<sup>11)</sup>, sie suchten bei dem Ostwind mit ihren Handelsschiffen aus dem Mittelmeer in Verbindung zu kommen<sup>12)</sup>. Am 30./V. morgens wurden sie von den Engländern in der Richtung nach der französischen Küste zu gesichtet<sup>13)</sup>. Ungefähr nachmittags 2 Uhr trafen sie das mastlose Schiff des Kapitäns Sipke Fokkes an und konnten es ihrer Flotte wieder angliedern<sup>14)</sup>. Tromp ankerte in der Rhede von St. Jean bei Boulogne<sup>15)</sup>. Von hier aus schrieb er einen Brief an Blake mit dem Ersuchen um Freigabe von Kapitän Tuineman's Schiff<sup>16)</sup> und der zwei gefangenen holländischen Kapitäne<sup>17)</sup>. Am 23./V./2./VI. ankerte die holländische Flotte vor Calais<sup>18)</sup>. 24./V./3./VI. 10 Uhr abends kam die Nachricht vom Gefecht nach dem Haag<sup>19)</sup>. 24./V./3./VI. wurde der verwundete Kapitän Willem

<sup>1)</sup> Belgica ad a. 1653—54 No. 7, p. 15; vgl. Theatri Europaei, Historische Beschreibung VII, 266. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 207. — <sup>3)</sup> Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 15; Sir R. Baker's Chronicle by E. Phillips, p. 631; A complete history of the transactions at sea by Josiah Burchett, London 1720, book III, chap. XIX, p. 380. — <sup>4)</sup> Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 15. — <sup>5)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 235. — <sup>6)</sup> E. Hyde, earl of Clarendon, The History of the rebellion, V, book XIII p. 254; R. Blake by H. Dixon, p. 161; Life of de Ruyter by G. Grinnell-Milne, p. 28 nach Columna Rostrata, p. 95. — <sup>7)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 712; Holl. Mercurius, 1652, p. 36; J. Heath's Chronicle, II, 320; Leven van Cornelis Tromp, p. 11, 13. — <sup>8)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 713; Letters relating to the first Dutch war, I, 297. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 37; J. Heath's Chronicle II, 316; Penn. Memorials, I, 422, vgl. vorher östl. Sandgate Castle zwischen Hythe und Folkestone (Letters relating to the first Dutch war, I, 210). — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 42. — <sup>11)</sup> J. Heath's Chronicle, II, 318. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 36; Leven van Cornelis Tromp, p. 13. — <sup>13)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 713; Holl. Mercurius 1652, p. 37, 42; Letters relating to the first Dutch war, I, 227, 297; B. White-locke's Memorials, p. 509; J. Heath's Chronicle, II, 316, 317, 318; Penn. Memorials, I, 422. — <sup>14)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 712; Holl. Mercurius 1652, p. 36; J. Heath's Chronicle, II, 320; Leven van Cornelis Tromp, p. 13. — <sup>15)</sup> A de Wicquefort, II, 128. — <sup>16)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 42; Leven van Cornelis Tromp, p. 23. — <sup>17)</sup> Basnage I, 254. — <sup>18)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 235. — <sup>19)</sup> A. de Wicquefort, II, 131.

Ham von Hoorn nach Texel gesandt, ebenso das Schiff des Sipke Fokkes mit seinen Verwundeten<sup>1)</sup>. Tromp beschloß 25./V./4./VI. an die Maasmündung zu segeln und dort seine Verwundeten ans Land zu setzen. Über das Schicksal der 7 holländischen Mittelmeerfahrer konnte er beruhigt sein. Der von ihm vermutlich auf Kundschaft ausgesandte Kapitän Swart hatte ein Schiff davon zur Flotte gebracht und gemeldet, daß er die andern 6 oberhalb Goodwin-Sands gesichtet<sup>2)</sup>. Blake soll sich am 30./V. morgens möglichst luvwärts gehalten haben, um im Fall eines zweiten Kampfes einer Überraschung vorzubeugen<sup>3)</sup>. Eine geheime Instruktion des Staatsrates vom 24./V./3./VI. ermächtigte ihn, Tromps Flotte anzugreifen und zu vernichten<sup>4)</sup>. Die Landbevölkerung von Kent und Suffolk soll durch den Kanonendonner in Bestürzung geraten sein, eine Landung befürchtet und Cromwell deshalb Truppen nach Greenwich (a. d. Themse), Gravesend (a. d. Themse), Sandwich (nördlich von Dover) und Dover gesandt haben<sup>5)</sup>. Blake segelte am 30./V. im Laufe des Tages nach Dover zu<sup>6)</sup>, abends ankerte er zwischen Foulstone (Folkestone) und Dover<sup>7)</sup>. 31./V. kamen beide englischen Flottenabteilungen nach the Downs<sup>8)</sup>. In the Downs wurden die englischen Toten auf Feldbetten, mit schwarzem Tuch überdeckt, in Kitsen an Land gebracht<sup>9)</sup>. Von dort aus wurde Tuineman's Schiff nach London gesandt<sup>10)</sup> mit den zwei gefangenen holländischen Kapitänen<sup>11)</sup> und am 2./VI. von Blake eine abschlägige Antwort an Tromp geschrieben<sup>12)</sup>.

### Die letzten Verhandlungen.

Nach dem Treffen bei Dover zog das englische Volk nach Chelsea, um seinen Zorn über die begangenen Feindseligkeiten

<sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 235. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 235. Deshalb wohl der irrtümliche Bericht von Sir R. Baker's Chronicle by E. Phillips, p. 631 und J. Heath's Chronicle, II, p. 322, daß Tromp nach der Schlacht von Goodwin-Sands nach Zeeland gesegelt. Die holländischen Handelsschiffe werden für einen Teil der Kriegsflotte gehalten worden sein. — <sup>3)</sup> Leven van Cornelis Tromp p. 14—15; Basnage I, 255. — <sup>4)</sup> Calendar of the Clarendon St. Papers ed. by Ogle and Bliss, Oxford 1869, II, 136. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 38; Leven van Cornelis Tromp, p. 16; Basnage I, 255. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 36; Leven van Cornelis Tromp, p. 11, 13. — <sup>7)</sup> J. Heath's Chronicle, II, 318. — <sup>8)</sup> J. Heath's Chronicle, II, 318. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 37; Belgica ad a. 1653—54, No. 7, p. 15; Leven van Cornelis Tromp, p. 14. — <sup>10)</sup> J. de Jonge, Geschiedenis van het Nederlandsch Zeewezen, I, 758. — <sup>11)</sup> Basnage I, 254. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 43; Leven van Cornelis Tromp, p. 23.

an den holländischen Gesandten auszulassen. Diese mußten ihre Türen stark verwahren. Das Parlament sah sich genötigt, eine Wache zum Schutze der Gesandten zu bestellen<sup>1)</sup>; 4 Reihen Musketiere von der Stadtwache und 20 Reiter hatten sich zu diesem Zweck nach Chelsea zu verfügen<sup>2)</sup>. Sie sollen unter dem Befehl des General Whaley gestanden haben<sup>3)</sup>. Drei Denkschriften reichten die Gesandten an den Staatsrat ein: 1. 24./V./3./VI, 2. 27./V./6./VI., 3. 3./VI./13./VI<sup>4)</sup>. Nach der zweiten Denkschrift reiste Willem Nieupoort ab, man hielt ihn für einen Spion und dadurch war sein Leben zu gefährdet<sup>5)</sup>. Die Antwort auf die Denkschriften erfolgte vom Parlament am 7./VI./17./VI.<sup>6)</sup>.

Inzwischen hatte man bei den Generalstaaten die Sendung des Adriaan Pauw, Herrn van Heemstede (Hemstede) als außerordentlichen Gesandten beschlossen<sup>7)</sup>. In solcher Eile geschah seine Abfertigung, daß er ohne Beglaubigungsschreiben abreiste<sup>8)</sup>. 14./VI. kam er vom Haag nach Brielle<sup>9)</sup> und war 18./VI. zu Gravesend a. d. Themse<sup>10)</sup>. Hier soll er noch den auf der Rückreise befindlichen Willem Nieupoort angetroffen haben<sup>11)</sup>. Nach seiner Ankunft in London 20./VI.<sup>12)</sup> sollen die Engländer den Ausspruch getan haben, daß die Generalstaaten statt Gesandter eine Menagerie abgeschickt, a cat, a sheep, a peacock (Pfau)<sup>13)</sup>. Seine erste Rede hielt er im Parla-

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 38; Sir R. Baker's Chronicle by E. Phillips, p. 632; A. de Wicquefort II, 130; Leven van Cornelis Tromp, p. 15; Basnage I, 256; James Geddes, I, 217. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 200; Calendar of the State Papers Domestic Series 1651—52, IV, 252, vielleicht 60 Mann, wenn man die Kompanie zu 10 Reihen à 15 Mann oder Glieder annimmt, vgl. Journals of the House of Commons from 25./IV. 1660 — 29./VII. 1667, Reprinted 1803, vol. VIII, p. 135. — <sup>3)</sup> Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 2, 5. — <sup>4)</sup> J. Heath's Chronicle II, 321—22; Leven van Cornelis Tromp, p. 23, 27, 29; vgl. James Geddes I, 218. — <sup>5)</sup> Leven van Cornelis Tromp, p. 27, 28. — <sup>6)</sup> Leven van Cornelis Tromp, p. 30; James Geddes, I, 218. — <sup>7)</sup> A. de Wicquefort, II, 131; Leven van Cornelis Tromp, p. 31. Adriaan Pauw hatte 19./X. 1613 von James I. von Großbritannien ein Diplom als goldner Ritter (eques aureatus) erhalten. Sein Vater, Reinier Adriaansz Pauw, Bürgermeister von Amsterdam, war 12./II. 1621 von James I. in den Adelstand erhoben und mit dem Distelorden von St. Andreas (gestiftet 1540 von James V. von Schottland) beschenkt worden. (Maendblad van het Genealogisch-Heraldiek Genootschap, De Nederlandsche Leeuw, 's-Gravenhage 1898, XVI. Jaarg., p. 74). Er war ein Freund der Oranier gewesen (Basnage I, 302). Adriaan Pauw war 1631 zum erstmaligen Ratspensionär von Holland (Basnage I, 302), 1648 hatte er großen Anteil an den Friedensverhandlungen zu Münster (Samson, I, 217). Nach dem Rücktritt von Jacob Cats 1651 wurde er zum zweitemaligen Ratspensionär (Holl. Mercurius 1652, p. 93.) — <sup>8)</sup> Basnage, I, 256; James Geddes I, 221 nach A. de Wicquefort, II, 132; L. van Aitzema III, XXXII, 718. Resol. G. St. 13./VI. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 50. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 50; Leven van Cornelis Tromp, p. 31. — <sup>11)</sup> Tideman, De zee betwist, V, 169. — <sup>12)</sup> Leven van Cornelis Tromp, p. 31. — <sup>13)</sup> James Geddes, I, 218.

ment 11./21./VI.<sup>1)</sup>, dem Staatsrat machte er 12./22./VI. Vorschläge<sup>2)</sup>. Auf Pauws Ansprache erwiderte 13./23./VI. der Staatsrat, daß er erst Entschädigung für alle Verluste fordern müßte, ehe von Unterhandlungen über den Frieden die Rede sein könnte<sup>3)</sup>. Pauws Vorstellung führte 14./24./VI. zur Ernennung von Verhandlungskommissaren von Seiten des Parlaments<sup>4)</sup>. Es folgten 3 Konferenzen: 14./24./VI., 15./25./VI., 17./27./VI.<sup>5)</sup>. Die Antwort des Parlaments 19./29./VI. fiel genau in demselben Sinne aus, wie die des Staatsrats am 13./23./VI.<sup>6)</sup>. 20./30./VI. hielt Pauw eine lateinische Rede im Parlament, großer Streit brach aus, die holländischen Gesandten beschlossen daraufhin ihre Heimkehr und begaben sich zunächst nach Gravesend a. d. Themse<sup>7)</sup>. Von hier aus schrieb Pauw an den Staatsrat 23./VI./3./VII.<sup>8)</sup>. Dieser blieb 25./VI./5./VII. darauf bestehen, daß die Bezahlung der von ihm festgesetzten Summe allen weiteren Verhandlungen vorangehen müßte<sup>9)</sup>. Pauw forderte noch eine Konferenz 26./VI./6./VII. und 27./VI./7./VII. noch eine solche<sup>10)</sup>, er überreichte 28./VI./8./VII. dem Staatsrat 2 Denkschriften<sup>11)</sup>. Auch die drei übrigen holländischen Gesandten gaben Denkschriften ein, am 30./VI./10./VII. fand die Abschiedsaudienz der 4 Gesandten statt<sup>12)</sup> und 1./11./VII. ihre Abreise<sup>13)</sup>. Pauw hatte den in London anwesenden L. van Aitzema beauftragt, die Bemühungen für einen Frieden nach Entfernung der holländischen Gesandtschaft fortzusetzen. Dieselben blieben ebenfalls erfolglos<sup>14)</sup>. Inzwischen hatten die feindseligen Maßnahmen der Engländer ihren Fortgang genommen, 7./VII. hatten sie den Befehl erlassen, die holländische Heringsflotte anzugreifen<sup>15)</sup>, die holländischen Kriegsschiffe in den Grund zu schießen und auf die holländischen Handelsschiffe aus Ostindien zwischen Belle-Isle

---

1) Holl. Mercurius 1652, p. 50; John Entick, p. 450; Tideman, De zee betwist, VI, 170. — 2) B. Whitelocke's Memorials, p. 511; Leven van Cornelis Tromp, p. 35; James Geddes I, 221. — 3) Basnage I, 257. — 4) Holl. Mercurius 1652, p. 52; Leven van Cornelis Tromp, p. 37. — 5) Holl. Mercurius 1652, p. 56; Leven van Cornelis Tromp, p. 39, vgl. History of the Commonwealth by Gardiner, II, 119. — 6) B. Witelocke's Memorials, p. 512—13; Leven van Cornelis Tromp, p. 40. — 7) B. Whitelocke's Memorials, p. 513; Calendar of the State Papers Domestic, Series 1651—52, IV, 307; Sidney Papers by Blencowe, p. 135—136. — 8) Leven van Cornelis Tromp, p. 41. — 9) Holl. Mercurius 1652, p. 59; Leven van Cornelis Tromp, p. 41. — 10) Leven van Cornelis Tromp, p. 43. — 11) Wie <sup>10)</sup>, p. 45. — 12) Leven van Cornelis Tromp, p. 46, vgl. J. van Wagenaar, Vaderl. Hist. XII, 219 nach Thurloe, A C. of the St. Papers I, 207; L. van Aitzema III, XXXII, 715—21. — 13) Holl. Mercurius 1652, p. 65; Tideman, De zee betwist, VI, 188. — 14) A. Lefèvre-Pontalis, J. de Witt, Paris 1884, I, 143. — 15) Holl. Mercurius 1652, p. 60.

(Dep. Morbihan) und den Shetlandsinseln zu passen<sup>1)</sup>. Beiderseits erfolgten am 2./VIII. öffentliche Erklärungen<sup>2)</sup>. 5.—6./VIII. erschien die englische Kriegserklärung<sup>3)</sup>. England suchte den Krieg<sup>4)</sup>, die Generalstaaten wollten keinen<sup>5)</sup>, denn Holland war der satte Inhaber des größten Welthandels<sup>6)</sup> und eine gesättigte See- und Weltmacht<sup>7)</sup>, auf deren Kosten sich England bereichern konnte.

### Die geographische Lage.

Großbritannien hat seinen Nachbarländern gegenüber große geographische Vorteile, weil es rings vom Meer umgeben ist<sup>8)</sup>. Die westlichen Winde, die drei Viertel des Jahres wehen, machen alle englischen Hafen und Buchten gegenüber der holländischen und französischen Küste zu sicheren Ankerplätzen vor den Stürmen<sup>9)</sup>. Die Ankergründe daselbst sind sehr vorteilhaft, da sie festen Ton, Kalk oder harten Kies enthalten<sup>10)</sup>. Die englischen Küsten haben südlich der Themsemündung sehr hohe Steilküsten, sämtliche Sandbänke fallen steil ab; die Wassertiefen über ihnen betragen meist 5—6, zuweilen nur 2—3 m, eine feindliche Landung wird durch diese hohe Steilküsten ungemein erschwert<sup>11)</sup>. Da die Engländer selbst wenig zu fürchten haben, können sie ihre Nachbarn desto kühner beunruhigen, zumal das Auslaufen ihrer Flotten

---

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 61. — <sup>2)</sup> Groot Placaet-boeck door C. Cauw, II Deel, IV boeck, p. 19—29; L. van Aitzema, III, XXXII, 721; Befehl an Martin Tromp zum Angriff 3./VII.; Leeven en Daaden der Zee-Helden door Lambert van den Bos, Amsterdam 1683, p. 525, 31./VII. Manifest der Holländer; Raguene IV, 318—33; Manifest der Generalstaaten, Raguene IV, 333—42, Manifest der Engländer. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 76—77. — <sup>4)</sup> J. van Wagenaar, Vaderl. Hist. XII, 216 nach L. van Aitzema III, XXXII, 694, 710, 739, 740; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 205. — <sup>5)</sup> J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, 's-Gravenshage 1890, I, 318. — <sup>6)</sup> Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 16. Jahrg. 1913—14, Februar 1914, p. 304. — <sup>7)</sup> wie <sup>6)</sup>, p. 309. — <sup>8)</sup> Basnage I, 252; A. T. Mahan, Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte, Berlin 1898, I, 28—29. (Alfred Thayer Mahan, Influence of sea-power upon history, London 1889—1905, in Übersetzung herausgegeben von der Redaktion der Marine-Rundschau.) — <sup>9)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 35; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 122; Marine-Rundschau, 22. Jahrg., I. Teil, 4. Heft, April 1911, p. 442; The Naval Annual 1907, Portsmouth 1907, Part I, chapter VII, The Strategical Features of the North-Sea by Percival A. Hislam, p. 119. Diese Winde gaben ihnen auch die Luv und die Wahl des Angriffs (A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, London 1896, p. 308, Marine-Rundschau, 22. Jahrg., I. Teil, 5. Heft, 1911, p. 569). — <sup>10)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 36. Der beste Ankerplatz Great-Yarmouth (Letters relating to the first Dutch war, III, 348, Cal of the St. P. S. 1652—53, V, 87). — <sup>11)</sup> Alfred Stenzel, Seekriegsgeschichte, Hannover und Leipzig 1910, III, 35—37.

durch Hafen und Winde begünstigt ist<sup>1)</sup>. Diese Hafen liegen an einem engen Kanal, den alle fremden Schiffe befahren müssen, infolgedessen beherrscht England eine große Durchgangsstraße des Welthandels<sup>2)</sup>. In Erkenntnis dessen war schon der Wahlspruch Henry's VII. von England „Imperator maris, terrae dominus. Cui adhaereo, praeest“<sup>3)</sup>. England gebietet aber nicht nur über die Ausgänge der Nordsee, den schmalen englischen oder La Manche-Kanal hindurch, sondern auch über den an der englischen Ostküste und Schottland herumführenden Weg. Durch glückliche Umstände war Großbritannien in den dauernden Besitz der Shetland- und Orkney-Inseln gelangt. 1266 hatten Alexander III. von Schottland und Magnus VI. Lagabätter von Norwegen einen Vergleich geschlossen, daß diese Inseln zu Norwegen gehören sollten, wenn ersterer 1000 Mark erhalten. 1468 hatte sich James III. von Schottland mit Margareta, der Tochter Kristian's I. von Dänemark, verheiratet. Die vorgenannten Inseln wurden ihm für 60 000 Gulden verpfändet; aber die Summe niemals bezahlt, so konnte er dieselben behalten<sup>4)</sup>. Einen sehr wichtigen strategischen Punkt bildete die Gegend von the Downs, wo der Weg nach Norden und der durch den Kanal sich kreuzten. Man konnte hier zugleich die Hilfsquellen der Themse voll ausnutzen, sowie den Kanal und London decken<sup>5)</sup>. An den Küsten Irlands und Schottlands gibt es zwar für die Feinde bequeme Landungsstellen, aber diese Landungen sind wenig zu fürchten, da sie den Krieg nicht in das Herz des Landes tragen können<sup>6)</sup>.

Holland, Zeeland, Friesland und Groningen liegen am Meer<sup>7)</sup>. Die Holländer haben 9 Monate im Jahre eine Leeküste, sehr flache Ufer und gefährliche Sandbänke<sup>8)</sup>. Drei Viertel des Jahres wehen westliche Winde, die Regen und Sturm bringen. Die Ostwinde bringen zwar schönes Wetter, aber auch Stille und Frost<sup>9)</sup>. Die holländischen

<sup>1)</sup> Basnage, I, 252. — <sup>2)</sup> Pieter de la Court, *Aanwijzing der heilsame politike Gronden*, p. 292; *History of the Commonwealth* by Gardiner, II, 122; A. T. Mahan I, 31; *Marine Rundschau*, April 1911, p. 441. — <sup>3)</sup> P. de la Court, *Aanwijzing der heilsame politike Gronden*, p. 292. — <sup>4)</sup> Ersch und Gruber. — <sup>5)</sup> *Marine-Rundschau* April 1911, p. 441—42; Sheerness ist zugleich der beste Rückzugsplatz. (*The Naval Annual 1907*, *Portsmouth 1907*; Part. I, chapter VII, *The Stragetical Features of the North-Sea* by Percival A. Hislam, p. 121.) — <sup>6)</sup> Basnage, I, 252. — <sup>7)</sup> *Observations upon the United Provinces of the Netherlands* by Sir William Temple, Amsterdam 1696, p. 171. Über Sir William Temple siehe später unter *The works of Sir William Temple*. — <sup>8)</sup> *Marine-Rundschau* April 1911, p. 442; P. de la Court, *Aanwijzing der heilsame politike Gronden*, II, 285. — <sup>9)</sup> *Observations upon the United Provinces* by Temple, p. 175.



Häfen frieren oft 2 Monate zu<sup>1)</sup>. Wegen der vorgelagerten Bänke und der dahinterliegenden Flußmündungen und Hafen ist die holländische Küste zu einer Defensiv-Offensive geeignet. Nur die 60 Seemeilen lange Küste von Helder bis zum Hoek van Holland (südlich Haag) erlaubt größeren Flottenabteilungen sich bis auf geringere Entfernung zu nähern und evtl. Truppen daselbst zu landen. Auch die einzelnen Inseln gestatten stellenweise eine Landung<sup>2)</sup>. Im übrigen kann der Strand nicht mit Erfolg beschossen werden und die Landungsboote unterliegen leicht der Gefahr durch Brandungen umgeworfen zu werden<sup>3)</sup>. Die Holländer benutzten sehr häufig die Liegeplätze bei Wielingen (westlich der Insel Walcheren), hier war die holländische Flotte England am nächsten und deckte die Küste gegen einen Angriff von Westen<sup>4)</sup>. Wegen der westlichen Winde mußte sie jedoch so weit in See gehen und von der Küste abstehen, daß sie Wielingen noch bei Südwestwind und Texel wie Vlie noch mit Nordnordwestwind erreichen konnte. Die Folge davon mußte starke Schiffsabnutzung und Zwang zu ausgedehntem Aufklärungsdienst sein<sup>5)</sup>. Brielle an der Maas war wegen seiner 3—4 Meilen von der Küste befindlichen Sandbänke als Hafen sehr gefährlich ohne Zuhilfenahme sehr erfahrener Lotsen und Gebrauch von Lotsenbooten<sup>6)</sup>. Weniger unbequem als das Einlaufen in die Maas ist das Gelangen an die zeeländische Küste, wo die Untiefen von mehreren Öffnungen durchschnitten werden<sup>7)</sup>. Die besten Häfen sind Hellevoetsluis und Vlissingen. Der unbequemste Hafen ist Amsterdam, weil zu seicht. Die von versteckten Kanälen und Engen durchkreuzte Einfahrt nach Texel und die Fahrt über den Zuiderzee sind gefährlich<sup>8)</sup>. Scheveningen ist als Liegeplatz strategisch am günstigsten, weil es  $\frac{1}{3}$  der Küste nach Westen und  $\frac{2}{3}$  nach Osten zu gelegen, zumal, wenn ein Angriff auf Texel und Vlie erfolgt, denn eine holländische Flotte in Wielingen würde bei Südwest- und Nordwestwind sonst an einer Leeküste sein<sup>9)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 37. — <sup>2)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 36. — <sup>3)</sup> P. de la Court, Aanwijzing der heilsame politike Gronden, II, 294—96, vgl. Marine-Rundschau, April 1911, p. 442 und Publications of the Navy Records Society, vol. XXVI, A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, London 1903, I, 49. — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 100; vgl. Marine-Rundschau, April 1911, p. 442. — <sup>5)</sup> Marine-Rundschau, April 1911, p. 442. — <sup>6)</sup> Observations upon the United Provinces by Temple, p. 174. — <sup>7)</sup> Ibid. p. 175. — <sup>8)</sup> Ibid. p. 246. — <sup>9)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 101; vgl. Marine-Rundschau, April 1911, p. 442.

Die Häfen Ostfrieslands Leer (Lierort), Emden, Greetsiel und Norden (Noort) werden von den Holländern beherrscht<sup>1)</sup>.

Was die Lage der führenden Staaten von Holland innerhalb der Generalstaaten anlangt, so hätte Holland von Friesland und Groningen am meisten zu fürchten, wenn es nicht zu Wasser durch den Zuiderzee und zu Lande durch Utrecht, Gelderland und Overijssel von ihnen getrennt wäre<sup>2)</sup>. Gelderland könnte durch die Flüsse Ijssel, Rijn, Waal und Maas, ebenso wie durch den Zuiderzee, den holländischen Handel belästigen, aber seine Seestädte Harderwijk und Elburg haben keine rechten Häfen<sup>3)</sup>. Holland hält durch den Bommel auf Over-Flakkee die Insel Schouwen in seiner Gewalt. Goes auf Zuid-Beveland ist nicht mächtig genug zum Widerstand. Die Seestreitkräfte der Staaten von Holland überragen diejenigen der Staaten von Zeeland<sup>4)</sup>. Im Einverständnis mit Utrecht kann Holland einen Graben ziehen vom Zuiderzee bis zum Leckfluß und das ganze Land vermittels Schleusen überschwemmen<sup>5)</sup>.

Die französischen Kanalhäfen boten den Holländern die Möglichkeit zur sofortigen Ausbesserung ihrer Schiffe und Ergänzung ihrer Schiffsbedürfnisse, sie waren jedoch schlecht<sup>6)</sup>. Nur harter Felsen oder lockerer Sand war als Ankergrund vorhanden<sup>7)</sup>. Von Dünkirchen bis Ushant (Ouessant an der Westküste der Bretagne, Dep. Finistère) gab es keine bequeme, sichere Häfen<sup>8)</sup>. Dünkirchen hatte wohl natürlichen Schutz durch naheliegende Sandbänke, auch hatte es reiches Hinterland<sup>9)</sup>, aber es war, wie Le Havre-de-Grâce, für schwerere Kriegsschiffe unzugänglich<sup>10)</sup> und diente nur flachgehenden Schiffen als Stützpunkt<sup>11)</sup>. Der Ankergrund bewegte sich bei jedem Sturme fort<sup>12)</sup>. Die Entfernung der französischen Häfen voneinander war eine große<sup>13)</sup>. Der Mangel an Rückzugshäfen im Kanal war ein großer Übelstand für die Holländer<sup>14)</sup>. Als bessere Häfen kamen noch Brest und das für das versandete Brouage (Charente-Inférieure, 8 km nordnordwestlich von Marennes) gegründete La-Rochelle für die Hol-

<sup>1)</sup> Die maritime Politik der Habsburger im 17. Jahrh. von Konrad Reichard, Berlin 1867, p. 12, 37. — <sup>2)</sup> Mémoires de Jean de Witt, Ratisbonne 1709, II, 259. — <sup>3)</sup> Ibid. II, p. 253. — <sup>4)</sup> Ibid. II, p. 267. — <sup>5)</sup> Ibid. II, p. 270. — <sup>6)</sup> Marine-Rundschau, April 1911, p. 443. — <sup>7)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 36. — <sup>8)</sup> Political arithmetic by Sir William Petty, Glasgow 1751, p. 50. — <sup>9)</sup> Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 12. — <sup>10)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 316. — <sup>11)</sup> Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 193. — <sup>12)</sup> The life of Sir Edward Mountagu, first earl of Sandwich, by F. R. Harris, London 1912, I, 222. — <sup>13)</sup> A. T. Mahan I. 30. — <sup>14)</sup> Rittmeyer Seekriege, I, 316.

länder in Betracht<sup>1)</sup>. Die Inseln Alderney, Guernesey, Sercq (Serk, Sark) und Jersey sind 912 durch Heirat von Giselle (Gisela), Tochter Charles III., le Simple, von Frankreich, mit Rollon (Robert) von der Normandie an die normannischen Herzöge gekommen und so durch den Nachkommen derselben, Wilhelm I., den Eroberer, an England<sup>2)</sup>. Unbegreiflicher Weise haben die französischen Herrscher die Wiedergewinnung dieser Inseln, die ihrer Lage nach immerhin geeignet gewesen wären, zum Schutz der französischen Küste beizutragen und diejenige der Südwestspitze Englands in Schach zu halten, niemals zielbewußt ins Auge gefaßt, auch nicht während der englischen Revolution. Nur im 2. engl.-holländ. Krieg hat Louis XIV. vorübergehend geplant, Charles II. die Insel Jersey wegzunehmen<sup>3)</sup>.

### Die Kolonien.

Ein kurzer Überblick über die damaligen hauptsächlichsten kolonialen Besitzverhältnisse der in Betracht kommenden Staaten vor und während des Krieges ist notwendig zum besseren Verständnis der Ausdehnung ihres Machtbereichs, ihres Handels und ihrer Handelsschifffahrt. In Ostindien hatten die Engländer unter Kapitän Hippon sich von 1611—21 zu Pettapoli (Petapoeli, Nizampatanam, westlich des Kistna- oder Krishnadelta, Madras) niedergelassen und ein Handelshaus daselbst errichtet, dann wieder von 1633 an<sup>4)</sup>. Von 1611—28 besaßen sie ein solches zu Masulipatam (Machhlipatam, nördlich vom Kistnadelta). 1630 erneuerten sie ihre geschäftlichen Verbindungen ebenda<sup>5)</sup>. 1612 gründeten sie eine Handelsniederlassung zu Surate (Soeratte), nördlich von Bombay im Golf von Kambhayat<sup>6)</sup>, und befestigten dieselbe 1613<sup>7)</sup>. In demselben Jahr errichteten sie eine Faktorei zu Macassar (Mangkasar) auf Celebes<sup>8)</sup>, 1615 eine solche

---

<sup>1)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 316, Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 193; Richelieu et la Monarchie absolue par George d'Avenel, Paris 1887, III, 194. — <sup>2)</sup> Ersch und Gruber. — <sup>3)</sup> Mémoires de Louis XIV pour l'instruction du Dauphin par Charles Dreyss. Paris 1860, I, 230; Mémoires de Louis XIV pour l'année 1666 in Sammlung geschichtl. Quellschriften, herausgegeben von Friedrich Perle, Band V, herausgegeben von Dr. Paul Voelker, Halle a. S., 1892, p. 82. — <sup>4)</sup> Hunter, British India, London 1900, II, 71—72. — <sup>5)</sup> Ibid. II, 73—74, 77. — <sup>6)</sup> Hunter, II, 49; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 70. — <sup>7)</sup> Ibidem, II, 75. — <sup>8)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 22.

zu Pulo-Ai<sup>1)</sup>, desgleichen zu Loehoe an der Ostküste und zu Cambello an der Westküste von Klein-Ceram (Amboinengruppe)<sup>2)</sup>. George Ball wurde aber durch den holländischen Gouverneur Reijnst gezwungen, letztere wieder zu räumen<sup>3)</sup>. 1616 mußten die Engländer auch Pulo-Ai wieder aufgeben<sup>4)</sup>. 1619 wurde ihnen von den Holländern der Handel zu Pulicat, nördlich von Madras, an der Coromandelküste, zugestanden<sup>5)</sup>. Die früheren Entdeckungsfahrten von Sir Francis Drake (1545—96), Sir Thomas Lancaster (1550—1620) und Thomas Cavendish (um 1586) hatten die Engländer zum Anlaß genommen, Ansprüche auf einen Teil der Molukkeninseln zu erheben<sup>6)</sup>. 1602 gründeten sie eine Faktorei zu Bantam<sup>7)</sup>. Von allen ihren Niederlassungen daselbst konnten sie nur berechtigte Forderungen auf den Besitz von Poülo-Rhan (s. Früheres) für die Zukunft aufrechterhalten<sup>8)</sup>. 1626—30 hatten sie sich zu Armagaon (Armagon Arkonum, Arkot) nördlich von Pulicat (Paliacatta, Coromandelküste) angesiedelt<sup>9)</sup>, 1633 zu Hariharpur bei Cuttack am Mahanadi oder Mahanuddyflußdelta, Orisa<sup>10)</sup>. 1639 gründeten sie zu Chennappa oder Madraspatam ein Handelshaus<sup>11)</sup> und erbauten daselbst das Fort St.-George<sup>12)</sup>. Sie setzten sich 1641 zu Balasor (Balasore, Orisa, westlich von den Gangesmündungen) fest<sup>13)</sup> und 1650 zu Hugli (Hoegli, Hooghly, eine der Gangesmündungen)<sup>14)</sup>. Sie nahmen vorübergehend das von den Holländern um 1652 verlassene St. Helena in Besitz<sup>15)</sup>.

Die Holländer hatten 1599 die den Spaniern und Portugiesen gehörigen Forts auf der Molukkeninsel Ternate, westlich von Dschilolo (Djilolo-Halmahera) erobert<sup>16)</sup> und waren in demselben Jahre auch nach Amboina gekommen<sup>17)</sup>. Faktoreien errichteten sie auf Gross-Banda oder Lontor und Neira, nordwestlich von Lontor<sup>18)</sup>. Sie hatten 1600 im Reiche Bantam auf Java eine Niederlassung gegründet<sup>19)</sup> und von Poeloe-Tjingke auf Sumatra Besitz genommen<sup>20)</sup>. 1603 errichteten sie ein Handels-

<sup>1)</sup> Ibid. II, 23. — <sup>2)</sup> Ibid. II, 24. — <sup>3)</sup> Ibid. II, 24. — <sup>4)</sup> Ibid. II, 26. — <sup>5)</sup> Hunter, I, 369. — <sup>6)</sup> Ibidem, I, 349, 357, vgl. The Discourse, the East India trade first discovered by the English 1652 (Hunter, I, 350). — <sup>7)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 19. — <sup>8)</sup> J. K. J. de Jonge, De Opkomst van het Nederl. gezag in O. I., V (II), p. XXXI, XL, XLI. — <sup>9)</sup> Hunter, II, 79—80; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 56. — <sup>10)</sup> Hunter, II, 92. — <sup>11)</sup> Ibidem, II, 80. — <sup>12)</sup> Ibidem, II, 81; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 56. — <sup>13)</sup> Hunter, II, 92. — <sup>14)</sup> Ibidem, II, 96. — <sup>15)</sup> Hunter, II, 200. — <sup>16)</sup> Coup d'oeil général sur les possessions néerlandaises dans l'Inde Archipelagique par Jacob Coenraad Temminck, Leide 1849, III, 125. — <sup>17)</sup> Ibidem, III, 222. — <sup>18)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 15. — <sup>19)</sup> Temminck 1846, I, 14. — <sup>20)</sup> Temminck, 1847, II, 5.

haus zu Japara im Reiche Mataram (Djokjokarta) auf Java, sowie ein Vorratshaus zu Jacatra in Bantam<sup>1)</sup>. Sie befestigten die Insel Onrust bei Jacatra, auf welcher die Ausbesserung der Schiffe vorgenommen wurde<sup>2)</sup>. 1605 erfolgten Entdeckungsfahrten nach Neu-Guinea oder Papuasien<sup>3)</sup>. Zu dem um 1605 auf Amboina eroberten Fort Victoria kam noch das neu erbaute Fort van der Capellen hinzu<sup>4)</sup>. 1605 entrissen sie auf Tidore südlich von Ternate eine Befestigung den Portugiesen; 1607 legten sie auf Ternate das Verteidigungswerk Malajoe, 1609 auf derselben Insel Takome (Willemsstad) an<sup>5)</sup>. 1606 und 1608 errichteten die Holländer Niederlassungen zu Banjer-Massing oder Baritto (Bandjer-Masin, Südostspitze von Borneo)<sup>6)</sup>. Zu Patani (Halbinsel Malakka) und von da aus zu Ajuthia (Siam) wurden Geschäftshäuser gebaut<sup>7)</sup>. 1607 kamen sie in der Bai von Tello (Tolo) auf Celebes an und hatten zu Macassar (Mangkasar = Vlaardingen) auf dieser Insel bis 1625 ein Geschäftshaus<sup>8)</sup>. 1608 bis 1609 verjagten sie die Spanier aus Makjan (Matsjan) und Batjan (Batsjan), westlich von Dschilolo<sup>9)</sup>. 1609 gründeten sie zu Pulicat, nördlich von Madras (Coromandelküste), eine Handelsniederlassung<sup>10)</sup>. 1609—1640 setzten sie sich auf der Insel Hirado (Firato, Firando an der Nordwestküste von der Insel Kiusiu oder Ximo) fest<sup>11)</sup>. Sie errichteten von 1609—23 ein Geschäftshaus zu Sambas, Nordwestspitze von Borneo<sup>12)</sup>, nachdem sie ein solches 1606 schon zu Sukadana (Soekadana), dem Diamantenmarktplatz, südlich davon angelegt<sup>13)</sup>. Sie nahmen 1613 den Portugiesen das Fort Concordia auf Timor (Sundainsel) weg und ließen sich auf Koepang (Kupang, Südwestende von Timor) nieder<sup>14)</sup>. In demselben Jahre bemächtigten sie sich des Platzes Saboegeoe auf Dschilolo<sup>15)</sup>. Auf der Insel Solor (zwischen Flores

<sup>1)</sup> Ibidem I, 15, II, 157; G. C. Klerk de Reus, Geschichtlicher Überblick der Entwicklung der Niederländisch-ostindischen Compagnie in Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en wetenschappen, Deel XLVII, 's-Gravenhage 1894, 3 stuk, p. XIII, Jacatra erst Kalappa genannt (Mr. de la Neuville, Tome I, livre IV, 149. — <sup>2)</sup> Temminck, I, 16. — <sup>3)</sup> Ibidem, III, 346. — <sup>4)</sup> Ibidem, III, 224; vgl. Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Elias, II, 14. — <sup>5)</sup> Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Elias, II, 14. — <sup>6)</sup> Temminck, II, 177. — <sup>7)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 16—17. — <sup>8)</sup> Ibidem III, 6. — <sup>9)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 14. — <sup>10)</sup> Hunter, II, 70. — <sup>11)</sup> Beziehungen der Niederländischen-Ostindischen Compagnie zu Japan im 17. Jahrh. von Oscar Nachod, Leipzig 1897, p. 115, 281; das Handelshaus der Holländer bestand von 1613—23, ibidem p. 160, 184. — <sup>12)</sup> Temminck, II, 158. — <sup>13)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 17. — <sup>14)</sup> Temminck, III, 156—157. — <sup>15)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 14.

und Timor) entrissen sie den Portugiesen das Fort Henrico<sup>1)</sup>. Im gleichen Jahr gründeten sie nördlich von Masulipatam ein Geschäftshaus zu Palicol (Madapollam)<sup>2)</sup>, um 1616 eine Faktorei zu Surate (Soeratte)<sup>3)</sup>. Jan Pieterszoon Coen, geboren 1587 zu Hoorn, erlernte in dem berühmten Hause der Familie Piscatore zu Rom die Geheimnisse des Handels<sup>4)</sup>. Er wurde der Förderer einer richtigen Besiedlungspolitik<sup>5)</sup> und von den Engländern so gehaßt, daß sie sagten, der höchste Galgen Großbritanniens wäre nicht hoch genug für ihn<sup>6)</sup>. Er zerstörte 1619 Jacatra, welches mit Unterstützung der Engländer sich empört hatte<sup>7)</sup>, und gründete Batavia an dessen Stelle<sup>8)</sup>. Die Holländer errichteten südlich der Stadt das Fort Nassau, nördlich derselben das Fort Maurits<sup>9)</sup>. Sie bauten 1620 ein Handelshaus zu Palembang im südöstlichen Teil der Insel Sumatra<sup>10)</sup>. Coen vollendete 1621 die Herrschaft der Holländer über die Banda-Inseln<sup>11)</sup>. 1623 nahmen dieselben auch vollen Besitz von der Amboinagruppe<sup>12)</sup>, sie ließen nun alle Gewürznelkenbäume ausröten außer den auf Amboina und Oeliasser (Uliasser, östlich von Amboina) befindlichen<sup>13)</sup>. In demselben Jahr erwarben sie eine Faktorei zu Gamron (Gamrun) an der Ormusstraße<sup>14)</sup>. Um 1624 wurden die Portugiesen von der Insel Formosa vertrieben und dort ein Handelsplatz, Provincie genannt, an der Westküste (Tai-wan, Thaiwan, Tayowan) für den Handel mit China, sowie das Fort Oranje errichtet<sup>15)</sup>. 1638 faßten die Holländer auf Ceylon Fuß<sup>16)</sup>. Gegen 1641 bauten sie ein Geschäftshaus auf der Insel Desima (Deshima, Decima gegenüber Nagasaki [Nangasaki] auf der Insel Kiusiu [Ximo]<sup>17)</sup>. 1641 wurde die Stadt Malakka von

<sup>1)</sup> Ibidem, III, 156. — <sup>2)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 59. — <sup>3)</sup> Ibid. II, 70. — <sup>4)</sup> Hunter, I, 374. — <sup>5)</sup> Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, Heilbronn 1913, p. 96. — <sup>6)</sup> J. K. J. de Jonge, De Opkomst van het Nederl. gezag in O. I., IV (I), p. XXXV. — <sup>7)</sup> Hunter, I, 377; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 33—36. — <sup>8)</sup> G. C. Klerk de Reus, Gesch. Überblick der Entwicklung der Niederländisch-ostindischen Comp. in Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en wetenschappen, Deel XLVII, 's-Gravenhage 1894, 3 stuk, p. XVII; Temminck, I, 19; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, Paris 1703, Tome I, Livre IV, p. 148; Nauticus V, Berlin 1900, p. 156; G. Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, Heilbronn 1913, p. 64. — <sup>9)</sup> Temminck, I, 17; Mr. de la Neuville, Tome I, Livre IV, 150. — <sup>10)</sup> Temminck, II, 10. — <sup>11)</sup> J. K. J. de Jonge, De Opkomst van het Nederl. gezag in O. I., V (II), p. III; Hunter, I, 387. — <sup>12)</sup> Hunter, I, 403—404. — <sup>13)</sup> Klerk de Reus, p. XXI. — <sup>14)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 78—81. — <sup>15)</sup> Nauticus V, 156; Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, p. 64; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 49. — <sup>16)</sup> Hunter, I, 341. — <sup>17)</sup> Beziehungen der Niederländischen-Ostindischen Comp. zu Japan von O. Nachod, p. 297; Lefèvre-Pontalis, J. de Witt, I, 240; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 50.

den Holländern erobert mit Hilfe des Reiches Atjih (Atschin, Achin, Nordwestspitze von Sumatra) und des Bezirkes von Dschohor (Johor) auf der Halbinsel Malakka<sup>1</sup>). Vor 1650 sollen die Holländer ein Handelshaus zu Chinsurah am Hugli (Hoegli, Gangesmündung) gehabt haben<sup>2</sup>), desgleichen zu Basra (Bassora im arabischen Irak am Schatt el Arab) an der Mündung des Tigris<sup>3</sup>). In Ostindien setzte die holländische Kolonisation am stärksten ein, sie konnte infolgedessen hier auch die nachhaltigsten Erfolge haben, während sie auf anderen Weltteilen sich auf die Dauer wegen Mangel an Kolonisten und zweckentsprechenden Mitteln zu behaupten nicht imstande war. Großbritannien dagegen hatte in Ostindien eine viel schwächere kolonisatorische Tätigkeit entfaltet und seinen Überschuß an Volkskraft zu damaliger Zeit Nordamerika zugewandt.

1585 hatte man eine Marocco-Company, 1588 eine Guinea-Company errichtet<sup>4</sup>). Die alte englisch-afrikanische Handelsgesellschaft war 1618 gegründet und 1631 erneuert worden. Die Engländer hatten zuerst ein Handelshaus zu Cormantin im Königreich Fanti (Ober- oder Nord-Guinea<sup>5</sup>). Das Dorf Cormantin ist ca. eine Meile östlich von Cape-Coast-Castle auf einem sehr hohen Berg gelegen<sup>6</sup>). Sir Nicholas Crisp soll zur Zeit Charles I. von Großbritannien auf seine Kosten Schiffe nach

---

<sup>1</sup>) Hunter, I, 341, 345; Klerk de Reus, p. XX; Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, p. 64. — <sup>2</sup>) Hunter, II, 96. — <sup>3</sup>) Histoire des luttes entre les puissances maritimes par S. de Grovestins, I, 139. Vgl. die von den angegebenen Verfassern benutzten Quellen und Literatur: De Wonderen van 't Oosten ofte de Beschrijvinge en oorlogsdaden van Oud en Nieuw-Ostindien door Arnoldus Montanus, Amsterdam 1655; François Valentijn, Beschrijving van Oud en Nieuwe-Oost-Indien, V Tomi in 8 vols, Dordrecht en Amsterdam 1724—26; Philipp Baldaeus, Nauwkeurige Beschrijvinge van Malabar, Choromandel en derselver aangrenzende Rijken, Amsterdam 1672; Les premiers voyages des Néerlandais dans l'Insuline 1595—1602 par Prince Roland Bonaparte, Versailles 1884; Vie des Gouverneurs Généraux avec l'abrégé de l'Histoire des Etablissements Hollandois aux Indes orientales par J. P. J. Du Bois, La Haye 1763; Les Grandes Compagnies de Commerce par Pierre Bonnassieux, Paris 1892; Die niederländische See- und Handelsmacht vor, während und nach dem niederländischen Befreiungskampf, von Professor Dr. Rachfahl, Kiel, in der Festschrift für Max Lenz, Berlin 1910; G. van Haarst, De Opkomst van het Nederlandsch in Oost Indie (Sign. Up. 7150); Urbain Souchy (Souchu) de Rennefort, Histoire des Indes Orientales Paris 1688 (La Haye 1701); ferner im Jahresbericht der Geschichtswissenschaft, 31. Jahrg. 2. Teil, 1908, III, 146 angegeben: J. E. Heeres, Corpus diplomaticorum Neerlando-Indicum. Verzameling van Politieke Contracten en verdere verdragen door de Nederlanders in het Oosten gesloten, I Deel, 1596—1650 in B. T. L. V. N. J., 7e Reeks, III Deel, 1907, XXXII. — <sup>4</sup>) Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 110. — <sup>5</sup>) The English Historical Review, 1907, vol. XXII, No. 88, p. 683. — <sup>6</sup>) Dr. Oliverius Dapper, Nauwkeurige Beschrijvinge der Afrikaansche Gewesten, Amsterdam 1676, p. 77.

Guinea gesandt, Land von den Eingeborenen im Königreich Fanti gekauft und darauf ein Geschäftshaus gebaut haben<sup>1)</sup>. Vor der Eroberung Elminas durch die Holländer, 1637, wird dies stattgefunden haben, aber nicht vor der Gründung des Fort Nassau 1612<sup>2)</sup>, wie le comte d'Estrades dies ebenfalls gemeint<sup>3)</sup>. Ein Fort haben die Engländer erst später zu Cormantin errichtet, denn 1637 hat General Nicolaas van Ijpern nach der Eroberung Elminas zuerst den Anfang zu einem solchen Bau gemacht<sup>4)</sup>. Ferner hatten die Engländer ein Handelshaus auf der Insel Cerberus (Sherbro an der Sierra-Leone Küste)<sup>5)</sup> und ein solches am Gambiafluß (Senegambien)<sup>6)</sup>. 1644 bauten sie sich ein Geschäftshaus bei Cabo Corso (Cape-Coast-Castle im Königreich Futu [Fanti], ca. 1½ Meilen östlich von Elmina und ca. 1 Meile westlich vom Fort Nassau)<sup>7)</sup>. Vor Cabo Corso lag eine Klippe, wodurch es von der See her unmöglich beschossen werden

---

<sup>1)</sup> The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, written by himself, Oxford 1857, II, 2; The secret history of the Court of Charles II by a member of his privy council, London 1792, II, 66; Basnage I, 7, 54; Johan Karel Jacob de Jonge, De oorsprong van Nederlands bezittingen op de Kust van Guinea, 's-Gravenhage 1871, p. 66; Lettres, Mémoires et négociations de Monsieur le comte d'Estrades, London 1743, III, 336. — <sup>2)</sup> Mémoires sur le commerce des Hollandois, Amsterdam 1717, p. 227. — <sup>3)</sup> Lettres de Mr. le comte d'Estrades, III, 353. Über diesen Verfasser, vgl. Verslagen en mededeelingen der Koninklijke Akademie van Wetenschappen, Afdeling Letterkunde, IVe Reeks, I Deel, Amsterdam 1897; De Diplomatieke correspondentie van Godefroy d'Estrades, Bijdrage van Dr. H. C. Rogge, p. 198—272; *ibid.* p. 199. Godefroy d'Estrades wurde geboren um 1607 [1662 55 Jahre alt] als Sohn von François d'Estrades, Gouverneur vom Vendôme (Lettres de Mr. le comte d'Estrades, I Tome, Introduction, p. XCVI); *Revue Historique*, II<sup>e</sup> année, III<sup>e</sup> tome, Paris, Janvier-Avril 1877, Recherches critiques sur l'authenticité des ambassades et négociations de Mr. le comte d'Estrades, Amsterdam 1718, par Jaroslaw Goll p. 283—96; *ibid.* p. 283 d'Estrades, diente unter Kardinal La Valette, wurde 1637 zu Frederik Hendrik von Oranien gesandt, *ibid.* p. 285, und in demselben Jahr auch nach England; *Revue Historique*, II<sup>e</sup> année, IV<sup>e</sup> tome, Mai-Août 1877, p. 278—326, *ibid.* p. 278. Es erfolgte seine Sendung nach Savoyen 1638—39, *ibid.* p. 280, nach Holland 1639, vgl. *ibid.* p. 296 und Versl. en mededeel. d. K. A., Bijdr. v. Rogge, p. 199. Er war bis 1647 in Holland, Oberst eines franz. Regiments im Dienste der G. St.; *Revue Historique*, II<sup>e</sup> année, III<sup>e</sup> tome, p. 283. Er war 1647—48 als Feldmarschall in Italien; *Revue Historique*, II<sup>e</sup> année, IV<sup>e</sup> tome, p. 307. Er wurde 5./III. 1649 zum Verteidiger von Dünkirchen ernannt, *ibid.* p. 320, und August 1652 daselbst verwundet; *Revue Historique* II<sup>e</sup> année, III<sup>e</sup> tome, p. 283. Nach der Kapitulation von Dünkirchen diente er 1652 in der königlichen Armee gegen die Fronde, 1653 wurde er Maire perpétuel von Bordeaux, 1655 Generalleutnant in Guyenne; Versl. en mededeel. d. K. A., Bijdr. v. Rogge, p. 208, Remarques générales sur un livre qui a pour titre: Lettres de Mr. le comte d'Estrades, *ibid.* p. 209; par Daniel de Larroque, *ibid.* p. 211, erste Ausgabe der Briefe 1709. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius 1664, p. 95; J. K. J. de Jonge, de oorsprong van Nederlands bezittingen, p. 66. — <sup>5)</sup> The English Historical Review, 1907, vol. XXII, No. 88, p. 683. — <sup>6)</sup> *Ibid.*, p. 684; Jean Clodré, Relation de ce qui s'est passé dans les Isles et Terre-ferme de l'Amérique, Paris 1671, II, 352. — <sup>7)</sup> J. K. J. de Jonge, De oorsprong van Nederl. bez., p. 60; Mr. de la Neuville, III tome XII livre, p. 129.



konnte<sup>1)</sup>. Bei den Einwohnern wurde dieser Ort Igwa oder Oegwa, bei den Portugiesen Cabo Curco genannt<sup>2)</sup>. Die Engländer sollen dieses Handelshaus wieder verlassen haben, entweder, weil die Pest sie vertrieben<sup>3)</sup> oder weil das Haus in Verfall geraten<sup>4)</sup>, oder weil den Holländern gegenüber kein lohnender Handel möglich, da diese mit Absicht die Waaren unter dem Preise verkauften, um sie dadurch fortzunötigen<sup>5)</sup>. 1647 erbauten sie „The Good-Hope“ zu Adja (zwischen Anshang und Kormantin), auch zu Anshang ließen sie sich nieder um diese Zeit<sup>6)</sup>.

1648 hatten die Engländer sich in einigen Häusern von Lehm oder Holz, mit Stroh oder Gras bedeckt bei Takorari (Takorady) oder Anten<sup>7)</sup> (in Ahanta [Antha], 4 Meilen westlich von Tschamma<sup>8)</sup> 1 Meile westlich von Sakondé [Sekundi]<sup>9)</sup>, auch zu Boutry, westlich von Takorady<sup>10)</sup>, niedergelassen, die sie aber bald wieder aufgaben, da sie im Handel nichts ausrichten konnten<sup>11)</sup>. Der schwedische Kapitän Arend Gabbesen kam auf dem Lodewijk de Geer gehörigen Schiff Kristina an und unterhandelte mit dem König von Fanti über Land bei Cabo Corso 1648/49. Der Vertrag wurde abgeschlossen und Ende April 1650 zwischen Henrik Karlof (Caerloff) und dem König von Fanti erneuert<sup>12)</sup>. Von den Schweden wurde 1650—1653 der Bau von Niederlassungen zu Boutry, Takorari (Takorady), Karlsborg (Carlsborg) und Anamabu (16 km östlich von Cape-Coast-Castle und nach O. Dapper, p. 79, 1/2 Meile westl. von Cormantin, 1 1/2 Meilen östlich von Mourée) begonnen<sup>13)</sup>. Crisp war den Schweden nicht zuvorgekommen, wie er gewollt, die Engländer erlangten aber von denselben 1650, daß sie eine Strohhütte bei Cabo Corso neben der ihrigen bauen durften, jedoch ohne Flaggenhissen (dies war ein Zeichen, daß keine andre fremde Nation daselbst

---

<sup>1)</sup> Nauwkeurige Beschrijvinge van de Guinese Goudkust door Willem Bosman, Amsterdam 1709, I, p. 51. (Nach J. K. J. de Jonge, De oorsprong van Nederl. bezittingen, p. 23, gibt es noch eine Ausgabe von 1737. Dieselbe war mir nicht zugänglich.) — <sup>2)</sup> O. Dapper, p. 67; W. Bosman, I, 50. — <sup>3)</sup> Lettres de Mr. le comte d'Estrades, III, 336; Basnage I, 754. — <sup>4)</sup> Historiskt Bibliotek utgifvet af Carl Silferstolpe, Sjette Delen, Stockholm, 1879, Svenska, Afrikanska Kompaniets Historia af Victor Granlund, p. 303. — <sup>5)</sup> Svenska Afrikanska Kompaniet Historia, p. 294, 305. — <sup>6)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 139. — <sup>7)</sup> Ibid. p. 295, 307. — <sup>8)</sup> J. K. J. de Jonge, De oorsprong van Nederl. bezittingen, p. 59. — <sup>9)</sup> W. Bosman, I, 22. — <sup>10)</sup> Botrouw nach Mr. de la Neuville, III Tome, XII Livre, p. 128. — <sup>11)</sup> Svenska Afrikanska Kompaniets Historia, p. 307; J. K. J. de Jonge, De oorsprong v. Nederl. bez. p. 58. — <sup>12)</sup> Svenska Afrikanska Kompaniets Historia, p. 294, 305; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 140. — <sup>13)</sup> Svenska Afrikanska Kompaniet Historia, p. 295, Het voorspel v. d. e. E., oorlog door Elias II, 140—141.

handeln durfte)<sup>1)</sup>. In demselben Jahre begannen dann die Belästigungen der Engländer gegen die Schweden<sup>2)</sup>, sie beschossen 1651 die schwedische Niederlassung zu Anamabu<sup>3)</sup>. Die Engländer sollen auch ein Fort beim Dorf Anomboë (Anamabu) gehabt haben<sup>4)</sup>. 1650 sollen die Engländer, 1652 die Schweden zu Orsou, östlich von Crève-Coeur, nahe bei Akkra, Land erhalten haben<sup>5)</sup>. Letztere bauten daselbst Fort Kristiansborg (Christiansborg)<sup>6)</sup>. Eine englische Hütte soll vor 1653 zu Anshang nahe bei Mourée bestanden haben<sup>7)</sup> und zwischen Adja und Anamabu ein englisches Fort Janasia gewesen sein<sup>8)</sup>.

Seit 1594 hatten sich die Holländer in Oberguinea niedergelassen<sup>9)</sup>. Den Anstoß zum Handel nach dort hatte Barend Erikszoon von Enkhuizen in demselben Jahre gegeben<sup>10)</sup>. 1598 fanden Anschläge auf einige Inseln an der Küste von Guinea statt<sup>11)</sup>. 1610 hatten sich die Portugiesen zu Cabo Corso festgesetzt. Sie wurden von den Holländern von da verjagt, die daselbst ein Geschäftshaus hatten<sup>12)</sup>, dies aber infolge Streitigkeit mit dem König von Fanti wieder aufgaben<sup>13)</sup>. 1611 25./VIII. fingen die Holländer bei Mourée (Moré), 5 Meilen vom Kastell Elmina, im Königreich Saban (Saboe), mit Erlaubnis des Königs ein Fort zu bauen an. Dieses 1612 vollendete Fort Nassau lag 1 Meile östlich von Cape-Coast-Castle und ca.  $\frac{1}{3}$  Meile unterhalb des Berges Cong, der  $\frac{2}{3}$  Meile ungefähr von Cape-Coast-Castle entfernt ist<sup>14)</sup>. Die Strandlandschaft des Königreichs Saban soll sich im Osten von Fort Nassau bis an das Reich Fanti und im Westen bis an den Berg

1) Svenska Afrikanska Kompaniets Historia, p. 303, 306, vgl. Lettres, Mémoires et négociations de Mr. le comte d'Estrades, III, 340—41, dessen Zeitangaben nicht ganz zutreffen. — 2) Svenska Afrikanska Kompaniets Historia, p. 299. — 3) Ibid., p. 306; J. K. J. De Jonge, De oorsprong v. Nederl. bez., p. 65. — 4) W. Bosman, I, 57, vgl. Svenska Afrikanska Kompaniets Historia; p. 304—305, wonach dieses von den Schweden 1651 wieder zerstört sein soll. — 5) J. K. J. de Jonge, De Oorsprong van Neerl. bez., p. 69. — 6) Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 141. — 7) Ibid., p. 65. — 8) O. Dapper, p. 80; vgl. W. Bosman, I, 57 unterhalb Ingenisian bei Anamabu war ein Fort. (Adja muß westlich von Anamabu gelegen haben [O. Dapper, p. 79] und nicht östlich davon [J. K. J. de Jonge, De oorsprong v. Nederl. bez., p. 66].) — 9) J. K. J. de Jonge, De oorsprong v. Nederl. bez., p. 4. — 10) Ibid., p. 8; Gerard Brandt, Historie der vermaerde zee-en kooststadt Enchhuizen met een vervolg vermeerdert door Sebastiaan Centen, Hoorn 1747; Dirck Velius, Chronijk van Hoorn tot 1630 door D. Velius, hierachter bijgevoeght het West Frisia, Hoorn 1648. — 11) Zeepolitie der vereenichde Nederlanden door Johan Tjassens, p. 70; vgl. Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias II, 105. — 12) Svenska Afrikanska Kompaniets Historia, p. 297, vgl. p. 293. — 13) Ibid., p. 294. — 14) J. K. J. de Jonge, De oorsprong v. Neerl. bez., p. 14—16, 63; W. Bosman, I, 56; Mémoires sur le commerce des Hollandois, Amsterdam 1717, p. 227. (Nach August Ferdinand Lüders, Geschichte des holländischen Handels, Leipzig 1788, p. 380 und p. 558 ist Petrus Daniel, Huet, Evêque d'Avranches, der Verfasser dieses Werkes.) O. Dapper, p. 76—77.

Cong erstreckt haben<sup>1)</sup>. Die Schweden, Dänen und Engländer stifteten Unruhen gegen die Holländer und das Fort Nassau<sup>2)</sup>. 1617 setzten sich die Holländer beim Cab-Vert auf der Halbinsel Gorée (Senegambien) fest und bauten die Forts Nassau und Oranje daselbst<sup>3)</sup>. 31./III. 1624 soll der König von Fanti ihnen einen Landstrich bei Anamabu zugestanden haben<sup>4)</sup>. Akkra (früher Oussy) soll 1624, dann noch einmal 30./VIII. 1642 vom König von Akkra der Holländisch-westindischen Kompagnie übergeben worden sein<sup>5)</sup>. Das Kastell Elmina wurde 1482 von dem Portugiesen Diego Asambuga errichtet<sup>6)</sup>, von ihm St. George de la Mina genannt, im Königreich Fanti, am Salzfluß Benja gelegen, 2 Meilen östlich von Kommenda (Agitaki oder Ackitaki, bei den Portugiesen Aldea de Torro), 4 Meilen westlich vom Fort Nassau<sup>7)</sup>, auf sehr hoher Klippe mit 4 Bollwerken<sup>8)</sup>. Das Kastell konnte nur vom Berg St.-Jakob<sup>9)</sup> aus genommen werden<sup>10)</sup> und nur vom Dorf Kommenda hatte man Zugang zu diesem<sup>11)</sup>. Das Vorratshaus von Elmina wurde 1484 unter König Juan II. von Portugal gebaut<sup>12)</sup>. 1625 25./IX. lief ein holländischer Anschlag auf Elmina unglücklich ab<sup>13)</sup>. 25./VII. 1637 ankerte der von Johan Mauritz von Nassau-Siegen von Brasilien aus abgesandte Oberst Koin vor Mourée, vereinigte sich 24./VIII. 1637 mit dem General Nikolaas van Ijperen zwischen Kommenda (Commendah) und Elmina und brachte letzteres 29./VIII. zur Übergabe<sup>14)</sup>. Schanze Cabo Corso in Fanti wurde den Portugiesen ebenfalls abgenommen<sup>15)</sup>. Die Holländer legten an deren Stelle ein Fort an<sup>16)</sup>. General Nikolaas van Ijperen soll 1637 den Bau eines Fort bei Cormantin begonnen haben<sup>17)</sup>. 1638/39 soll Anamabu (Ane-

---

1) J. K. J. De Jonge, *de oorsprong v. Nederl. bez.*, p. 17—18. — 2) *Ibid.* p. 17. — 3) *Vie de Jean d'Estrées par Adrien Richer*, Paris 1786, p. 34; O. Dapper, p. 85; Johan Tjassens, *Zeepolitie der vereenichde Nederl.*, p. 70—71. — 4) O. Dapper, p. 80. — 5) J. K. J. de Jonge, *De oorsprong v. Nederl. bez.*, p. 68. — 6) *Ibid.* p. 52, W. Bosman, I, 44. — 7) *Mémoires sur le commerce des Hollandois*, p. 231, 234. — 8) O. Dapper, p. 68; Mr. de la Neuville, Tome II, Livre VIII, p. 151. — 9) Santo Jago, O. Dapper, p. 68. — 10) Mr. de la Neuville, Tome II, Livre VIII, p. 152; W. Bosman, I, 49. — 11) Mr. de la Neuville, Tome II, Livre VIII, p. 153. — 12) O. Dapper, p. 68. — 13) J. K. J. de Jonge, *De oorsprong v. Nederl. bez.*, p. 19. — 14) Mr. de la Neuville, Tome II, Livre VIII, p. 152; Dr. N. Japikse, *De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland van 1660—65*, Leiden 1900, p. 365; vgl. O. Dapper, p. 68; J. K. J. de Jonge, *De oorsprong v. Nederl. bez.*, p. 19, 20, 59. — 15) J. K. J. de Jonge, *De o. v. N. b.*, p. 20, 60; N. Japikse, *De Verwickelingen*, p. 311. — 16) O. Dapper, p. 67; *Svenska Afrikanska Kompaniets Historia*, p. 311, vgl. *Lettres de Mr. le comte d'Estrades*, III, 340 und Basnage, I, 754, nach denen die Holländer das Land zu dem Fort vom König von Fetu (Fanti) käuflich erworben haben sollen. — 17) J. K. J. de Jonge, *De oorsprong v. Nederl. bez.* p. 66; vgl. James Stanier

maboe, westlich von Cormantin) den Holländern zuerkannt worden sein<sup>1)</sup>. 1642 vertrieben sie die Portugiesen vom Fort Sao Antonio zu Axim bei Cabo das Tres Puntas. Die Zeit der Überwältigung dieses Befestigungswerkes durch General Jacob Ruijchhaver war vom 9./II. bis 17./II. 1642<sup>2)</sup>. Das Reich Axim erstreckte sich von Assini bis Ahanta<sup>3)</sup>. 23 Meilen aufwärts vom Fluß Ankobar<sup>4)</sup> wurde das Fort Ruijchhaver auf dem Berg Tinseree oder Goede Hoop<sup>5)</sup>, im Landstrich Iguira oder Iquira, gegründet<sup>6)</sup>. Admiral Jol vertrieb 1642 die Portugiesen von der Küste von Angola (Niederguinea, Hauptstadt São-Paolo de Loanda) und der Insel São-Thomé im Golf von Guinea (Oberguinea)<sup>7)</sup>. Auch Fort São-Sebastiano bei Tschamma wurde den Portugiesen weggenommen<sup>8)</sup>. 1647 wurde unter General Jacob van der Wel die Hütte Goede Hoop bei Adja erbaut<sup>9)</sup>, dann auch ein Fort<sup>10)</sup>. Um 1649 errichteten die Holländer das Handelshaus Crève-Coeur dicht bei Akkra<sup>11)</sup>. Beim Dorfe Takorari (Takorady) oder Anten gründeten sie das Fort Witsen (nach dem Bürgermeister Cornelis Witsen von Amsterdam so genannt)<sup>12)</sup>. Karlof hatte das 1650 von ihm erbaute Fort Cabo Corso an die Dänisch-westindische Handelskompagnie verkauft, diese überließ es an die Holländer<sup>13)</sup>. Letztere verloren es vorübergehend an die Neger wieder<sup>14)</sup>. Die Holländer sollen ferner Niederlassungen gehabt haben auf der Insel Arguin (Argyn, an

---

Clarke, *The Life of James II*, London 1816, I, 400 (übersetzt von Jean Cohen, Paris 1819). Er schöpft aus James Macpherson, *Original Papers containing the secret history of Great Britain*, London 1775. Er sagt, Fort Cormantin sei während des Bürgerkriegs den Engländern durch die Holländer entrissen worden. Danach müßten erstere den von General Nikolaas van Ijperen angefangenen Bau bald nachher fortgesetzt und zu Ende geführt haben. — <sup>1)</sup> J. K. J. de Jonge, *De oorsprong v. Nederl. bez.*, p. 65. — <sup>2)</sup> W. Bosman, I, 2; *Svenska Afrikanska Kompaniets Historia*, p. 311, 3 Meilen östlich davon auf dem Berg Mamfro am Dorf Porquesoe wurde 1683 das brandenburgische Fort Großfriedrichsburg gegründet (W. Bosman, I, 9). — <sup>3)</sup> J. K. J. de Jonge, *De oorsprong v. Nederl. bez.*, p. 21, 55. — <sup>4)</sup> *Ibid.* p. 20. — <sup>5)</sup> Ancobre, Cobre, *ibid.* p. 54, 55 oder Seiana-Sena, *ibid.* p. 56. — <sup>6)</sup> *Ibid.* p. 56. — <sup>7)</sup> *Ibid.* p. 21. — <sup>8)</sup> *Ibid.* p. 22; *Mémoires sur le commerce des H.*, p. 231. — <sup>9)</sup> W. Bosman, I, 24. — <sup>10)</sup> J. K. J. de Jonge, *De oorsprong v. Nederl. bez.* p. 66. — <sup>11)</sup> W. Bosman, I, 59. — <sup>12)</sup> J. K. J. de Jonge, *De oorsprong v. Nederl. bez.* p. 68. — <sup>13)</sup> O. Dapper, p. 65. — A. de Wicquefort, III, 164—165; *Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., 's-Gravenhage 1723*, I, 652, 657; *Lettres, Mémoires et négociations de Mr. le comte d'Estrades*, III, 341, 353. — <sup>14)</sup> *Holl. Mercurius 1662*, p. 47; *De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland door Japikse*, Leiden 1900, p. 165; *The English Historical Review 1907*, vol. XXII, No. 88, p. 686, vgl. *Historisket Bibliotek utgifvet af Carl Silfverstolpe, Sjette Delen*, Stockholm 1879, *En Svensk Koloni i Afrika eller Svenska Afrikanska Kompaniets Historia af Victor Granlund*, p. 310, 346.

der Westküste Afrikas, bei Cabo Blanco), zu Portendic (nördlich von S.-Louis, Senegal), zu St.-Paul de la Cande (Dahomé, Dahomey), auf der Insel Anno-Bom und in der Stadt San-Felipe de Benguela (Niederguinea)<sup>1)</sup>. Sie bemächtigten sich 1638 der Insel Mauritius (Maskarenen) und 1652 des Kaps der guten Hoffnung<sup>2)</sup>. Sie hatten sich in einer viel vorteilhafteren Lage festgesetzt als die Engländer, sie hatten mehr Befestigungswerke und trieben größeren Handel als diese<sup>3)</sup>.

22./V. 1604 kamen die Engländer vor dem Wiapoco- oder Oyapocofluß in Guayana (Guiana) an. Sie taufte den Fluß Caroleigh um, errichteten 2 Meilen westlich von ihm die Kolonie Principium auf dem Berg Huntley (Howard)<sup>4)</sup>. 1626 wurde eine English Guiana Company gegründet<sup>5)</sup>. 1630 erbauten sie ein Fort, 16 Meilen den Fluß Surinam aufwärts<sup>6)</sup>. Lord Francis Willoughby sandte 1650 ein Schiff an den Surinamfluß und ließ zu Surinam eine Niederlassung gründen<sup>7)</sup>. In demselben Jahre setzten sich die Engländer auch am Fluß Marowine fest<sup>8)</sup>. Die Hauptstadt der englischen Kolonie von Surinam oder Willoughbyland wurde Teorarica<sup>9)</sup> oder Tararica<sup>10)</sup>.

Die Franzosen hatten sich 1624 und 1631 zu Sinamari (Sinnamarie) niedergelassen, 1626 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Meilen westnordwestlich von Sinnamarie am Fluß Conanama (Copenama, 1635 zu Cayenne<sup>11)</sup>. 1640 hatten sie zu Surinam eine Kolonie gegründet, waren aber bald darauf wieder abgezogen<sup>12)</sup>.

<sup>1)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 231; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 134, 141, 142. Vgl. noch die von den angegebenen Verfassern benutzten Quellen und Literatur Pierre de Marées, Beschrijvinghe ende Historisch verhael van 't Gout-Koninckrijcke van Guinea, Amsterdam 1602 (Description et Recit Historial du Riche Royaume d'Or de Guinea, Amsterdam 1605); Jan Simon Gerardus Gramberg, Schetsen van Afrikas Westkust, Amsterdam 1861; J. S. G. Gramberg, Indische Schetsen met zwart krijt, 's-Haage 1882—83; De Gids 1868, De Goudkust door Gramberg; Nicolaas Godfried van Kampen, Geschiedenis der Nederlanden buiten Europa, Haarlem 1831/32, Deel I—III. — <sup>2)</sup> Hunter II, 200; J. K. J. de Jonge, De Opkomst van het Nederl. gezag in O. I. VI, (III), p. LXXII; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 97. — <sup>3)</sup> The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, written by himself II, p. 4; The secret history of the Court of Charles II, 68—69. — <sup>4)</sup> Beschrijving van Guiana of de wilde Kust in Zuid-America door Jan Jacob Hartsinck, Amsterdam 1770, I, 143. — <sup>5)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 156. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 145. — <sup>7)</sup> Ibid., I, 146, II, 583; Calendar of the State Papers Colonial Series, America and Westindies by W. Noël Sainsbury, London 1880, II, XLI—XLIII. — <sup>8)</sup> J. J. Hartsinck, I, 146. — <sup>9)</sup> Ibid., II, 584. — <sup>10)</sup> Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht XIX Deel, 's-Gravenhage 1898, Verhael van de in-neming van Paramaribo 1665 door general William Byam, medegeedeeld door George Edmondson, p. 232—33. — <sup>11)</sup> J. J. Hartsinck, I, 158; Bijdragen van het Historisch Genootschap te Utrecht XIX, 232. — <sup>12)</sup> J. J. Hartsinck, I, 146; II, 583.

Die Holländer hatten sich vor 1596 zu Essequébo (Essequibo, Discegabe, Deseceeb, Jekepe) festgesetzt, waren aber von den Spaniern wieder vertrieben worden. 1599 errichteten sie am Lauf des Amazonenstroms 2 Forts, Fort Oranje (Orange), 73 Meilen flußaufwärts, und Fort Nassau, 7 Meilen höher hinauf auf der Insel Cojamine. Die Portugiesen vernichteten diese 2 Forts wieder. 1613 gründeten die Holländer die Kolonie Nova Zeelandia am Essequébo zwischen den Strömen Mazaroni (Massaruni) und Cajoni (Cuyuni), die in den erstgenannten Fluß münden. Das den Portugiesen entrissene Fort ter Hooge taufte sie Kijk (Kijkoveral) um<sup>1)</sup>. 1626—1627 ließen sie sich zu Berbice nieder<sup>2)</sup>. 1627 hatten sie vorübergehend ein Fort zu Wagogenive beim Strom Oyapoco (Wiapoco)<sup>3)</sup>. 1634—36 setzten sie sich auf der Insel Mecoria zwischen den Flüssen Cayenne und Wiapoco fest<sup>4)</sup>, dann, 7 Meilen östlich von Chyan (Cayenne), gründeten sie eine Niederlassung am Appiewaco (Aprouack)<sup>5)</sup>. Ferner soll es noch eine Kolonie der Holländer am Comewinefluß (östlich vom Surinamfluß), 25 Meilen landeinwärts gegeben haben, Flamands genannt<sup>6)</sup>, eine solche am Poumaronfluß (Bouweron, Bowroom), 18 Meilen östlich vom Oronoquo (Orinoco) und am Moruga (Moroco, Monga), 16 Meilen westlich von Essequébo<sup>7)</sup>.

1623 setzten sich die Engländer in Westindien auf der Insel St.-Christopher (St.-Kitts, kleine Antille, windward island) fest<sup>8)</sup>. 1625 nahmen die Engländer unter M. Vaërnard und die Franzosen

---

<sup>1)</sup> J. J. Hartsinck I, 207; Bijdragen van het Historisch Genootschap te Utrecht XIX, 232; The English Historical Review 1906 vol. XXI, No. 82, April p. 229, early relations of the Manoas with the Dutch 1606—1732; Geschiedenis van het Nederlandsche Volk door Petrus Johannes Blok, Groningen 1899, IV, 287; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias II, 114, 153; vgl. Hollands rijkdom door Elias Luzac, Leiden 1781, II, 245. Luzac war der Übersetzer van „La Richesse de la Hollande“, er soll zur Vermehrung dieses Werkes in ungünstiger Weise beigetragen haben; vgl. August Ferdinand Lüders, Geschichte des holländischen Handels, Leipzig 1788; Vorwort p. VII—VIII, und Staats- und sozialwissenschaftl. Forschungen von Gustav Schmoller, X. Band, III. Heft, Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte der vereinigten Niederlande von O. Pringsheim, Leipzig 1890, Vorwort p. V; Luzac war auch Verfasser von Reinier Vrijaarts openhartige Brieven, Deventer en Groningen 1781—83, s. später. — <sup>2)</sup> J. J. Hartsinck, I, 292; Bijdr. v. h. Hist. Genootschap te Utrecht, 1898, XIX, 232; P. J. Blok, Geschiedenis, IV, 287; Hollands rijkdom door E. Luzac, II, 229; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias II, 153. — <sup>3)</sup> Hartsinck, I, 210; P. J. Blok; Geschiedenis, IV, 287. — <sup>4)</sup> Hartsinck, I, 209—210; Bijdr. v. h. Hist. Genootschap te Utrecht, XIX, 232; vgl. Hollands rijkdom door E. Luzac, II, 157. — <sup>5)</sup> Hartsinck, II, 584. — <sup>6)</sup> Hartsinck, I, 258; Bijdr. v. h. Hist. Genootschap te Utrecht, XIX, 232; vgl. ferner The English Historical Review, London 1901, vol. XVI, George Edmundson, The Dutch in Western Guiana 1650 and Netscher, Geschiedenis van de Kolonien Essequébo, Demerarij en de Berbice, 's-Gravenhage 1888. — <sup>8)</sup> Geschichte der europäischen Kolonisation durch G. Roloff, Heilbronn 1913, p. 90.

unter M. M. d'Enambuc (d'Esnambuc) und du Rossey diese Insel gemeinsam in Besitz<sup>1)</sup>, 1626—27 teilten sie sich miteinander in die Insel, die Franzosen bekamen die 2 äußersten Enden des Ostens und Westens<sup>2)</sup>. 1625 besetzten die Engländer zum ersten Male Barbados (kl. Antille, windward-island)<sup>3)</sup>. 1630 wurde ihnen dasselbe vorübergehend von den Spaniern entrissen<sup>4)</sup>. 1628 wurden die Engländer Besitzer von Anguilla (Smake Island), Barbuda, Nevis, Redonda (Kleine Antillen oder windward-islands) sowie Anegada und Gorda (Virgin-islands), 1629 von den Bahama- oder Lukayos-Inseln, 1632 von Montserrat, Antigua, 1638 von Santa-Lucia (Kleine Antillen oder windward-islands) und British Honduras oder Balize (Belize) am Karibischen Meer<sup>5)</sup>.

Gaspar de Châtillon, comte de Coligny, geb. 1517, seit 1551 Generaloberst der Infanterie und 1552 Admiral, wollte durch Ansiedlung der Hugenotten in Brasilien und Florida ein überseeisches evangelisches Frankreich gründen, aber die Unterstützung der heimischen Flotte fehlte hierzu<sup>6)</sup>. 1635 ließen sich die Franzosen unter d'Enambuc zu Guadeloupe und Martinique (Kleine Antillen, windward-islands) nieder. Sie sollen auch La Tortue (Tortuga) nördlich von Santo-Domingo (Haïti, Hayti) und den Nordrand von Santo-Domingo selbst besetzt haben<sup>7)</sup>.

1623 hatten die Holländer den Angriff auf Bahia (Brasilien) beschlossen<sup>8)</sup>. 8./V. 1624 kamen 23 holländische Kriegsschiffe vor Brasilien an unter Jacob Willekem von Amsterdam als Admiral und Pieter Pieterszoon Hein von Rotterdam (de zeeschrik van Delfshaven)<sup>9)</sup> als Viceadmiral<sup>10)</sup> (1624—27 the struggle for Bahia). Die Holländer sollen in den Besitz der Hauptstadt von Bahia, San Salvador de Bahia de Todos os Santos gekommen, aber von den Spaniern wieder vertrieben worden

<sup>1)</sup> Histoire générale de la marine par Jean Baptist Torchet de Boismelé, Paris 1746, II, 472; Larousse; G. Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, p. 101. — <sup>2)</sup> Mémoires de Louis XIV pour l'instruction du Dauphin, édition par Charles Dreyss, Paris 1860, I, 55, vgl. Sammlung geschichtlicher Quellenschriften, herausgegeben von Dr. Friedrich Perle, Band V, Mémoires de Louis XIV pour l'année 1666 herausgegeben von Dr. Paul Völker, Halle a. S. 1892, Einleitung p. 1—2. L'instruction pour le Dauphin wurde erhalten durch den Herzog von Noailles, der statt dieselbe, wie befohlen, zu vernichten, sie nach erlangter Erlaubnis aufbewahrte bis zu ihrer Übergabe an die Königl. Nationalbibliothek. — <sup>3)</sup> The Encyclopaedia Britannica. — <sup>4)</sup> Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, p. 101. — <sup>5)</sup> The Encyclopaedia Britannica, vgl. ferner Bryan Edwards History of the British Colonies in West Indies, Dublin 1793, vol. 1—2. — <sup>6)</sup> Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, p. 93. — <sup>7)</sup> Ibid. p. 102; Larousse.

<sup>8)</sup> The English Historical Review, vol. XI, 1896, No. 42, April, The Dutch Power in Brazil 1624—54 by George Edmundson, p. 236. — <sup>9)</sup> Ibid. p. 259. — <sup>10)</sup> Ibid. p. 238—39.

sein<sup>1)</sup>. Sie eroberten von 1633 an Itamaraca, Rio Grande do Norte, Parahiba (Parahyba), Pernambuco (die reichste Provinz an Zucker und rotem Brasilienholz vom Fernambukbaum), Sergipe del Rey, Ceara (Siarà), Maranhão<sup>2)</sup>.

Aber die dauernde Eroberung von San Salvador de Bahia mißglückte 1638 aus Mangel an Unterstützung von seiten der Direktoren der Holländisch-westindischen Kompagnie. Ohne den Besitz dieses wichtigen Mittelpunktes der spanisch-portugiesischen Macht war eine dauernde Behauptung der brasilianischen Küstenprovinzen unmöglich<sup>3)</sup>. 1640 fand Portugals Losreiβung von Spanien statt. Juan IV. von Portugal ließ die Eingeborenen Brasiliens gegen die Holländer aufwiegeln<sup>4)</sup>. Johan Maurits von Nassau-Siegen, Gouverneur von Brasilien seit 1638, hielt mindestens 12 000 Mann zur Behauptung der Kolonie für nötig<sup>5)</sup>. Die Machthaber der Holländisch-westindischen Kompagnie wollten nur schnelle Gewinne ohne militärische Unkosten<sup>6)</sup>. Unter diesen Umständen war das Ersuchen an Johann Moritz von Nassau-Siegen um Verbleiben auf seinem Posten vergeblich<sup>7)</sup>. Er zog 28./V. 1644 von Brasilien fort<sup>8)</sup>. Die Regierung wurde in die Hände von Hamel, Kaufmann von Amsterdam, Bassis, Goldschmied von Haarlem, Bullestrat, Zimmermann von Middelburg, gelegt<sup>9)</sup>. Diese verkauften sogar als reine Geschäftsleute Waffen und Pulver an die Portugiesen<sup>10)</sup>. Von 1644 an war der Aufstand der Eingeborenen unter Joao Fernandez Vieyra, gebürtig von Madeira, erfolgreich<sup>11)</sup>. Eine starke holländische Kolonie in Brasilien würde den holländischen Handel mit Amerika sehr gesteigert haben, aber die Festsetzung in Brasilien ging von Anfang an über die

---

<sup>1)</sup> J. J. Hartsinck, I, 213, vgl. Mr. de la Neuville, tome II, livre VIII, p. 151. — <sup>2)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 124—125. — <sup>3)</sup> De Gids, 1853, II, 20, vgl. Les Hollandois au Brésil, Notice historique sur les Pays-Bas et le Brésil au XVII<sup>e</sup> siècle par P. M. Netscher, Lieutenant des grénadiers, la Haye 1853; namentlich p. 97 Klagebrief des Johann Moritz von Nassau-Siegen 30./IX. und 6./X. 1638. Vermutlich war das Mißtrauen der Kaufleute deshalb so groß gegen ihn, weil sie glaubten, er wollte in Brasilien sich ein Königreich gründen, vgl. auch Historische und politische Aufsätze von Heinrich von Treitschke, Leipzig 1886, II, 460. — <sup>4)</sup> Nauticus, 1900, V, 157; Geschiedenis der Staatkunde van Johan de Witt door W. C. Knottenbelt, Amsterdam 1862, II Hoofdstuk, p. 17. — A. Lefèvre-Pontalis, J. de Witt, Paris 1884, I, 151. — <sup>5)</sup> Nasporing van Hollands Heil en Rampen door H. J. Z. Coornhart, Rotterdam, 1745, I, 193. — <sup>6)</sup> Nauticus, 1900, V, 157. — <sup>7)</sup> Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht, 25<sup>e</sup> Jaarg., V<sup>e</sup> Reeks, V<sup>e</sup> Deel, Utrecht 1869, p. 535, 536, 538. — <sup>8)</sup> J. J. Hartsinck, I, 214. — <sup>9)</sup> Mémoires sur le commerce des Hollandois, p. 231. — <sup>10)</sup> Ibid. p. 232; Mr. de la Neuville, Tome II, Livre IX, p. 226. — <sup>11)</sup> Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 374.



Kräfte der Holländer<sup>1)</sup>. Brasilien hatte nur als landbautreibende Kolonie Wert. Übervölkerung zwang die Holländer nicht zur Auswanderung. Die Auswanderer gaben Ostindien und in geringer Menge auch Neu-Niederland den Vorzug<sup>2)</sup>. Weder systematische Kolonisation, noch militärische Sicherung des Errungenen fand statt, nur an Seeräuberei großen Stils war der Holländisch-westindischen Kompagnie gelegen<sup>3)</sup>. 28./I. 1648 lag die holländische Hilfsflotte für Brasilien in the Downs, bei der Insel Wight und zu Falmouth verstreut<sup>4)</sup>. 6./VI. 1648 kam der Viceadmiral Witte de With mit der Flotte vor Brasilien an<sup>5)</sup>. Er nannte Recife de Pernambuco den Hungerberg<sup>6)</sup>, weil es daselbst an allem mangelte. Er kam zu spät, um den Rest dieser verwahrlosten Kolonie seinem Vaterlande für die Dauer sichern zu können<sup>7)</sup>. Über den schlechten Zustand der Kolonie berichteten Generalleutnant Schoppe (Schupp, Schaep)<sup>8)</sup> und die zwei Räte Schonenburg und Haecks<sup>9)</sup>, sie wurden später in Anklagezustand versetzt<sup>10)</sup>. — Zur Westindisch-holländischen Kompagnie gehörten noch die Inseln Curaçao oder Cumaö, Bonaire (Buen-Ayre), Aruba (Oruba), alle 3 Inseln unter dem Winde oder Leeward islands, sie wurden 1632 besetzt<sup>11)</sup>. Auf ihnen wurden die großen Sklavenmärkte Westindiens später abgehalten<sup>12)</sup>. Es sollen die Kleinen Antillen oder windward islands St.-Eustatius (St.-Eustache) 1632, Saba 1640 und St.-Martin 1649 von den Holländern erobert worden sein<sup>13)</sup>.

In Nordamerika betrieben die Engländer ihre Kolonisation am stärksten und strebten nach einer möglichst dauernden

1) Ibid. I, 293. — 2) Knottenbelt, Geschichte der Staatskunde, II, 100. — 3) Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, p. 68; Nauticus, 1900, V, 157; Mr. de la Neuville, Tome II, Livre IX, p. 225—26. — 4) Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht 1869, 25 Jaarg., V<sup>e</sup> Reeks, V<sup>e</sup> Deel, p. 494. — 5) Ibid. p. 509. — 6) A Lefèvre-Pontalis, J. de Witt, I, 152. — 7) De Gids, 1853, II, 24. — 8) E. Luzac, Hollands rijkdom, II, Bijlage J<sup>11</sup>, p. 111—115. — 9) Ibid. Bijlage J<sup>12</sup>, p. 115—120. — 10) A. Lefèvre Pontalis, I, 219, vgl. noch Willem Bilderdijk, Geschichte des Vaterlands, uitgegeven door H. W. Tijdeman, Amsterdam 1836, VIII, Ophelderingen en Bijvoegselen, p. 247; Onno Zwier van Haren, Amsterdam 1785, de Geuzen XIe Zang „Verzuimd Brazil“, Oscar Canstatt, Das republikanische Brasilien in Vergangenheit und Gegenwart, Leipzig 1899, und Jahresbericht der Geschichtswissenschaft, 34. Jahrg., 2. Teil, 1911, II, 222; H. Wätjen, Holland und Brasilien im 17. Jahrhundert. — 11) Johan Tjassens, Zee-Politie, p. 70, vgl. Johannes de Laet ofte jaerlijck verhael van de Verrichtingen der geotroijeerde West-Indische Compagnie begrepen in 13 boeken, Leijden 1644; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 160—161. — 12) Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 162. — 13) Arnold Hermann Ludwig Heeren, Handbuch der Geschichte des europäischen Staatensystems und seiner Kolonien, Göttingen 1819; vgl. Dr. Kurt Simon, Spanien und Portugal als See- und Kolonialmächte, Hamburg 1913; Dr. Alfred Zimmermann, Die europäischen Kolonien, Bd. II—III England, Berlin, 1898/99, Bd. IV, Frankreich, Berlin 1902, Bd. V, Holland, Berlin 1903.

Besiedelung. Sie gaben dem Getreidebau und der Viehzucht den Vorzug vor der Kultur anderer Dinge. Der Geograph Richard Hakluyt, geboren 1553 zu Eyton, gestorben 1616 in Suffolk, hatte zuerst diese Art der Kolonisierung angeregt und befürwortet<sup>1)</sup>, dann der Vater der empiristischen Philosophie und Staatsmann Francis Bacon (Bacon) Lord of Verulam, geboren 1561 in London, gestorben 1626 in Highgate<sup>2)</sup>. Die Überlegenheit des Fleißes und wirtschaftlichen Sinnes der Engländer zeigte sich bei der raschen Entwicklung der Kolonien<sup>3)</sup>. Die Engländer behaupteten daß James I. von Großbritannien dem schottischen earl of Stirling Neu-Niederland und das Lange Eiland (Long Island) durch Bestallungsurkunde verliehen habe<sup>4)</sup>. 1606 wurden The London or Southern und The Plymouth Cy. gegründet (Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 166). Die erstere wurde seit 1609 The Virginia Cy. (nach der Tabakpflanzerkolonie Virginien) genannt (ibid. II, 167), die letztere seit 1620 The Council for New-England (ibid. II, 168). Sir Thomas Gates gründete 1607 eine Niederlassung an der Chesapeakebay (Virginien)<sup>5)</sup>. Um die Entdeckungen des Henry Hudson von Virginien aus zu fördern, sollen Sir Thomas Gates und der Baron de la Ware von den Engländern Auftrag erhalten haben<sup>6)</sup>. Von Anfang an war Großbritannien auf die Ländereien der holländischen Kolonie begehrlieh, weil dieselben fruchtbarer als die englischen erschienen<sup>7)</sup>. Der Gouverneur von Virginien, Thomas Dale, ließ 1614 durch Kapitän Archangel einen Versuch machen, den Holländern das Fort Oranje (nahe New-Albany) am Hudson zu zerstören<sup>8)</sup>. Thomas Henham gründete 1620 New-Plymouth, nördlich der Hudsonbay<sup>9)</sup>. Sir Samuel Argall, Gouverneur von Virginien, forderte das Land von den Holländern zurück, weil Hudson kein Verkaufsrecht an die

---

<sup>1)</sup> G. Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, Heilbronn 1913, p. 77; vgl. George Louis Beer, The origins of the British Colonial system 1578—1660, New York 1908. — <sup>2)</sup> Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, p. 78. — <sup>3)</sup> Ibid., p. 80. — <sup>4)</sup> Lettres de Mr. le comte d'Estrades, III, 334; Basnage I, 754; Korte Beschrijving van de Ontdekking der lotgevallen van Nieuw-Nederland door N. C. Lambrechtsen van Ritthem, Middelburg 1818, p. 89, 97. — <sup>5)</sup> The history of the Province of New York by William Smith III, London 1757, p. 2; vgl. Philip Alexander Bruce, Institutional history of Virginia in the seventeenth century, New York and London 1910; 2 vols. — <sup>6)</sup> Mr. de la Neuville, Tome I, Livre I, p. 19. — <sup>7)</sup> O. van Rees, Geschiedenis der Nederlandsche Volkplantingen in Nord-Amerika, Tiel 1855, p. 75. — <sup>8)</sup> William Smith III, The history of the Province of New York, p. 2. — <sup>9)</sup> Ibid. p. 2; O. van Rees, p. 74; New-Plymouth südlich von Boston, Thomas Milner, The history of England, London 1799, p. 521.

Generalstaaten gehabt<sup>1)</sup> und machte einen Versuch, diese aus Neu-Niederland zu vertreiben<sup>2)</sup>. 1628 gründeten die Engländer die Kolonie von Massachusetts<sup>3)</sup>. 1632 errichtete Cecilius Lord Baltimore die Kolonie Maryland<sup>4)</sup>. 1633 ließen sich die Engländer beim holländischen Fort „De goede Hoop“ am Versche Rivier (Connecticutfluß) nieder und erbauten das Befestigungswerk Windsor auf dem östlichen Ufer dieses Flusses<sup>5)</sup>. Auf Ansuchen Charles I. von Großbritannien soll die Plymouth-Kompagnie dem William Alexander, earl of Stirling, 1635 das Lange Eiland (Long Island) bewilligt haben<sup>6)</sup>. 1636 gründeten die Engländer oberhalb des Fort „De goede Hoop“ Hartford, setzten sich zu Providence (Rhode-Island) fest, ferner errichteten sie Tamher Fort am Connecticut<sup>7)</sup>. In demselben Jahre legten sie das Handelshaus Springfield (Agawam) nördlich von Windsor an, sowie das Fort Saybrook auf dem westlichen Ufer des Connecticutflusses am Long-Island-Sound (Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 195). 1638—39 ließen sie sich zu Roodeberg oder Red Hill (jetzt New-Haven) am Long-Island Sound zwischen dem Roodeberg-River (Housatonicfluß) und Connecticutfluß nieder<sup>8)</sup>. 1639 kaufte Lyon Gardiner vom Agent des earl of Stirling die Insel Monchonock, östlich von Long-Island, sie wurde Gardiner-Insel genannt<sup>9)</sup>. 1640 wurde dem Schotten Farrett im Auftrag des earl of Stirling ein Landstrich zwischen Peaconeck und der äußersten östlichen Spitze von Long-Island bewilligt, hier gründete er Southampton. An der Nordostspitze von derselben Insel erbauten die Engländer South-Old<sup>10)</sup>. 1640 setzten sie sich zu Stamford und Petuquapaen (jetzt Greenwich) östlich von der Insel Manhattan fest<sup>11)</sup>. 1642 besetzten sie von Maryland aus einen Ort am Schuylkill (Nebenfluß des Delaware)<sup>12)</sup>, auch ließen sie sich bei Salem-Kreek (Hog-Kreek,

---

<sup>1)</sup> Histoire de la Nouvelle-France par Pierre François Xaver Charlevoix, Paris 1744, I, 142. — <sup>2)</sup> N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 97. — <sup>3)</sup> G. Roloff, Geschichte der europäischen Kolonisation, p. 88. — <sup>4)</sup> Ibid. p. 89. — <sup>5)</sup> O. van Rees, p. 76. Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 195. — <sup>6)</sup> History of New-Netherland under the Dutch by E. B. O'Callaghan, New York 1855, I, 209. — <sup>7)</sup> N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 45; William Smith III, p. 3; vgl. O. van Rees, p. 76; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 191. — <sup>8)</sup> William Smith III, p. 3; E. B. O'Callaghan, I, 208, vgl. O. van Rees, p. 76. — <sup>9)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 210. — <sup>10)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 217; N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 46. — <sup>11)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 218; The American colonies in the seventeenth century by Herbert Levi Osgood, New York 1904, I, 324. — <sup>12)</sup> William Smith III, p. 84; Beskrifning om de Svenska Församlingers Tilstand uti det så Kallade Nya Sverige uti Norra-America utgifven af Israel Ackrelius, Stockholm 1759, p. 50.

Varkenskihl) am Ostufer des Delaware nieder<sup>1)</sup>. Auf Long-Island entstand Mespeth (Mispaght) (Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias II, 207). Noch in demselben Jahre 1642 wurden sie aus der Niederlassung am Schuylkill, 1645 aus derjenigen nahe Salem-Kreek wieder vertrieben<sup>2)</sup>. Lady Debora Moody of Lynn und ihr Sohn, Sir Henry Moody gründeten 1642 von Massachusetts aus an der Südwestspitze von Long-Island eine Niederlassung zu Nieuw-Gravensande<sup>3)</sup>. 1643 verbündeten sich Massachusetts, New-Plymouth, Connecticut und New-Haven als Confederation of the United Provinces of New-England gegen die Holländer<sup>4)</sup>. 1644 setzten sich die Engländer zu Nieuw-Heemstede (so genannt nach einem Ort auf der Insel Schouwen) an der Nordseite von Long-Island, östlich von der Martin Gerrits- oder Cowbai fest<sup>5)</sup>. 1645 gründeten Leute aus Massachusetts auf Long-Island eine Niederlassung zu Vlissingen (Flushing) östlich von Mespeth<sup>6)</sup>. Die 4 englischen Niederlassungen auf Long-Island Middelburg (Newton), Heemstede (Hempstead), Vlissingen (Flushing), Nieuw-Gravensande (Gravesend) erlangten bald Selbstregierung<sup>7)</sup>. Die Kolonie Connecticut begann mit der Zeit Anspruch auf ganz Long-Island zu erheben<sup>8)</sup>. 1646 beklagten sich die Engländer über holländische Verletzungen englischer Rechte bei de goede Hoop, New-Haven, Fort Oranje und an der Narragansetbay (Rhode-Island)<sup>9)</sup>. Der schottische Kapitän Forrester machte 1647 für die Witwe des in diesem Jahr verstorbenen earl of Stirling ebenfalls Ansprüche auf Long-Island geltend<sup>10)</sup>. 1650 fanden zu Hartford Unterhandlungen statt, um alle Ansprüche und Streitigkeiten mit den Holländern zu schlichten<sup>11)</sup>. Cecilius, Lord Baltimore, Eigentümer von Maryland, soll Fort Casimir (Nieuw-Amstel) und alles Land südlich des Delaware gefordert haben<sup>12)</sup>. 1654 sah sich Long-Island von den Engländern bedroht<sup>13)</sup>. Robert Sedgewick und John Leverett, Residenten von Massachusetts, sammelten Truppen in Massachusetts, Connecticut und New-Haven, um die Holländer aus ganz Neu-Niederland zu

---

<sup>1)</sup> Ackrelius p. 51. — <sup>2)</sup> Ibid. p. 51, William Smith III, p. 4. — <sup>3)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 258; Herbert Levi Osgood, I, 265. — <sup>4)</sup> William Smith III, p. 4; G. Roloff, Geschichte der e. K., p. 107; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 208. — <sup>5)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 317. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 357. — <sup>7)</sup> O. van Rees, p. 103. — <sup>8)</sup> Ibid., p. 117. — <sup>9)</sup> Herbert Levi Osgood, I, 406. — <sup>10)</sup> Willem Smith III, p. 5, vgl. E. B. O'Callaghan, II, 46. — <sup>11)</sup> Herbert Levi Osgood, I, 407, s. später unter Neu-Niederland. — <sup>12)</sup> O. van Rees, p. 117. — <sup>13)</sup> O. van Rees, p. 108; Die Politik des Protektors Oliver Cromwell in der Auffassung des John Thurloe von Dr. Sigismund, Freiherrn von Bischoffshausen, Innsbruck 1899, p. 23.

vertreiben, aber der Friede zu Westminster setzte damals allen weiteren offenen Feindseligkeiten ein Ende<sup>1)</sup>.

Ferner sind hier noch zu erwähnen die englischen Festsetzungen seit 1583 in New-Foundland (Terre-Neuve) durch Sir Humphrey Gilbert, Halbbruder von Sir Walter Raleigh, und 1612 auf den Bermudas- oder Somers-islands am atlantischen Ozean<sup>2)</sup>.

Auch mit den Franzosen lebten die Engländer in beständigem kolonialem Streit in Nord-Amerika. Da diese Verwicklungen der beiden Nationen später von Bedeutung wurden, habe ich die hauptsächlichsten Tatsachen hier kurz zum besseren Verständnis angeführt. 1603 wurde Annapolis oder Port Royal an der Fundybay auf Acadia (Nova Scotia) von den Franzosen gegründet<sup>3)</sup>. 1607 errichteten die Engländer unter Kapitän Richard das Fort Pentagoët zwischen dem Pentagoët (Penobscotfluß) und Kinibeki (Quinibequi, Kinibequi) in der Province des Etechemins oder Norimbegue jenseits des Norimbegueflusses<sup>4)</sup>. Die Franzosen landeten 1613 im Hafen von La Haive (Hêve auf Acadia). Sie ließen sich nieder zu St.-Sauveur am Penobscot (Pentagoëtfluß, 45 Meilen ungefähr westlich vom St.-Johnsfluß)<sup>5)</sup>. In demselben Jahre wurde ihnen von den Engländern unter Sir Samuel Argall die Kolonie von St.-Sauveur am Pentagoëtfluß, Port Royal und die Insel Ste.-Croix weggenommen<sup>6)</sup>. 1621 übertrug James I. durch Verleihungsurkunde dem William Alexander, earl of Stirling, Staatssekretär von Schottland, alle Länder, von denen die Franzosen vertrieben werden würden<sup>7)</sup>. 1627 erbaute Charles de la Tour Fort St.-Louis nahe Cape Sable (Südwestende von Acadia), de la Tour der Ältere ließ sich an der Mündung des Pentagoët (Penobscot) nieder<sup>8)</sup>. J. de Razilly soll den Engländern das Fort Pentagoët wieder genommen haben<sup>9)</sup>. Juli 1629 sollen die Engländer unter Sir David Kirke (1597—1656) und seinen 2 Brüdern

---

<sup>1)</sup> Herbert Levi Osgood, 1907, III, 134. — <sup>2)</sup> The Encyclopaedia Britannica. — <sup>3)</sup> G. Roloff, Geschichte der e. K., p. 95. — <sup>4)</sup> Lettres, Mémoires et négociations de Mr. le comte d'Estrades, I, 288, 293, vgl. Histoire et description générale de la Nouvelle France par P. F. X. Charlevoix, Paris 1744, I, 113. — <sup>5)</sup> Charlevoix, I, 132, 135. — <sup>6)</sup> Ibid. I, 135; Roloff, Gesch. d. e. K., p. 96. — <sup>7)</sup> Charlevoix, I, 176; Nicolas Denis, The description and natural history of the coasts of North-America (Acadia) ed. by W. F. Ganong in The Publications of the Champlain society, Toronto 1908, Introduction, p. 3; N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 92; vgl. Histoire de l'Acadie française de 1598—1755 par M. Moreau, Paris 1873, p. 99 und William Alexander Duer, The life of William Alexander earl of Stirling, New York 1847, 2 vols in Collections fo the New Jersey, hist. soc. — <sup>8)</sup> Nicolas Denis, Introduction, p. 3. — <sup>9)</sup> Lettres, Mémoires et négociations de Mr. le comte d'Estrades I, 289, 293, vgl. Herbert Levi Osgood III, 135.

Louis und Thomas (rebelles Rochellois) zum zweiten Male die Franzosen ihrer meisten Niederlassungen, auch Quebecs, beraubt haben <sup>1)</sup>. Im Verträge zu St.-Germain-en-Laye an der Seine, 29./III. 1632 wurde Quebec, Acadia und l'île de cape Breton (l'île Royale) den Franzosen zurückgegeben <sup>2)</sup>. Aber 1649 mag die Witwe des earl of Stirling einen Angriff auf Acadia und Quebec in Anregung gebracht und geplant haben <sup>3)</sup>. Eine englische Flotte unter Major Robert Sedgewick erschien 1654 vor St.-John, da er des eben mit Holland geschlossenen Friedens wegen Neu-Niederland nicht, wie beabsichtigt, nehmen konnte <sup>4)</sup>, um die Franzosen aus Acadia zu vertreiben <sup>5)</sup>. Sedgewick nahm das Fort St.-Louis nahe Cape-Sable an der Fundybay, den Posten beim Port Royal <sup>6)</sup>, sowie die Niederlassung am Penobscot <sup>7)</sup>. Kapitän John Leverett wurde Gouverneur von Port Royal (Nova Scotia) und St.-John an der Mündung des St.-Johnsflusses (New-Brunswick) <sup>8)</sup>. 1654 war die Eroberung Acadias (Nova Scotia) von Neu-England aus vollendet <sup>9)</sup>. Das englische Reich in Nord-Amerika erstreckte sich nun unter Cromwell von Norimbeque (Norembega zwischen Ste.-Croix und Penobscot) und Agguncia (Agonnonsonni = Kanton Agnier) nördlich von Virginien bis Kanada oder von Baccaloos (Baccalarearium = Terre-Neuve) bis zum Reiche von Chilagi (Chiscajonfluß, der in den Michigansee fließt) Hochalaja (Hochelaga = Montreal), Hongueda (Onneyouth zwischen Agnier und Onontagué) <sup>10)</sup>.

Henry Hudson, um die Mitte des 16. Jahrhunderts geboren, wahrscheinlich ein Londoner, befand sich zuerst im Dienst der Londoner Moskowitischen Handelskompagnie, wurde aber von der selben, weil enttäuscht vom Ergebnis seiner zwei vorhergehenden Seefahrten (1607 und 1608) entlassen. Er schloß 8./I. 1609 einen Vertrag mit der in Amsterdam befindlichen Kammer der Hollän-

<sup>1)</sup> Charlevoix I, 169, vgl. H. Kirke, *The First English Conquest of Canada*, London 1871, reprinted 1908; *Calendar of the State Papers Colonial Series*, 1880, II, XXXI.

— <sup>2)</sup> Charlevoix, I, 176; Roloff, *Gesch. d. e. K.*, p. 10; Herbert Levi Osgood, I, 410; Nicolas Denis, *Introduction* p. 4. — <sup>3)</sup> *Lettres Mémoires et négociations de Mr. le comte d'Estrades*, I, 293. Der earl of Stirling war schon 1647 gestorben, die Ausführung des Planes fand nicht statt, le comte d'Estrades bekannte selbst richtig, daß bis 1654 die Franzosen im friedlichen Besitz dieser Kolonien geblieben sind. — <sup>4)</sup> Herbert Levi Osgood, III, 134. — <sup>5)</sup> M. Moreau, p. 262, die angegebene Jahreszahl 1653 ist falsch, es muß 1654 heißen. — <sup>6)</sup> Herbert Levi Osgood, III, 134. — <sup>7)</sup> *Ibid.*, III, 135. — <sup>8)</sup> M. Moreau, p. 263, vgl. *The letters and speeches of Oliver Cromwell* by Thomas Carlyle ed. by S. C. Lomas, London 1904, III, Appendix, p. 300, Sedgewick nahm Acadia, *Supplement*, p. 482; er starb 24./V. 1656 als Nachfolger des Gouverneurs Forteseue auf Jamaika. — <sup>9)</sup> Nicolas Denis, *Introduction*, p. 7. — <sup>10)</sup> *Holl. Mercurius* 1654, p. 112.

disch-ostindischen Kompagnie unter Beihilfe des Dolmetschers Jodocus Hondius. Für ihn wurde von derselben das Flieboot „De halve Maan“ ausgerüstet<sup>1)</sup>. Er segelte 6./IV. 1609 aus Texel und ließ sich auf der Fahrt leiten von den Angaben des Kapitän Smith von Virginien<sup>2)</sup>, 2./IX. war er vor der Bai von New-York<sup>3)</sup>, 12./IX. lief er in die Hudsonbay hinein<sup>4)</sup>. 7./XI. kehrte er nach Dartmouth (Devonshire) zurück. Er wurde Januar 1610 festgenommen und „De halve Maan“ mit Beschlag belegt: Man hatte es Hudson übelgenommen, daß er seine in englischem Dienst erworbenen Kenntnisse zum Besten einer fremden Nation verwendet hatte<sup>5)</sup>. Erst 15./VII. 1610 lief der freigelassene Hudson mit „De halve Maan“ in Amsterdam ein<sup>6)</sup>. 1611 waren die Holländer bis zum Oost-Rivier (Nassau Rivier) östlich vom Connecticutfluß mit ihren Entdeckungen gekommen<sup>7)</sup>. Lambert van Tweenhusen setzte die Kolonisation des von Hudson, (dem englischen Willem Barendsz [Barents] 1594—1597) entdeckten Landes durch und gründete die Kompagnie von Neu-Niederland<sup>8)</sup>. 1613 errichteten die Holländer auf der Insel Manhattan ein Geschäftshaus für den Pelzhandel mit Biber-, Otter-, Fuchs- und Bärenfellen<sup>9)</sup>. 1614 erhielten die Fahrten nach Neu-Niederland staatliche Unterstützung<sup>10)</sup>. Mit der Bebauung des Landes fingen die Holländer noch in demselben Jahre an<sup>11)</sup>. Am Westufer des Hudsonflusses (Groote-Rivier, Nord-Rivier, Mauritius-Rivier, Manhattan-Rivier) errichteten sie ein befestigtes Lagerhaus, Fort Nassau genannt, nahe dem heutigen New-Albany, ca. 170 Meilen von Nieuw-Amsterdam entfernt, 36' lang, 26' breit unter dem Schiffer Hendrik Christiaansz von

1) Marine-Rundschau, 20. Jahrg., II. Teil, Juli-Dezember 1909, Heft 7—12, Berlin 1909. Die Hudson-Fultonfeier, von Georg Wiscelinus, p. 1222—24, vgl. Sign. Ut. 7787 Sammelband: 1. Capel, Vorstellungen des Nordens oder Bericht von Grönland, Hamburg 1675, p. 139—141; 2. Kurtze Erzählung vom Anfang und Fortgang der Schifffahrt, Hamburg 1676, p. 230—31, ferner *The ship, its origin and progress* by Francis Steinitz, London 1849, p. 222. — 2) *Les ouvriers de la onzième heure, Les Anglais et les Hollandais dans les mers Polaires et dans la mer des Indes* par viceamirals Edmond Jurien de la Gravière, Paris 1890, II, 252, 253, 256, 257; vgl. Mr. de la Neuville, Tome I, Livre I, p. 18. — 3) *Les ouvriers de la onzième heure*, II, 257, 259, vgl. Marine-Rundschau, 20. Jahrg. II. Teil, 1909, p. 1224, *History of New-Netherland under the Dutch* by E. B. O'Callaghan, I, 33—35; O. van Rees, p. 5. — 4) *Les ouvriers de la onzième heure*, II, 260; O. van Rees, p. 6. — 5) Marine-Rundschau, 20. Jahrg., II. Teil, 1909, p. 1225; Mr. de la Neuville, Tome I, Livre I p. 18; *Les ouvriers de la onzième heure*, II, 264; E. B. O'Callaghan, I, 41, vgl. Charlevoix, I, 375. Hudson verkaufte seine Entdeckungen an die Generalstaaten. — 6) Marine-Rundschau, 20. Jahrg., II. Teil, 1909, p. 1225; *Les ouvriers de la onzième heure*, II, 264. — 7) *Les ouvriers de la onzième heure*, II, 265. — 8) *Onze Gouden Eeuw*, I, 296. — 9) Marine-Rundschau, 20. Jahrg., II. Teil, 1909, p. 1226. — 10) O. van Rees, p. 12. 11) Charlevoix, I, 375.

Cleve<sup>1)</sup>. Sie kauften 1614 die Insel Manhattan für Güter im Werte von 60 Gulden und begannen 1614—15 Nieuw-Amsterdam darauf anzulegen an der Südwestspitze dieser Insel<sup>2)</sup>. 1615 wurde die Einwanderung auch von Angehörigen fremder Nationen nach Nieuw-Amsterdam und anderwärts gestattet. Die Folge davon war, daß bald mehr englische als holländische Kolonisten sich in Neu-Niederland in der Nachbarschaft der rein englischen Niederlassungen festsetzten<sup>3)</sup>. 1615 wurde beim Lagerhaus am Hudsonfluß nahe New-Albany die Schreckschanze Oranje angelegt<sup>4)</sup>. 1621 erhielt die Holländisch-westindische Kompagnie das Monopol für den Pelzhandel<sup>5)</sup> und wurde noch in demselben Jahre mit der Kompagnie von Neu-Niederland verschmolzen<sup>6)</sup>. 1623 gründete Kapitän Cornelis Jacobsz Meij am Ostufer des Delawareflusses (Suijd-Rivier, Prins-Hendriks-Rivier, South-River) bei der Mündung des Timmer-Kil, nahe New-Gloucester (New-Jersey) Fort Nassau<sup>7)</sup>. Am Hudson soll südlich vom Fort Oranje das Befestigungswerk Wilhelmus angelegt worden sein<sup>8)</sup>. 1623—24 wurde die Schreckschanze Oranje am Zusammenfluß des Hudson und Tawasentha zu einem Fort umgewandelt<sup>9)</sup>. 1625 war die Stadt Nieuw-Amsterdam im Entstehen<sup>10)</sup>. Die Holländisch-westindische Kompagnie soll um 1626 Eghquaous oder Staten-Eiland<sup>11)</sup> und Noteneiland

---

<sup>1)</sup> N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 19, 27; O. van Rees, p. 11, 14—16; De Opkomst van het Nederl. gezag in Oost-Indie door J. K. J. de Jonge, I, 34; Calendar of the State Papers Colonial Series, America and Westindies by W. Noël Sainsbury, London 1880, II, 226; William Smith III, p. 2, 15; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 173. — <sup>2)</sup> O. van Rees, p. 16, vgl. N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 25; Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 375; William Smith III, p. 2; Charlevoix, I, 142; ferner E. B. O'Callaghan, I, 104, wonach die Insel erst 1626 gekauft sein soll, der Kauf wird aber wohl bald nach der Niederlassung zu Nieuw-Amsterdam stattgefunden haben. — <sup>3)</sup> Roloff, Gesch. d. e. K., p. 70; vgl. Historische und politische Aufsätze von Heinrich von Treitschke, Leipzig 1886, II, 493. — <sup>4)</sup> Les ouvriers de la onzième heure, II, 265; Charlevoix, I, 142. — <sup>5)</sup> Marine-Rundschau, 20. Jahrg., II. Teil, 1909, p. 1226. — <sup>6)</sup> Onze Gouden Eeuw, I, 296. — <sup>7)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 100, II, 167; William Smith III, p. 2; N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 26; John Entick, A new naval history, London 1757, p. 504; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 176. — Die Holländer sollen sich zu allererst am Delawarefluß bei Cape Henlopen niedergelassen haben nach Herbert Levi Osgood, I, 408 und Beschrijving van Nieuw-Nederland door Adriaan van der Donck 1655, p. 3 [nach N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 6, gibt es hiervon 1656 eine zweite Ausgabe, diese ist mir nicht zugänglich gewesen], aber bestimmte Niederlassungen am Delawarefluß vor dem Fort Nassau werden nicht bekanntgegeben — <sup>8)</sup> Het voorspel van d. e. E. oorlog door Elias, II, 176. — <sup>9)</sup> John Entick, p. 504; Marine-Rundschau, 20. Jahrg., II. Teil 1909, p. 1226; vgl. Adriaan van der Donck, p. 3; E. B. O'Callaghan, I, 100; Het voorspel van d. e. E. oorlog door Elias, II, 176. — <sup>10)</sup> Les ouvriers de la onzième heure, II, 265. — <sup>11)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 104, vgl. Herbert Levi Osgood, II, 31, wonach dies erst 1637 geschehen.



an der Mündung des Hudsonflusses gekauft haben<sup>1)</sup>. 1629 wurde jedem, der eine Kolonie, bestehend aus 50 Personen von über 15 Jahr alt, gründete, der Name Patron erteilt mit der Befugnis der Selbstverwaltung und Rechtsprechung innerhalb seines Grundbesitzes, damit der Holländisch-westindischen Kompagnie nicht zu viel Unkosten durch die Kolonisten erwachsen sollten<sup>2)</sup>. Samuel Godijn und Samuel Bloemaert (Bloemmaert) kauften 1./VI. 1629 Land an der Südwestspitze der Delawareflußmündung von Cape Henlopen ab; 1630 15./VII. wurde der Kauf genehmigt, sie gründeten im Verein mit David Pietersz de Vries die Kolonie Zwaanendal (valley of the swans, Bomkeys Hook) und errichteten das Fort Hoorekil (Hoarkil), 3 Meilen vom heutigen Lewestown, südlich Cape Henlopen<sup>3)</sup>. Ferner erwarben die beiden 5./V. 1630 Cape May und nannten den Meerbusen Godijnsbaai, 3./I. 1631 wurde der Kauf bestätigt<sup>4)</sup>. Der Juwelier und Diamantschleifer Kiliaan van Rensselaar ließ um 1630 Rensselaarswijk bei New-Albany erbauen<sup>5)</sup>. Michael Pauw van Achttienhoven gründete gegenüber Nieuw-Amsterdam an der Westseite der Hudsonmündung um dieselbe Zeit Pavonia<sup>6)</sup>, Cornelis Melijn aus Holland, Mijndert Mijndertsz van der Horst aus Utrecht, Cornelis Antosnius van der Slijck aus Breukelen, Adriaan van der Donck, David Pietersz de Vries von Hoorn errichteten ebenfalls Patronatschaften (de Vries Vriesendaal an der Westküste des Hudson zu Tappan 1640; van der Horst de Hackinsack an der Westseite des Hudson nördlich von Manhattan 1641; v. der Slijck Katskill an der Westseite des Hudson südlich von Rensselaarswijk; v. der Donck Kolen-donck an der Ostseite des Hudson nördlich von Manhattan 1646). Doch waren dieselben alle nur von kurzer Dauer, da sie die Holländisch-westindische Compagnie zurückerwarb, um sich der lästig gewordenen Rivalität der „feudalen Colonisatie“ rasch wieder zu entziehen<sup>7)</sup>. Um 1634 soll Zwaanendal, um 1637 Pavonia von der Kompagnie erworben worden sein<sup>8)</sup>. Um 1628 sollen sich die Holländer am Connecticutflusse (Connittekock, Pequatoos-Rivier,

---

<sup>1)</sup> N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 25. — <sup>2)</sup> O. van Rees, p. 18—19. — <sup>3)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 121, 126; O. van Rees, p. 23—24; John Entick, p. 504; N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 25—26. — <sup>4)</sup> J. Ackrelius, p. 83. — <sup>5)</sup> O. van Rees, p. 24—25; E. B. O'Callaghan, I, 126, 319. — <sup>6)</sup> O. van Rees, p. 24; E. B. O'Callaghan, I, 126; N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 25; Het voorspel van d. e. E. oorlog door Elias, II, 181. — <sup>7)</sup> O. van Rees, p. 26; Het voorspel van d. e. E. oorlog door Elias, II, 182, 184. — <sup>8)</sup> Herbert Levi Osgood, II, 31.

Versche Rivier, Fresh-water-River) niedergelassen haben<sup>1)</sup>, ohne daß bestimmte Plätze dabei bezeichnet werden. 1632 kauften sie den Landstrich Kievitshock auf dem westlichen Ufer dieses Flusses am Long-Island-Sound<sup>2)</sup>. 8./VI. 1633 kaufte erst Jakob van Curler die Landschaft Sicajock von den Pequatoos und errichtete auf demselben das Fort „De goede Hoop“ (het Huis van goede Hoop, the house of good Hoop) südlich vom heutigen Hartford, am Westufer des Connecticutflusses, 20—21 Meilen von der See entfernt, und 1635 ein Handelshaus daneben<sup>3)</sup>. Arend Corssen kaufte das Land Armenveruis am Schuylkill (Nebenfluß des Delaware) und erbaute 1633 auf demselben das Fort Beversreede<sup>4)</sup>. 1636 wurde auf Long-Island die Niederlassung Nieuw-Amersfoort (Amersfort, Prov. Utrecht, Geburtsort des Jan van Oldenbarneveldt), jetzt Flatlands, angelegt<sup>5)</sup>. Ferner wurden auf Long-Island gegründet Nieuw-Utrecht, Breukelen, Vlissingen, Gravenzande<sup>6)</sup>. Beim Fort Oranje entstanden die Kolonien zu Fuijck, Beversfuijck, Beverwijck<sup>7)</sup>. Als äußerste nördliche Grenze wurde holländischerseits die Cape-Codbai (Massachusetts) oder Point-Judith an der Südspitze der Narragansetbay angenommen<sup>8)</sup>. An der Buzzardsbay (Massachusetts) hatten sie in Manomet-Kreek ein Handelshaus errichtet, 1637 bauten sie ein solches auf der Insel Quotenis (Narragansetbay, Rhode-Island)<sup>9)</sup>. 1642 vertrieben die Holländer die Engländer aus der Gegend am Schuylkill<sup>10)</sup>. 9./IV. 1642 unterwarfen sich die Engländer zu Petuquapaen (Greenwich), östlich von der Hudsonmündung der Obrigkeit von Nieuw-Amsterdam<sup>11)</sup>. Petrus Stuijvesant, Direktor von Curaçao, der 1644 bei einem Kampf gegen die Portugiesen auf der Insel St.-Martin ein Bein verloren<sup>12)</sup>, wurde 6./VII. 1645 zum Generaldirektor von Niederland ernannt<sup>13)</sup>. Er trat 28./VII. 1646 sein neues Amt in Neu-Niederland an, sein erster Rat war Dr. Lubbertus Dinclagen<sup>14)</sup>.

<sup>1)</sup> Calendar of the State Papers Colonial Series, America and Westindies by W. Noël Sainsbury, London 1880, II, 226; William Smith III, p. 15. — <sup>2)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 194. — <sup>3)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. van Bevermingk, 's-Gravenhage 1725, p. 604, 607; E. B. O'Callaghan, I, 150—151; John Entick, p. 504; O. van Rees, p. 52, 76; N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 28; vgl. William Smith III, p. 2, dessen Angabe 1623 falsch ist. — <sup>4)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 156. — <sup>5)</sup> Ibid., I, 173. — <sup>6)</sup> N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 28. — <sup>7)</sup> O. van Rees, p. 52; E. B. O'Callaghan, I, 326. — <sup>8)</sup> Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 173, 211. — <sup>9)</sup> ibid, II, 191. — <sup>10)</sup> William Smith III, p. 4; Arkrelius p. 51. — <sup>11)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 252. — <sup>12)</sup> O. van Rees, p. 92. — <sup>13)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 360. — <sup>14)</sup> Johan Tjassens, Zee-Politie, p. 70.

1648 vernichteten die Schweden das holländische Handelshaus am Schuykill und rissen Fort Beversreede nieder<sup>1)</sup>. Die Kolonie Neu-Niederland war stiefmütterlich behandelt worden infolge der Furcht der westindischen Handelskompagnie vor den Selbstverwaltungsgelüsten der Einwanderer<sup>2)</sup>. Die Kompagnie hatte der Vermehrung der Bevölkerung, der bürgerlichen und Handelsfreiheit seiner Kolonisten entgegengewirkt, sie hatte nur ihre eignen Interessen gekannt<sup>3)</sup>. Zu Verzuimd Brazillie kam Verzuimd Nieuw-Nederland hinzu<sup>4)</sup>. Eine friedliche Auseinandersetzung mit England wurde gesucht im Gefühl der Schwäche an Volkszahl und aus Furcht vor einem erfolgreichen englischen Einfall. 19./IX. 1650 wurde eine Vereinbarung über die Grenzen mit den Engländern zu Hartford am Connecticut getroffen<sup>5)</sup>. Der Rat der Kompagnie hatte vornehmlich die Schlichtung des Streites mit England und die Sorge für Anlocken von Auswanderern beantragt<sup>6)</sup>. Die Grenzfeststellung erfolgte in der Weise, daß von der Greenwichbay (4 Meilen westlich von Stamford am Long-Island-Sound) bis Hartford (Westufer des Connecticut) alles holländisch und von der Ostseite des Connecticutflusses an alles englisch sein sollte<sup>7)</sup>. Die Holländer sollen sich 1650 östlich bis zur Narragansettbay (Rhode-Island) und südlich bis Delawarebay weiter ausgedehnt haben<sup>8)</sup>. Von den Engländern wurde der Vertrag von Hartford ignoriert<sup>9)</sup>. 9./IV. 1649 hatten die Holländer Land erworben vom Ankonuskil bis Tenekong (später Nya-Göteborg) am Ostufer des Delaware, gegenüber Fort Nassau. 19./VII. 1651 kaufte die Holländisch-westindische Kompagnie noch das Land am Minquaskil von der Mündung des Delaware bis Canarasse (Bambo Huck)<sup>10)</sup>, südlich vom Fort Kristina, um daselbst das Fort Casimir auf einem Sandhügel

---

<sup>1)</sup> E. B. O'Callaghan, II, 79, 82. — <sup>2)</sup> De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland door Dr. N. Japikse, Leiden 1900, p. 397. — <sup>3)</sup> O. van Rees, p. 47, 87, 118. — <sup>4)</sup> Onze Gouden Eeuw, I, 377—78; III, 199. — <sup>5)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. van Beverningk, p. 603, vgl. Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmachtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1724, III, 192. Beschreibung der Grenzen (Verhael gehouden door de Heeren H. van Beverningk, p. 606—611; vgl. Groot Placaetboeck door Cornelis Cauw, II Deel, V Boeck, p. 1275; *ibid.*, p. 3153—54. Calendar of the State Papers Colonial Series by W. N. Sainsbury, II, 226; William Smith III, p. 15). — <sup>6)</sup> O. van Rees, p. 98. — <sup>7)</sup> N. C. Lambrechtsen van Ritthem, p. 58, vgl. E. Luzar, Hollands rijkdom, II, 140—142, Bijl. L.; John Hopkins University Studies in Historical and Political Science, vol. XXIII (Series XXIII), Baltimore 1905, No. 5—6. English Colonial Administration under E. H., earl of Clarendon by Percy Lewis Kaye, p. 62. — <sup>8)</sup> Herbert Levi Osgood, I, 407. — <sup>9)</sup> *Ibid.*, I, 409. — <sup>10)</sup> E. B. O'Callaghan, II, 328 Canarisse, Boomties hoek.

anzulegen<sup>1)</sup>. Stuijvesant ließ nach Niederreißen des Fort Nassau das Fort Casimir (Nieuw-Amstel) bauen<sup>2)</sup>, denn das erstere war von dem schwedischen Gouverneur Johan Printz vollständig eingeschlossen und dadurch wertlos geworden<sup>3)</sup>. 1651 soll Nieuw-Amsterdam 40 Häuser, 1 Windmühle und 300 Einwohner gehabt und 1652 das Stadtrecht erlangt haben<sup>4)</sup>.

Um 1626 wurde die Schwedisch-westindische Kompagnie gegründet<sup>5)</sup>. Um 1634 sollen die Schweden schon Ansiedlungen an den Ufern des Delawareflusses gehabt haben<sup>6)</sup>. 1638 ließ Peter Minuit Fort Kristina (Altona, Wilmington) zu Hopokahacking erbauen<sup>7)</sup> am Westufer des Delawareflusses nahe vom Minquaskil oder Minquas-Kreek, ungefähr 5 holländische Meilen westlich von Fort Nassau<sup>8)</sup>. 1640 erwarben die Schweden Land in der Nähe des Fort Kristina gegenüber Mekaquatshoe oder Mageckqueshou, 8 Meilen nördlich von New-Burlington (New Jersey), ferner Land vom Fort Kristina bis zum Duck-Kreek, Mounce Kling brachte an sich den Landstrich von Upland oder Mecoponacka zwischen Fort Kristina und Nya-Göteborg, je 2 schwedische Meilen von beiden entfernt, und Tinnikum; 1641 gründete Henrik Hochhammer, 4—5 Meilen ungefähr vom Fort Kristina entfernt, am Ostufer des Delaware eine Niederlassung. Neuschweden war bald 30 deutsche Meilen lang vom Cape Henlopen, der Godijnsbaai, dem Minquaskil bis Santikan (Trenton Falls, New-Jersey)<sup>9)</sup>. Johan Printz, Oberstleutnant der westgothländischen Reiterei<sup>10)</sup>, zum Gouverneur ernannt, reiste 16./VIII. 1642 von Stockholm

<sup>1)</sup> Ackrelius, p. 84. — <sup>2)</sup> O. van Rees, p. 113; William Smith III, p. 5; E. B. O'Callaghan, II, 167. — <sup>3)</sup> Ackrelius, p. 38. — <sup>4)</sup> Marine-Rundschau, 20. Jahrg. II. Teil, 1909, p. 1226; vgl. die von den angegebenen Verfassern benutzten Quellen und Literatur: David Pietersz de Vries, *Voijagien van Holland naar Amerika 1632—44; Alkmaar 1655* (translated from the Dutch by Henry C. Murphy, New-York 1853); W. E. J. Berg van Dussen-Muilkerk, *Bijdragen tot de Geschiedenis onzer Colonizatie in Noord-Amerika*, geplaatst in *De Gids*, Nov. 1848, blz. 522—54 und 1849, blz. 702—790; Ebenezer Hazards *Historical Collections of the New-York Historical Society, consisting in State papers and other documents intended as materials for an history of the United States of America*, Philadelphia 1792. Richard Hildreth, *History of the United States naar het English door M. Keyzer, 's-Gravenhage 1854*. *Vertoogh van Nieuw-Nederland whegens de ghelegentheid, vruchtbaerheijdt en soberen Staet desselfs, 's-Gravenhage 1650*. George Bancroft, *History of the United States*, III vols., Paris 1843. John Fiske, *The Dutch and Quakers colonies in America*, 2 vols. London 1899. A. Doyle, *History of the English men in America*, 5 vols, 1882—1907 (Sign. Uu 1398). John Romeyn Brodhead, *History of the State of New-York from 1609—1664*, New-York 1853. — <sup>5)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 188. — <sup>6)</sup> Roloff, *Gesch. d. e. K.*, p. 104. — <sup>7)</sup> J. Ackrelius, p. 9. — <sup>8)</sup> O. van Rees, p. 50; E. B. O'Callaghan, I, 191. — <sup>9)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 366; Ackrelius, p. 39. — <sup>10)</sup> Ackrelius, p. 55; E. B. O'Callaghan, I, 367. —

ab und kam 15./II. 1643 nach Fort Kristina<sup>1)</sup>. Er machte Tinnikum (Tenackong, Tenicko, Tutacaenungh) zwischen dem Minquaskil und Schuykil zu seiner Residenz, 10—12 Meilen ungefähr südlich von Philadelphia und 3 schwedische Meilen ostnordöstlich vom Fort Kristina entfernt. Diesen Ort nannte er Nya-Göteborg<sup>2)</sup>. Er gründete bei Hog- oder Salem-Creek am Ostufer des Delaware nahe seiner Mündung Fort Elsborg oder Nya-Helsingborg<sup>3)</sup> zu Wootsessung Sing, eine schwedische Meile südlich von Fort Casimir und 2 weitere schwedische Meilen vom Fort Kristina entfernt<sup>4)</sup>. 1648 erbauten die Schweden die Schanze Manajungh an der Stelle des holländischen Handelshauses am Skörkihlen (Schuykil), etwa 4 schwedische Meilen nordöstlich von Fort Kristina<sup>5)</sup>. Das Niederreißen des Fort Casimir 1654 durch den schwedischen Gouverneur Rysingh brachte die Holländer dazu, eine Expedition auszurüsten und den Schweden ihre Besitzungen am Delawarefluß wegzunehmen (Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 205).

### Der Handel.

England erzeugte vornehmlich viel Kohlen zu Newcastle-upon-Tyne (Northumberland). Etwa 400 000 Zentner Kohlen soll es jährlich daselbst gefördert haben<sup>6)</sup> und 5—600 Transportschiffe dazu nötig gewesen sein<sup>7)</sup>. Letztere wurden zu einer großen Pflanzschule und Erziehungsanstalt für Seeleute (Heath's chronicle, II, 337). Ferner gab es Kohlenlager in der Grafschaft Glamorgan (Wales)<sup>8)</sup>, zu Clackmannan (Grafschaft am Firth of Forth) und Allaway (Schottland)<sup>9)</sup>. Butter und Käse wurden zu Chester (Cheshire), Ipswich (Suffolkshire) und Stokton-on-Tees (Durham) bereitet<sup>10)</sup>. Man sagte bei Kriegsausbruch, den Engländern wären von seiten der Holländer nur Kohlenschiffe und Schiffe mit Butter beladen abzunehmen<sup>11)</sup>: pro thesauro carbones (Bescheiden uit

<sup>1)</sup> Ackrelius, p. 33. — <sup>2)</sup> Ackrelius, p. 35 — 36; E. B. O'Callaghan, I, 369. — <sup>3)</sup> E. B. O'Callaghan, I, 369. — <sup>4)</sup> Ackrelius, p. 38. — <sup>5)</sup> E. B. O'Callaghan, II, 79, 82; Ackrelius, p. 39. Letzterer schöpfte aus Kort Beskrifning om Provincen Nya Sverige i America af Thomas Campanius, Holm 1702. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the first Dutch war by Gardiner, I, 34 und Letters rel. to the first Dutch war in Publications of the Navy Records Society vol. XVII, vol. II, 227 nach Mercurius Politicus, p. 1848. — <sup>7)</sup> Ibid., II, 228, ibid., Letters rel. to the f. D. w. in Publ of the N. R. S. vol XXXVII, IV, 290, 348. — <sup>8)</sup> Ibid., I, 34. — <sup>9)</sup> Calendar of the State Papers Domestic Series of the reign of Charles II by Mary Anne Everett Green, London 1864, vol. VI, p. 353. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the first Dutch war by Gardiner, I, 34. — <sup>11)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 721; Basnage, I, 284.

vreemde Archieven omtrent de groote Nederlandsche zeeoorlogen 1652—1676 verzameld door Dr. Colenbrander, 's-Gravenhage 1919, I, 19—20). Zum Transport des gewonnenen Salzes (Northwich, Chesire) sollen ungefähr 100 Schiffe verwendet worden sein<sup>1)</sup>. Von Wichtigkeit war noch die Verfertigung von Sersche (Serge, wollenes Gewebe, geköpertes Seidengewebe) zu Colchester (Essex) und Exeter (Devon)<sup>2)</sup>. Das gröbste Tuch wurde in England erzeugt<sup>3)</sup>, Zinn fand sich in Cornwall vor<sup>4)</sup>. Schon 1569 war der Bau zu einer Warenbörse in London (Royal Exchange) vollendet<sup>5)</sup>.

Die Fischerei war vielseitig. Die Austernfischerei wurde stark betrieben<sup>6)</sup>. Zum Heringsfang besaßen die Engländer keine besonders geeigneten Büsen<sup>7)</sup>; sie enthielten 30—40 Last (die Last ungefähr 2000 kg). Auf der Insel Man sollen 400 Boote mit je 5—7 Mann dieses Geschäft betrieben haben (Cal of the St. P. D. S., 1652—53, V, 271). Die Heringsfischerei erstreckte sich von Fair Isle (Shetland) bis Yarmouth<sup>8)</sup>. Den Pilscherhering (Pilchert, gesalzen Sardelle, in Öl Sardine genannt, fing man an der Küste von Cornwall<sup>9)</sup>, den Schellfisch bei Yarmouth<sup>10)</sup>. Hauptsächlich die Newfoundland- oder Terre-Neuve-Fischerei war nächst den Kohlentransportflotten in früheren Zeiten die beste Schule für Seeleute gewesen<sup>11)</sup>. Von Barnstaple am Taw (Devon) sollen früher allein 50—60 Schiffe zum Fischen nach Newfoundland und Neuenland ausgesandt worden sein, später nur 10—12<sup>12)</sup>. Die Hafenstädte von Cornwall, Devon, Dorsetshire betrieben diese Fischerei<sup>13)</sup>. Die französische Terre-Neuve-Fischerei soll besser gewesen sein, allein ca. 100 Schiffe sollen von der Picardie (Nordosten Frankreichs) aus abgesandt worden sein<sup>14)</sup>, ferner von Le Hâvre-de-Grâce,

<sup>1)</sup> Letters rel. to the first Dutch war by Gardiner, II, 228. — <sup>2)</sup> Ibid., I, 34. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1667, p. 30. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the first Dutch war by Gardiner, I, 34. — <sup>5)</sup> Thomas Milner, The history of England, London 1799, p. 482. Die Wechselbank zu London wurde auf Kredit der Goldschmiede gegründet (Historien onses tijds behelzende saken van Staat en Oorlogh door L. Sijlvius, Amsterdam 1685, I, 178). — <sup>6)</sup> N. Japikse, De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland, Leiden 1900, p. LXVIII. — <sup>7)</sup> Ibid. p. 73; vgl. The History of England by John Oldmixon, London 1730, I, 405. Die Pläne zur Aufrichtung der englischen Fischerei nach Art der holländischen waren stets gescheitert. — <sup>8)</sup> Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht, XIX Deel, 1898, Een merkwaardig aanvalsplan door P. J. Blok, p. 9. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the first Dutch war by Gardiner, I, 34, vgl. Holl. Mercurius, 1671 Julius, p. 98. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the first Dutch war by Gardiner, I, 34. — <sup>11)</sup> Henry Stubbe, A further justification of the present war, p. II. — <sup>12)</sup> Calendar of the St. P. D. Series by M. A. E. Green, London 1879, 1653/54, vol. VI, p. 126. — <sup>13)</sup> A detection of the Court of England by Roger Coke, London 1719, II, 58; vgl. Lambert van den Bos, p. 436 und Basnage, II, 456, nach dem es 1673 65 Terre-Neuvefahrer der Engländer im ganzen gegeben haben soll. — <sup>14)</sup> Japikse, De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland, p. LXVIII.

St. Malo, Morlaix (Finisterre), Brest, Blavet (Lorient), Rochefort, Bayonne<sup>1)</sup>. Diese Fischer erhielten vom König von Frankreich Unterstützung, hatten leichter zu verarbeitendes Holz an ihrer Küste und eine reichlichere Menge Flachs und Hanf (in stehenden Gewässern [Wasserrösten] eingeweicht) zur Verfügung<sup>2)</sup>. Die Engländer waren ferner im Nachteil, weil sie ihre frischen Fische zu lange an Bord ließen und nicht einzusalzen verstanden, während die Franzosen letzteres gleich nach dem Fang taten<sup>3)</sup>. Niemand salzte und brachte den Terre-Neuveschen Kabeljau besser in Tonnen als die Franzosen<sup>4)</sup>. Von den Scillyinseln bis Newfoundland waren ungefähr 2260 Seemeilen zurückzulegen. Die Islandfischerei wurde ebenfalls bis zum Erlaß der Navigationsakte stark von den Engländern betrieben<sup>5)</sup>. Von Shetland bis Reikjavik (Island) betrug die Entfernung etwa 550 Seemeilen. Rund 8000 Seeleute sollen beim Fischfang zu Grönland Verwendung gefunden haben<sup>6)</sup>. Seit 1608 sind die Engländer nach Spitzbergen gefahren<sup>7)</sup>. Von Shetland bis Süd-Cap (Spitzbergen) sind es ungefähr 1021 Seemeilen. Die Bermudaswalfische waren geringer, aber schneller und lebhafter als die grönländischen<sup>8)</sup>. Die Boote dieser Fischer waren mit 6 Ruderern bemannt, die Harpunen mußten von besserem Metall sein als die gegen die Weißfische (Delphine oder Belugafische) zu verwendenden. Im Schuh der Harpune befand sich ein Stab<sup>9)</sup>. Von den Scillyinseln bis zu den Bermudas- oder Somersinseln beträgt die Entfernung etwa 2670 Seemeilen. Mit Hamburg unterhielt England lebhaften Geschäftsbetrieb<sup>10)</sup>. Der Handel der Engländer mit Frankreich diente nur zur Bereicherung des letzteren<sup>11)</sup>. Handschuhe, Schnüre, Borten, Seiden und Galanteriewaren wurden von dort eingeführt<sup>12)</sup>. In Holland dagegen wurden vor Kriegsausbruch dreimal mehr englische Waren verkauft als holländische in England<sup>13)</sup>. Der Absatz von Handelsartikeln in Spanien war gleichfalls für die Engländer sehr vorteilhaft<sup>14)</sup>. Am

---

1) A detection of the Court of England by R. Coke, II, 58. — 2) Ibid. II, 59. — 3) Ibid., II, 60. — 4) Holl. Mercurius 1667, p. 30. — 5) A detection of the Court of England by R. Coke, II, 149. — 6) Letters rel. to the first Dutch war by Gardiner, I, 125. — 7) Cornelis Gijsbertsz Zorgdraeger, Bloeiende opkomst der Gr. visscherij, Amsterdam 1728, III, 191. — 8) Philosophical Transactions, in the Savoy printed 1667, II, 566. Sign. Ab 3202. — 9) Ibid., II, 567. — 10) Vgl. Dr. Ernst Baasch, Hamburgs Konvoyschiffahrt und Konvoywesen, ein Beitrag zur Geschichte der Schiffahrt im 17. und 18. Jahrhundert, Hamburg 1896. — 11) A detection of the Court of England by R. Coke, II, 48. — 12) Ibid., II, 149. — 13) Mémoires de Jean de Witt, II, 224. — 14) A detection of the Court of England by R. Coke, II, 48.

einträglichsten war der Mittelmeerhandel (Livorno—Smyrna)<sup>1)</sup>. 1518 sollen unter der Regierung Henrys VIII. zum erstenmal englische Kriegsschiffe im Mittelmeer erschienen sein<sup>2)</sup>. The Turkey or Levant Company wurde um 1583 unter der Königin Elizabeth errichtet<sup>3)</sup>. Zur Fastenzeit brachten die Engländer den Pilchert und die Franzosen den Stockfisch (gedörrten Schellfisch) von Terre-Neuve nach dem Mittelmeer und tauschten dafür spanischen Wein (Alicante, Malaga, Xeres de la Frontera [Cadiz]) und Korinthen ein (ionische Insel Zakyntos [Zante], Cephalonia, Morea)<sup>4)</sup>. England führte vornehmlich fertige Wollsachen aus und handelte dagegen ein auf Sizilien Wein von Syracus und Marsala, Seide von Messina; zu Chios (Scio) Wein, Seide, Öl; zu Kandia (Kreta) Öl, Baumwolle, Seide; zu Tenedos Muskatwein, Malvasier von Napoli di Malvasia; an der Südostküste von Morea türkische Teppiche von Karahissar, östlich von Smyrna<sup>5)</sup>. Der Absatz der englischen Manufakturwaren im Mittelmeer soll beinahe die Hälfte seines Außenhandels zu damaliger Zeit ausgemacht haben<sup>6)</sup>. Von Brest—Cabo de Finisterre—Lissabon—Setubal—Cabo de São-Vicente—Gibraltar—Marseille—Toulon—Livorno sind es nahezu 1700 Seemeilen, von Brest—Gibraltar—Malta—Smyrna ungefähr 2810 Seemeilen. Etwa 10—18 englische Mittelmeerfahrer dienten zur Vermittlung dieses Handels<sup>7)</sup>, darunter vielleicht 4 Smyrnafahrer<sup>8)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Lettres de Mr. le comte d'Estrades, III, 553. — <sup>2)</sup> Houston Stewart Chamberlain, Kriegsaufsätze, München 1915, 7. Aufl., pg. 56, vgl. Julian Stafford Corbett, England in the Mediterranean, London 1904. — <sup>15)</sup> Thomas Milner, The History of England, London in The Religious Tract Society, p. 485; vgl. Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage, 1920, I, 110. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1671, Julius, p. 98. — <sup>5)</sup> Thomas Milner, The History of E., p. 479. — <sup>6)</sup> Revue Historique, 33e année, Tome XCVIII, Mai-Août 1908, p. 64—65. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the first Dutch war, I, 18; Holl. Mercurius 1653, p. 54. — <sup>8)</sup> The Diary of Samuel Pepys by Henry Benjamin Wheatley, London 1896—99, vol. V, p. 98. Die besten Ausgaben sind die von Wheatley und Richard Lord Braybooke (Francis Charles Montague, The Political History vol. VII, the history of England, London 1907, p. 488), vgl. Pepys Memoirs of the Royal Navy 1679—88, ed. by J. R. Tanner, Cambridge 1906; Introduction, p. V. Pepys begann sein Tagebuch 1./I. 1660 und mußte es seiner Augen wegen beenden. Er übte einen ungeheuren Einfluß auf Seesachen durch seine außerordentliche Kenntnis darin aus (The Diary, IV, 400, sowie Samuel Pepys and the world, he lived in, by Wheatley, London 1880, p. 31; Admiral Monk nannte ihn die rechte Hand der Flotte), dito Introduction, p. VII. Niemand übertraf ihn an Kenntnis von Seesachen wie Evelyn 26./V. 1703 sagt (vgl. The Diary, vol. I, Preface, p. LI), ferner The Political History, vol. VIII, the history of England by R. Lodge, London 1910, p. 486: „Pepys Diary von großem Wert für Verständnis der engl. Flottenverwaltung.“ Samuel Pepys by Wheatley, London 1880, p. 3 (auch The Diary, vol. I, Pref. p. XIII). Pepys wurde als fünftes Kind des John Pepys geb. 3. II. 1632, dito p. 9



Ungefähr 4 Monate brauchten die Mittelmeerfahrer zu ihrer Hin- und Herfahrt<sup>1)</sup>. 1555 wurde „The English-Russia or Muscovy Company“ gegründet<sup>2)</sup>, nachdem 1553 Chancellor bei Kholmogry an der Dwina eine Faktorei errichtet (Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage 1920, I, 25). Sie handelte mit Walfischöl und Floßfedern (Flossen) nach Moscowien<sup>3)</sup>. Von Bergen nach Archangelsk a. d. Dwina beträgt die Entfernung ungefähr 1583 Seemeilen. Die Holländer haben vor dem Inkrafttreten der Navigationsakte England die vornehmsten Bedürfnisse zum Schiffsbau und Schiffsunterhalt, die es aus der Ostsee beziehen mußte, verfrachtet<sup>4)</sup>, obwohl „The Eastland-Company“, 1579 gegründet, den Handelsverkehr mit derselben aufrecht zu erhalten hatte (Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, I, 112).

Die Engländer bevölkerten ihre Kolonien mit religiösen Dissidenten. Die Volkszahl stieg viel rascher in ihren Kolonien als in den französischen, da Richelieu nur Franzosen katholischen Glaubens in den Kolonien ansiedeln wollte<sup>5)</sup>. Die katholische Geistlichkeit gewährte materielle Beihilfe und übernahm wichtige Ämter, die Hugenotten waren, weil den Holländern und Engländern glaubensverwandt, verdächtig<sup>6)</sup>. Die englischen Kolonien

(auch The Diary I, Pref., p. XXII), Pepys Großvater Thomas und Sir Edward Mountagu Mutter waren Geschwister, dito p. 11 (auch The Diary vol. I, Pref. p. XXII, Supplementary volume Pepysiana, London 1899, p. 4); er begleitete Mountagu in den Sund, wurde Schreiber bei der Schatzkammer unter George Downing (vgl. The Diary I, Pref. p. XXIII), dito p. 23, 28./VI. 1660, er scheidet aus Downings Dienst; p. 24, 23./VII. 1660 (auch The Diary, I, Pref. p. XXIII; Schreiber bei der Flottenbehörde; p. 31 zugleich Aufseher beim Lebensmittelamt der Flotte October 1665, p. 37; 24./V. 1669 nahm er seinen Abschied, 31./V. 1669 schrieb er das Letzte an seinem Tagebuch; p. 47: er reiste durch Holland und Frankreich zur Erweiterung seiner Kenntnisse in Seesachen; p. 49 wird er Sekretär der Admiralität. 3./XI. 1672, p. 51 (auch The Diary I, Pref. p. XXXIV), Pepys tritt nach der Testacte aus dem Dienst des Herzogs von York in Karls II. Dienst über 1673; p. 52 (auch The Diary I, Pref. p. XXXVIII); 1679 Pepys wurde des Landesverrats angeklagt und in den Tower gebracht, 12./II. 1680 unter Bürgerschaft entlassen (The Diary, I, Pref., p. XLIII 1683, Pepys begleitete Lord Dartmouth auf dem Zuge zur Zerstörung Tangers); p. 56, 1684—88 Pepys wieder Sekretär der Admiralität; p. 60, 26./V. 1703 starb er. Pepys Lob noch in Publications of the Navy Records Society vol. XXVI, A descriptive catalogue of the naval manuscripts in the Pepysian Library by J. R. Tanner, London 1903, vol. I, 249—51, Pepys The Diary I, Pref., p. XLIII; vgl. John Smith, The Life, Journal and Correspondence of S. Pepys, London 1841 (auch The English Historical Review vol. X, Januar 1895, p. 169), ferner The early life of Pepys by C. H. Firth, Macmillans Magazine Nov. 1893, in The life of Edward Mountagu, first earl of Sandwich, by F. R. Harris, London 1912, p. 100 — <sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Ch. II, vol. VI, p. 367. — <sup>2)</sup> Th. Milner, The History of Engl., p. 480. — <sup>3)</sup> The English Historical Review 1907, vol. XXII, No. 88, p. 675. — <sup>4)</sup> De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, p. 304. — <sup>5)</sup> Nauticus VI, 1901, p. 168. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 170, vgl. Léon Deschamps, Histoire de la question coloniale en France, Paris 1891.

in Nordamerika wurden wesentlich gefördert durch die Bildung von Handelsgesellschaften: 1. The London Company von 1606—25 für die südliche Hälfte (Virginien), 2. The Plymouth Company von 1606—37 für die nördliche Hälfte (Neu-Englandstaaten)<sup>1</sup>). Zufolge der raschen Besiedlung mit zahlreichen Volkskräften richtete sich die Begehrlichkeit der Engländer bald besonders auf das ihren Gebieten benachbarte Nova Scotia mit seinen wertvollen Kohlenfeldern (mehr Kohlen als Newcastle), seinem Überfluß an Eisen, seinen höchst ergiebigen Kupferadern (mehr Kupfer als Schweden) neben guten Vorräten an Gold, Silber und Blei<sup>2</sup>). Von den Scillyinseln nach Baltimore sind es ungefähr 3494 Seemeilen. Virginiafahrer waren es vielleicht durchschnittlich 50, Pinassen, Fluten und Fahrzeuge von 200 Tonnen<sup>3</sup>). Der Handel mit Barbados und den kleinen Antillen bestand in Zucker, Tabak und Baumwolle<sup>4</sup>). Die Strecke Scilly—Madeira—Cap-Vert—Barbados beträgt nahezu 4914 Seemeilen. Die Anzahl der Barbadosfahrer wird auf ca. 25—30 angegeben<sup>5</sup>). Die Strecke Scilly—Madeira—Cap-Vert—Cayenne (Guayana) beträgt ungefähr 4789 Seemeilen. 1562 begann schon Sir John Hawkins bei seinem Zuge nach Guinea den Negerhandel zu betreiben<sup>6</sup>). Die Länge von Scilly über Madeira—Cap-Vert bis Cabo Tres Puntas macht ca. 3566 Seemeilen aus. 31./XII. 1600 wurde „The Company of Merchants of London, trading into the East India“ mit einem Kapital von 72 000 Pfund Sterling gegründet, 1609 wurden ihre Privilegien erneuert, 1612 wurde sie in eine Company on joint-stock verwandelt; sie dauerte bis 1655<sup>7</sup>), sie war ein Privatunternehmen<sup>8</sup>). England führte ungefähr folgende Waren aus Ostindien aus: Rohseide, weiße Seide, gewirkte Seide, Taffet (leinwandartiger Seidenstoff); baumwollene Leinwand, Negerbaumwollenleinwand, Salam-pouris (ostindische Leinwand), Draper (geblümete Leinwand), indische feine weiße Leinwand, gewöhnliche lange weiße Leinwand,

---

<sup>1</sup>) Siehe früheres, Arnold Hermann Ludwig Heeren, Handbuch der Geschichte des europäischen Staatensystems und seiner Kolonien, Göttingen, 1819; vgl. Th. Milner, The History of England, p. 521. — <sup>2</sup>) Pepys, The Diary by Wheatley, vol. VII, p. 102—103. — <sup>3</sup>) Holl. Mercurius 1667, p. 104; L. van Aitzema, VI, XXXXVII, 127—128. — <sup>4</sup>) Geschichte der europäischen Kolonisation von G. Roloff, p. 108. — <sup>5</sup>) L. van Aitzema, VI, XXXXVII, 128; Lambert van den Bos, p. 762. — <sup>6</sup>) Th. Milner, The History of Engl., p. 481. — <sup>7</sup>) H. Stubbe, A further justification, p. 67; Th. Milner, The History of England, p. 486; Larousse, The Encyclopaedia Britannica; Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 22. — <sup>8</sup>) A history of British India by W. Hunter, I, 365, vgl. David Macpherson, The history of European commerce with India, London 1812.

musselinartige Baumwollenleinwand, Betilles (ostindischer Musselin), Mallemolle (feiner bengalischer Musselin), Adatais (indischer Musselin), Garras (weißer Kattun von Surate), Kattungarn, Allegias (ostindisches Gewebe), Quilts (ostindische Matratzen), Bockshaar (Haar der Kaschmierziege), Zucker, Zimt, Pfeffer, Gewürznelke, Kardamomen, Muskatnüsse, roher Ingwer (Turmerikwurzel), gelber Ingwer (Curcuma), eingemachter Ingwer, Kakao-  
bohnen, Rhabarber, Spikanard (Nardenwurzelöl), Salmiak (Salarmoniac), Aloë soccotrina, Olibanum (Weihrauch), Benjamin (Benzoë), Salpeter (hauptsächlich in Agra [Agrah] an der Dschamna [Jamna], Nordwestprovinz von Bengalen, bereitet: Philosophical Transactions printed in the Savoy 1665—66, Sign. A. B. 3202, vol. I, p. 103, vgl. über Zubereitung A history of British India by Hunter, I, 343), Moschus, Indigo, Tinkal (roher Borax), Porzellan, roher Lack (Stocklack), Gummilack (Farbstoff der ostindischen Lackschildlaus), Körnerlack (zerkleinerter Gummilack), Siegellack, Muschellack, Ametyst, Diamanten, Tamarinde, Cenes (Sennesblätter vom Kassiaholz), Kassiaholz, Sappanholz (ostindisches Braunholz), Extrakt aus dem Holze der Katechupalme<sup>1)</sup>. Die Strecke Scilly—Madeira—Cap-Vert—Äquator—Ascension—Insel St. Helena—Kap der guten Hoffnung—Insel Mauritius—Cape Comorin beträgt etwa 11 128 Seemeilen. Zur damaligen Zeit hatte England wohl durchschnittlich jährlich 5 Ostindienfahrer im Gang<sup>2)</sup>.

Man war mit dem ostindischen, wie mit dem englischen Handel überhaupt, weil er meist nur Waren von weniger Wert führte, nicht zufrieden<sup>3)</sup>. Man klagte über den Mangel an Anordnung und Nutzenanwendung im englischen Handel gegenüber der Ausdehnung und Wohlfeilheit von Land, sowie Freiheit von Abgaben<sup>4)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Theatri Europaei, Historische Beschreibung von Matthaeus Merian, Frankfurt a. Main, VII, 315, IX, 144, 1015, 1474. — <sup>2)</sup> Ludlow, The Memoirs, I, 325; Backer's Chronicle by E. Phillips, p. 632; Heath's Chronicle II, 323 p. 323; Letters addressed from London to Sir Joseph Williamson, edited by W. D. Christie. Printed for the Camden Society, N. S. Nos. VIII and IX, vol. I, p. 178; Lambert van den Bos, p. 762. — <sup>3)</sup> H. Stubbe, A. f. justification, p. 67. — <sup>4)</sup> The works of Sir William Temple, London 1770, II, p. 7. Ausgabe 1814 nach Revue Historique, 33<sup>e</sup> année, tome XCVIII, Paris 1908, Mai-Août, p. 24, war mir nicht zugänglich. Observations upon the United Provinces of the Netherlands erschienen in französischer Sprache (La Haie 1680, Utrecht 1706) und holländischer Sprache (Amsterdam 1673 nach R. W. P. de Vries, M. Az. de Ruijter en zijn tijd, Amsterdam 1907, p. 49); Sir William Temple of Shene in the countey of Surrey lebte von 1628 bis 1698, vgl. Thomas Peregrine Courtenay's Memoirs of the life, works and correspondence of Sir W. Temple, London 1836.

Man sagte, die Engländer seien unfähig zum Großhandel, denn sobald sie etwas Gewinn hätten, kauften sie sich Land- und Stadthäuser, lebten wie die Edelleute und hielten nur auf Luxus<sup>1)</sup>. Cromwell soll die Mahnung ausgesprochen haben: „Auch wenn ihr Geschäfte treibt, so schätzt euren kaufmännischen Vorteil nicht höher als Gottes Gnade, haltet vielmehr die göttliche Gnade für den größeren Gewinn<sup>2)</sup>.“ Die Navigationsakte, wonach alle in fremden Erdteilen erzeugten Waren nur auf englischen Schiffen nach England und den englischen Kolonien eingeführt und alle aus europäischen Ländern herrührenden Waren nur auf englischen oder dem ausführenden Land angehörigen Schiffen in England eingeführt werden sollten, brachte eine große Umwälzung im englischen Handel hervor. Nach dieser Verordnung wurde das Bauen von Schiffen in England  $\frac{1}{3}$  teurer als vorher<sup>3)</sup>. Man mußte kostspieliger das erzeugen, was man vorher billiger vom Auslande bezogen<sup>4)</sup>. Man war in vieler Hinsicht gezwungen, diese Akte zu umgehen. Danzig durfte den Rigaer Hanf nach England einführen, weil man denselben zur Ausrüstung der Schiffe nötig hatte<sup>5)</sup>. Die Einfuhr von Pech, Teer, Seilwerk, Harz, Bretter, Bohlen, Salpeter, Schwefel wurde wieder freigegeben, sobald der Mangel daran im Inlande zu groß geworden<sup>6)</sup>. Die Schweden und Dänen mußten nun statt der Holländer die Waren aus der Ostsee nach England schaffen<sup>7)</sup>. Die Navigationsakte brachte den Engländern auch sonst viel Schaden<sup>8)</sup>. Die Grönlandfischerei ging zum größten Teil an die Holländer verloren. Die Islandfischerei mußten die Engländer mit ihnen teilen<sup>9)</sup>. The English-Russia Company büßte ihren Handel mit Walfischöl und Floßfedern fast ganz ein, weil man die Navigationsakte geschickt zu umgehen wußte<sup>10)</sup>. Die englische Newfoundlandfischerei hatte mit ihren doppelt so teuer gewordenen Fahrzeugen einen schweren Stand gegenüber

---

<sup>1)</sup> The life of general Monck by Thomas Gumble, London 1671, p. 55. — <sup>2)</sup> Houstain Stewart Chamberlain, Kriegsaufsätze, München 1915, 7. Auflage, p. 44. — <sup>3)</sup> History of merchant shipping by W. S. Lindsay, London 1874, II, 188 und 199. — <sup>4)</sup> R. Rittmeyer, Seekriege, I, 191 nach Roger Coke's discourse in trade; Nauticus V, 1900, p. 162. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the first Dutch war by Gardiner, I, 329. — <sup>6)</sup> Publications of the Navy Records Society vol. XXX, Letters rel. to the first Dutch war, vol. III, p. 149; Marine-Rundschau, 22. Jahrg. 1911, 1. Teil, 4. Heft (April), p. 444. — <sup>7)</sup> De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, p. 304. — <sup>8)</sup> Geschiedenis des Vaderlands door Willem Bilderdijk uitgegeven door H. W. Tideman, Amsterdam 1836, IX Deel, Ophelderingen en Bijvoegselen p. 256, vgl. Jean Baptiste Say, Traité d'économie politique, Paris 1876. — <sup>9)</sup> A detection of the Court of England by R. Coke, II, 149. — <sup>10)</sup> The English Historical Review, 1907, vol. XXII, No. 88, p. 675; Nauticus V, 1900, p. 162.

der französischen<sup>1)</sup>. Die strenge Durchführung der Navigationsakte war in den Kolonien ebenfalls nicht möglich<sup>2)</sup>. Diese Akte war für die englischen Kolonien ein großer Schlag<sup>3)</sup>. Sie galten nur noch als Faktoreien zum Nutzen des englischen Handels, ihre Wohlfahrt wurde untergeordnet dem Blühen des Handels oder der Größe der Seemacht des Mutterlandes<sup>4)</sup>. Dennoch war die Navigationsakte eine sehr weise Maßnahme, weil sie den Matrosen und Schiffen das Monopol der Landesschiffahrt gab. Von Schiffen und Matrosen, nicht vom Reichtum, hing die Sicherheit des englischen Staates ab und diese war wichtiger als sein Reichtum<sup>5)</sup>.

Holland erzeugte Butter und Käse (Leiden [Leyden], Edam) und irdene Waren (Ter-Gouw oder Gouda)<sup>6)</sup>. Das feinste Tuch gab es zu Leiden, Leinwand und Bleichereiwaren in Haarlem am schönsten, der Schiffbau war in hoher Blüte zu Zaandam (am Einfluß der Zaan in das Ij, Nordholland)<sup>7)</sup>. Holland mußte Flachs, Hanf, Teer, Wolle, Getreide, Holz, Eisen einführen<sup>8)</sup>. Zu Dort (Dordrecht) befand sich der englische Stapel, Dortrecht handelte mit Rheinweinen, Salz, Salm<sup>9)</sup>. Ter-Veere (Walcheren) hatte den schottischen Stapel, Rotterdam englischen und schottischen Handel, Leiden den Handel mit Wollstoffen, Seide, Gold und Silberwaren<sup>10)</sup>, in Haarlem, wie Leiden, Tilburg und Oisterwijk (Nordbrabant) blühte die Woll- und Leinenindustrie (Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage 1920, I, 75, 78). Delft handelte mit Bier, Porzellan, Halbporzellan (Fayence)<sup>11)</sup> Hoorn mit Käse<sup>12)</sup>. Holland hatte eine günstige Lage für den Handel, da es ziemlich in der Mitte zwischen Spanien und Archangelsk gelegen<sup>13)</sup>. Durch den Verfall Brügges 1487 hatte sich Anvers (Antwerpen) gehoben<sup>14)</sup>. Nach Antwerpens Fall 1585 zogen sich

1) A detection of the Court of England by R. Coke II, 60. — 2) Nauticus V, 1900, p. 138. — 3) De zee betwist door Tideman, III, 75. — 4) History of the Commonwealth by Gardiner, II, 85. — 5) Histoire de la vie et de l'administration de Colbert par Pierre Clément, Paris 1846 (2. Aufl., Paris 1874, nach Acta Borussica, I. Band, Getreidehandelspolitik, p. 36, war mir nicht zugänglich), p. 143—44; vgl. Adam Smith, An Inquiry into the nature and cause of the wealth of the nations, London 1790, II vol., IV book, chapter 12. — 6) Observations upon the United Prov. by Sir W. Temple, p. 246. — 7) Holl. Mercurius, 1667, p. 30, vgl. Observations upon the United Prov. by Temple, p. 264—65. — 8) Observations upon the United Prov. by Temple, p. 245. — 9) Dito, p. 264; Mémoires sur le commerce des Hollandois, p. 42. — 10) Observations upon the United Prov. by Temple p. 264; Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage 1920, I, 73, 74, 75. — 11) Observations upon the United Provinces by Temple, p. 265; Mémoires sur le commerce des H. p. 42. — 12) Mémoires sur le commerce des H., p. 42. — 13) Mémoires de Jean de Witt, I partie, p. 26. — 14) Mémoires sur le commerce des H., p. 11.

die dortigen Kaufleute nach Amsterdam. Zeeland wäre ihnen näher gewesen, aber wegen der langen Winter und heftigen Nordwinde erschien es ihnen zu unbequem<sup>1)</sup>. Zu Amsterdam entwickelte sich nun der größte Handel, obwohl Rotterdam einen viel bequemeren und besseren Hafen besaß<sup>2)</sup>. Spanien schloß 1584 Lissabon und 1599 die spanischen Häfen den holländischen Schiffen und zwang Holland, die Kolonialwaren entweder durch eine andere Zwischenhand zu beziehen oder selbst die Ursprungsländer aufzusuchen<sup>3)</sup>. Die schon begonnenen Indienfahrten wurden deshalb desto eifriger fortgesetzt (Meereskunde, Heft 136, Berlin 1918. Hugo Grotius und der Ursprung des Schlagworts von der Freiheit der Meere, von Dr. W. Vogel, p. 4). Sparsamkeit, Fleiß und die Zuwendung des Geschäftskapitals für den Handel war wegen Mangel an Land und der Menge an Volk bei den Holländern geboten.<sup>4)</sup> Sie trugen einfache Wolle und verkauften die feinsten Kleider nach Frankreich, sie verkauften die eigene Butter teuer und kauften wohlfeile von Irland und Nordengland<sup>5)</sup>. Sie wendeten ihr Geld auch nur zur Vergrößerung des Handels an<sup>6)</sup>, sie kauften mit barem Geld, verkauften auf Kredit und erzielten dadurch bessere Preise<sup>7)</sup>. Sie hatten Überfluß an Bargeld, wurden die Kassierer von Europa, trieben Spekulationshandel, hatten daher nie Mangel an Waren<sup>8)</sup>. 1598 und 1612 fand die Gründung von einer Versicherungskammer gegen Seeschaden zu Amsterdam statt<sup>9)</sup>. 1609 entstand die Amsterdamer Wechselbank<sup>10)</sup>, sie war sehr verschieden von der Bank von England und derjenigen von Venedig (Girobank seit 1156)<sup>11)</sup>. Die Holländer hatten niedrigen Zinsfuß<sup>12)</sup>, ihre Abgaben waren mäßig, Ordnung und Genauig-

---

1) Mémoires de Jean de Witt, I, 43. — 2) Mémoires sur le commerce des H., p. 41—42; Nauticus V, 1900, p. 154. — 3) Nauticus V, 1900, p. 154—155; Naval warfare by P. H. Colomb, London 1891, p. 30; Acta Borussica, Denkmäler der preußischen Staatsverwaltung im 18. Jahrh., herausgegeben von der Akademie der Wissenschaften, I. Band, Getreidehandelspolitik europäischer Staaten vom 13. bis 18. Jahrh. von Wilhelm Naudé, p. 333, vgl. Observations upon the United Prov. by Temple, p. 246. — 4) The works of Sir W. Temple, II, 7. — 5) Observations upon the United Prov. by Temple, p. 270—71. — 6) The life of general Monck by Th. Gumble, London 1671, p. 55. — 7) A. de Wicquefort, Histoire des Prov. Unies, III, 149. — 8) Lüders, Geschichte des holl. Handels, p. 614—615. — 9) E. Luzac, Hollands rijkdom, III, 396. — 10) Ibid. III, 381; Lüders, Geschichte des holl. Handels, p. 616. — 11) Lüders, p. 622, vgl. Julius Grossmann, Die Amsterdamer Börse vor 200 Jahren, Haag 1876. Die Wechselbank zu Amsterdam wurde auf Kredit von der Stadt gegründet (Historien onses tijds behelzende Saken van Staat en Oorlogh door L. Sijlvius, Amsterdam 1685, I, 178), vgl. Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage 1920, I, 91—97. — 12) Observations upon the United Prov. by Temple, p. 261.

keit herrschte bei ihnen im Handel<sup>1)</sup>. Holland verfrachtete zu sehr mäßigem Preis, weil es die Schifffahrt mit wenigen Kosten betrieb<sup>2)</sup>. Gegenüber der unzweckmäßigen Verpackung in den englischen Fahrzeugen rühmte man die technische Fertigkeit der Holländer, mit der sie die Waren beim Seetransport aufstapelten (Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage 1920, I, 66). Es bemannte seine Handelsschiffe mit sehr wenig Matrosen<sup>3)</sup>. Es galt für das Generalmagazin aller Erzeugnisse in Europa und seine Matrosen sah man als die Frachtfuhrleute der Welt an<sup>4)</sup>. Der holländische Handel zur damaligen Zeit war eine rein fahrende Agentschaft zwischen einem auswärtigen Produzenten und einem auswärtigen Konsumenten mit in der Mitte befindlichem Warenlager<sup>5)</sup>. Je länger die Seereise, desto stärkere Schiffe und Bemannung waren nötig<sup>6)</sup>. Die Ostsee- und Mittelmeerfahrer waren rund, breit und weit, sie hatten mehr vom Sturm zu leiden, erlitten eher Beschädigungen, gerieten aber nicht so leicht auf Grund, weil sie flacher gingen<sup>7)</sup>. Beim Kriegsausbruch ergab sich ein großer Übelstand für die Schiffe der Hansastädte (vornehmlich Hamburg, Lübeck, Bremen) und der flandrischen Schiffe, weil sie den holländischen Schiffen so ähnlich und die Sprache der Mannschaften der holländischen sehr glich, sie wurden von den Egländern darum oft als feindlich angesehen und behandelt<sup>8)</sup>. Hollands Handel mußte sich natürlich mit der Zeit wieder mindern, sobald die benachbarten Nationen sich ernstlich bemühten, den ihrigen zu heben<sup>9)</sup>, auch hatte der zunehmende Wohlstand z. T. Luxus und Müßiggang im Gefolge<sup>10)</sup>. Ohne starkes politisches Rückgrat erntet selbst das reichste Volk die Früchte seiner Arbeit nicht ungeschmälert<sup>11)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Dito, p. 263. — <sup>2)</sup> Mémoires de Jean de Witt, I, 33; Basnage, I, 711—12. — <sup>3)</sup> A. de Wicquefort, III, 149; Het voorspel v. d. eersten E. oorlog door Elias, I, 86. — <sup>4)</sup> Observations upon the United Prov. by Temple, p. 247; Histoire des luttes entre les puissances maritimes par Sirtema de Grovestins, Paris 1851, I, 135. — <sup>5)</sup> History of the administration of J. de Witt by James Geddes, London 1879, I, 192. — <sup>6)</sup> Nauticus V, 900, p. 156. — <sup>7)</sup> Lüders, Geschichte des holl. Handels, p. 576, vgl. Johann Christian Schedel, Allgemeines Waarenlexikon, Leipzig 1850—51. — <sup>8)</sup> The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, written by himself Oxford 1857, II, 86 und 574. — <sup>9)</sup> Observations upon the United Prov., by Temple p. 278. — <sup>10)</sup> Dito, p. 286. — <sup>11)</sup> Marine-Rundschau 1909, 20. Jahrg., 1. Teil, Januar-Juni, p. 374; vgl. noch folgende Quellen und Literatur: im Jahresbericht der Geschichtswissenschaft 33. Jahrg., 2. Teil 1910, II, 146, M. J. Roseboom, The Scottish Staple in the Netherlands, An Account of the trade-relations between Scotland and the Low-Countries from 1212 till 1676, Haag in Nijhoffs bijdr. XIV, 237—246; dito 34. Jahrg., 2. Teil, 1911, III, 221 E. J. Hoos, De Ontwikkeling van de Nederl. Koopvaardijvloot, Amsterdam; Johan van Nijenborch, Tooneel der ambachten of den winkel der handwerken

Die große Fischerei (de haring langs de Engelsche en Schotsche kust en de doggevaart ter hoogte van 't Doggerszand [Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage 1920, I, 12]), war eine Goldgrube für Holland geworden <sup>1)</sup>. Der Hering zeigte sich zuerst unter Schonen <sup>2)</sup> von Anfang des 14. Jahrhunderts bis 1587 <sup>3)</sup>, namentlich vor Skanoer und Falsterbo (Län Malmöhus). Die Schonenschen Märkte hatten große Bedeutung <sup>4)</sup>. Die Amsterdamer, Enkhuizener und Wieringer erhielten 1368 Land auf Schonen <sup>5)</sup>. 25./VII. 1368 erteilte Albrecht II. von Mecklenburg-Schwerin, seit 1363 König von Schweden, einen Gunstbrief an Amsterdam <sup>6)</sup>. Der Hering zog sich danach mehr nach der englischen und schottischen Küste zu <sup>7)</sup>. Die Heringe wurden gefangen von St.-Johanni (24./VI.) bis St.-Jacobi oder St.-Christoph (25./VII.) bei den Shetlandsinseln (Hitland, Hisban), vornehmlich Fair-isle (Phayril, Phariles), Brough-Ness (Boyens, Boekenes) von 25. VII. bis 14. IX. (Kreuzerhöhung) zu Brough-Ness oder Sevenist (Jevenist bei Brough-Ness) und vom 14. IX. bis 25. XI. (St.-Katharina) im Osten von Yarmouth tief in See. Im Winter zogen sie durch Pas de Calais oder de Hoofden nach Irland zu, laichten dann in der Nordsee und kamen vermehrt wieder bei den Shetlandsinseln an <sup>8)</sup>. Vor Wilhelm Beuckelszoon von Biervliet (Hafenort an der Westerschelde in Zeeland) verstand man schon den Hering zu trocknen, räuchern oder einzupökeln <sup>9)</sup>. 200 Jahre vor der Geburt desselben war schon die Kunst des Einsalzens erfunden <sup>10)</sup>. Der Name Jan Magchielse

---

en konsten midtsgaders het bericht van den Koophandel, Groningen 1659, ferner Etienne Laspeyres, Geschichte der volkswirtschaftl. Anschauungen der Niederl. zur Zeit der Republik, Leipzig 1863. — <sup>1)</sup> L. van Aitzema III, XXXIII, 840. — <sup>2)</sup> Witsen, Aloude Scheepsbouw, Amsterdam 1671, II, 431, s. später; E. Luzac, Hollands rijkdom, II, 258. — <sup>3)</sup> Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 29. — <sup>4)</sup> Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 15. Jahrg. 1912—13, Berlin 1913, Nov. 1912, p. 76; Meereskunde, Heft 61, 1912, Ostseehandel und Landwirtschaft von Christian Reuter, p. 9. — <sup>5)</sup> Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 30. — <sup>6)</sup> Luzac Hollands rijkdom, I, 137, Bijlage C., vgl. Luzac, II, 258 voorrechten rakende de vischerij en koophandel op 't eiland Schonen aan die van Amsterdam 15./IX. 1495. — <sup>7)</sup> Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 29, vgl. Johann Carl Wilhelm Moehsen, Beiträge zur Geschichte der Wissenschaften in der Mark Brandenburg von den ältesten Zeiten bis ans Ende des 16. Jahrh., Berlin und Leipzig 1789. — <sup>8)</sup> Aanwijzing der heilzame politieke Gronden door Pieter de la Court, I, 272; Nicolaas Witsen, Aloude scheepsbouw, II, 431; Mémoires sur le commerce des H., p. 26; Nieuwe Cronijk van Zeeland door Matthaeus Smallegange, Middelburg 1696, p. 190; Luzac, Hollands rijkdom, II, 261. — <sup>9)</sup> Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 31. — <sup>10)</sup> De Navorscher, III Jaarg., Amsterdam 1853, p. 328; vgl. Noël de la Morinière, inspecteur des pêches maritimes de France, Observations sur caquer le hareng, Gand 1816 et 1819; dernières observations de Mr. Noël de la Morinière dans les Annales maritimes et coloniales de 1817 et 1819 (De Navorscher, IV Jaarg., Amsterdam 1854 Bijblad p. XXIX.).



Duffel soll mit dem Fischnetz und Heringsmesser auf dem Grabstein in der reformierten Kirche zu Ouddorp auf Goeree eingehauen sein und dieser soll das Ausweiden erfunden haben<sup>1)</sup>. Dieser wird also zuerst den Hering vor dem Verderben zu schützen gelehrt haben und Beuckelszoons Verdienst wird gewesen sein, den Hering zu einem Leckerbissen zu machen<sup>2)</sup>. Beuckelszoons Sterbejahr war 1347<sup>3)</sup>. In einem Kirchenfenster zu Biervliet wurde 1661 sein Bildnis gefertigt mit falscher Angabe des Todesjahrs<sup>4)</sup>. Kaiser Karl V. ließ ihm in derselben Kirche einen Grabstein errichten<sup>5)</sup>. Die Zeeländer hatten zuerst die Heringsfischerei betrieben, später wurde diese mehr von Enkhuizen, Rotterdam, Amsterdam, Schiedam, Vlaardingen, Delfshaven, Maaslandsluis und Zierikzee ausgeübt<sup>6)</sup>. Mitte Mai wurden die Büsen zurechtgemacht für 3 Fahrten, 1./VI. waren sie bereit zur Fahrt, sie landeten bei Sumburgh-Head (Swijnsborgshoofd, Swinnebornhoofd) Südspitze der Shetlandsinseln, in dem Bressa-Sound (Bracies Ree)<sup>7)</sup>. Von Texel bis zur Südspitze von Shetland sind es ungefähr 445 Seemeilen. Da die Fischerflotte am 1./VI. meist in See ging und am 24./VI. das Fischen begann, wird sie 20 Tage etwa zu einer Hinfahrt gebraucht und somit durchschnittlich ungefähr 1 Seemeile pro Stunde mit ihren Fahrzeugen zurückgelegt haben. Hoorn und Enkhuizen scheinen besonders den Büsenbau betrieben zu haben<sup>8)</sup>. 1416 soll das erste große zu den Heringsbüsen passende Netz gefertigt sein<sup>9)</sup>. Ein solches Netz soll 1000—1200 Schritt lang gewesen sein<sup>10)</sup>. Die Zahl der Büsen schwankte, die Fischerei ging nach und nach zurück. Die höchste Zahl wird auf 6000 angegeben (Leven van M. de Ruiter, I, 50), dann 3000<sup>11)</sup>, 2000<sup>12)</sup>, 1500—1600<sup>13)</sup>, 1000<sup>14)</sup>, vor 1671 noch 700<sup>15)</sup>. Der Tonnengehalt einer Büse wird ebenfalls verschieden angegeben, 24—30

<sup>1)</sup> De Navorscher 1853, p. 327. — <sup>2)</sup> Dito, p. 328. — <sup>3)</sup> Dito, p. 329; Smallegange, Nieuwe Cronijk van Zeeland p. 19; Mémoires sur le commerce des H., p. 30. — <sup>4)</sup> De Navorscher, 1853, p. 328. — <sup>5)</sup> Dito p. 328; Mémoires sur le commerce des H., p. 30. — <sup>6)</sup> Observations upon the United Prov. by Temple, p. 265; Luzac Hollands rijkdom, II, 259. — <sup>7)</sup> De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, p. LXV, Bijlage XVII. — <sup>8)</sup> Luzac, Hollands rijkdom, I, 144, vgl. Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 31; Gerard Brandt, Historie der vermaerde zee- en kooststad Enchhuizen, Hoorn 1747. — <sup>9)</sup> Luzac, Hollands rijkdom, I, 144; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 31. — <sup>10)</sup> Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 351. — <sup>11)</sup> A. de Wicquefort, II, 148; Brasnage, I, 258. — <sup>12)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 810. — <sup>13)</sup> N. Witsen, Aloude scheepsbouw, II, 431. — <sup>14)</sup> Aanwijzing der heilsame politieke Gronden door P. de la Court, I, 28; De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, p. 72, p. LXV, Bijlage XVII. — <sup>15)</sup> N. Witsen, Aloude scheepsbouw, II, 431.

Last<sup>1)</sup>, 600 Schiffe à 100—120 Tonnen oder 50—60 Last und 400 Schiffe à 50—60 Tonnen oder 25—30 Last<sup>2)</sup>, 70 Last<sup>3)</sup>. Je mehr sich also die Anzahl der Büsen minderte, desto mehr wird die Schiffslast derselben zugenommen haben. (R. Blake by H. Dixon, London 1856, p. 165 rechnete eine Büse zu 300—500 Tonnen, eine Zahl, die zu hoch gegriffen, zumal er die Besatzung nur zu 12 Mann annahm.) Was die Bemannung anlangt, so gibt L. van Aitzema 14 Mann pro Schiff<sup>4)</sup> an. Lüders spricht von 16 Mann<sup>5)</sup>, Japikse von 20—24 Mann für die größeren Schiffe und 16—18 für die kleineren<sup>6)</sup>. Nach 1648 sollen 4—6 bewaffnete Begleitschiffe jährlich der Heringsfischereiflotte gefolgt sein<sup>7)</sup>. Diese Zahl scheint sich bis auf 7 erhöht zu haben, sie sollen von den Fischereirhedern selbst ausgerüstet worden sein<sup>8)</sup>. Pro Schiffslast rechnete man 10 000 Heringe<sup>9)</sup>, auch 12 Fässer à 1000 Heringe<sup>10)</sup>. Die Heringstonnen mußten aus 13 Dauben bestehen, der Boden dieser Tonnen aus 3 Stücken, die Dauben mußten an den Enden  $\frac{1}{2}$ '' , am Bauch  $\frac{1}{3}$ '' stark sein<sup>11)</sup>. 20 Jahre konnte eine Büse verwendungsfähig bleiben<sup>12)</sup>. Der vom 24./VI. bis 25./VII. gefangene Hering wurde grob gesalzen<sup>13)</sup>, der vom 25./VII. bis 14./IX. gefangene mit feinem Salz gesalzen<sup>14)</sup>. Die fein gesalzenen Heringe waren die teuersten<sup>15)</sup>. Zum Salzen verwendete man spanisches (Puerto Real bei Cadiz) und portugiesisches Salz (Setubal oder St. Yves am Sado, Estremadura)<sup>16)</sup>. Man unterschied 3 Arten von

1) Aanwijzing der heilzame politieke Gronden door P. de la Court, I, 28, vgl. Bijdragen en mededeel. van het Hist. Genootschap te Utrecht, XIX Deel, 1898: Een merkwaardig aanvalsplan door P. J. Blok, p. 9; Mémoires sur le commerce des H., p. 28; Luzac, Hollands rijkdom, II, 259. — 2) De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, p. LXV, Bijlage XVII; Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 15. Jahrg. 1912—1913, Berlin 1913, September 1913, p. 828. — 3) N. Witsen, Aloude scheepsbouw, II, 431. — 4) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 810; Geddes I, 229, vgl. Luzac Hollands rijkdom, II, 269. — 5) Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 343, nach Trewalds Goldgrube im Hamburger Magazin für die ausländische Literatur der Heilkunde, herausgeg. von J. J. Gumbrecht u. G. H. Gerson, Berlin 1817—19, 3 Bände. — 6) De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, p. LXV, Bijlage XVII. — 7) Ibid. — 8) Aanwijzing der heilzame politieke Gronden door P. de la Court, I, 100; Basnage spricht sogar von 10 Begleitschiffen seit 1547 (Basnage, I, 258). — 9) Holl. Mercurius 1665, p. 66; N. Witsen spricht von 112 Tonnen mit je 900 Heringen, dies kann nur ein Druckfehler sein, denn 12 Tonnen à 900 würden 10 800 ergeben (N. Witsen, Aloude scheepsbouw, II, 431). — 10) Bijdr. en mededeel. van het Historisch Genootschap te Utrecht, XIX Deel, 1898: Een merkwaardig aanvalsplan door P. J. Blok, p. 9. — 11) Luzac, Hollands rijkdom, II, 263. — 12) De Verwikkel. tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, p. LXVIII. — 13) Luzac Hollands rijkdom, II, 263. — 14) Ibid. II, p. 264; nach Japikse De Verwikkel. tusschen de Republiek en Engeland, p. LXV, Bijlage XVII, war der Hering sogar nur bis 24./VIII. zum Salzen geeignet. — 15) Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 352. — 16) Ibid. und Luzac, Hollands rijkdom, II, 263.

Hering: 1. grüner oder Brathering<sup>1)</sup>, 2. Pökel- oder Salzhering, 3. Bückling, Trocken- oder Räucherhering<sup>2)</sup>. Verordnungen über die große holländische Fischerei wurden zahlreich erlassen<sup>3)</sup>. Man fing ferner vornehmlich den Schellfisch und Kabeljau (eine Schellfischart, jung Dorsch, gesalzen Laberdan, getrocknet Stockfisch, gesalzen und getrocknet Klippfisch genannt)<sup>4)</sup>. Der Fang geschah vermittels einer Angel, an der eine glänzende Heringshaut befestigt war<sup>5)</sup>. Bei der Sandbankfischerei sollen zu einem Schiff von 100 Last oder 200 Tonnen 25 Mann, bei der Küstenfischerei 50 Mann nötig gewesen sein<sup>6)</sup>. Fischerboote oder Pinken von 20 Last oder 40 Tonnen gebrauchten 12 Mann zu jedem Fahrzeug<sup>7)</sup>. Für die Terre-Neuvesche Fischerei wurden ungefähr 200—250 Fahrzeuge ausgerüstet<sup>8)</sup>. In Friedenszeiten betrug der Seeweg von Texel—Calais—Newfoundland etwa 2439 Seemeilen, in Kriegzeiten von Texel—Faeroer—Newfoundland ungefähr 2647 Seemeilen.

Die Grönland- oder kleine Fischerei war eine andere Goldgrube für Holland<sup>9)</sup>. Spitzbergen wurde 1612 zum ersten Male von den Holländern befahren<sup>10)</sup>. In 70—80 Tagen kam man nach Grönland und Spitzbergen<sup>11)</sup>. Von Texel—Bergen—Cape Farewell (Grönland) sind es ca. 1642 Seemeilen, von Texel—Bergen—Smereenberg (Spitzbergen) etwa 2130 Seemeilen, man kann also durchschnittlich eine Seemeile pro Stunde Fahrt rechnen. Die Fahrt nach Davisstraße wurde schon im März, diejenige nach Grönland im April angetreten<sup>12)</sup>. Etwa Ende Juni bis Anfang September dauerte die Jagd und der Fischfang<sup>13)</sup>. Der Walfisch zog im Laufe des Sommers von Grönland und Jan Maijeneiland (Insel nordöstlich von Island) nach den Spitzbergen zu<sup>14)</sup>. Ein Schiff war 100

<sup>1)</sup> Nieuwe Cronijk van Zeeland door Smallegange, Middelburg 1696, p. 192. — <sup>2)</sup> Ibid. p. 190, 192, vgl. Luzac Hollands rijkdom, II, 273. — <sup>3)</sup> Groot Placaetboek door Cornelis Cauw, 's-Gravenhage 1664, I, 684, 692, 712, 714, 726, 728, 732, 748, 752, 754, 876. — <sup>4)</sup> Aanwijzing der heilzame politieke Gronden door P. de la Court, I, 27; Mémoires sur le commerce des H., p. 26. — <sup>5)</sup> Cornelis Gijsbertsz, Zorgdraeger, Bloeiende opkomst der Groenlandsche visscherij, Amsterdam 1728, III, 380. — <sup>6)</sup> Ibid. III, 384. — <sup>7)</sup> Japikse, De Verwikkel. tusschen de Republiek en Engeland, p. XLVII. — <sup>8)</sup> Zorgdr., Bl. opkomst, III, p. 378. — <sup>9)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 810. — <sup>10)</sup> Zorgdr., Bl. opkomst, III, 191. — <sup>11)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 30, „in 7—8 Tagen“ kann nur ein Druckfehler sein. — <sup>12)</sup> Luzac Hollands rijkdom, II, 279; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 31. — <sup>13)</sup> Ut 7787, Sammelband Nr. 2, Georg Nicolaus Schurtzen's Bericht vom Fang des Walfisches, Hamburg 1672, p. 208. — <sup>14)</sup> Ibid. Nr. 4, Friedrich Marten's Spitzbergische oder Grönländische Reisebeschreibung, Hamburg 1675, p. 108. —

bis 118' lang, 26—30' weit,  $11\frac{1}{3}$ — $12\frac{1}{3}$ ' hohl. Vom Vorsteven bis zum Fockrust (Holzblock, woran die schweren Taue des Fockmastes befestigt) war es mit einem Bruststück von Eichenholz versehen, die Seiten waren verdoppelt zur besseren Verwahrung gegen das Eis<sup>1)</sup>. Dieses Schiff hatte ca. 100—150 Last<sup>2)</sup>. Es rüstete 4—7 Schaluppen oder Schützen aus<sup>3)</sup>, davon sollen die Frauenschützen, 30—50' lang, mit 3 weiblichen Ruderern, 1 Steuermann, 1 Harpunierer, 1 Leinenschießer<sup>4)</sup> und die Männerschützen, 15—16' lang, mit 10—12 Mann bemannt gewesen sein<sup>5)</sup>. Die Schützen waren mit Robbenfellen überzogen, die mit Walfischsehnen angenäht. Bei den Männerschützen waren die Mannschaften mit einem Schöpfruder versehen zur Erzielung besserer Geschwindigkeit<sup>6)</sup>. Nachdem der Walfisch vom Ufer mehr nach dem Eis gewichen, hatte man bedeutend mehr Schiffsverluste zu gewärtigen<sup>7)</sup>. 160 Grönlandfahrer sollen jährlich in See gegangen sein<sup>8)</sup>, 6—12 000 Mann sollen jährlich zum Walfischfang nach Norden gezogen sein<sup>9)</sup>. Demnach könnte man die Bemannung eines Grönlandfahrers mit seinen Schützen zusammen auf 75 Mann als Höchstzahl annehmen. Die Holländer wurden durch die Biscayer (Vizcaya), die besten spanischen Seeleute, bekannt mit dem Weg nach Grönland, dem Fang von Walfischen, Walrossen, Robben, Weißfischen (Delphine oder Belugafische) und dem Verfertigen von Tran (Sperma-ceti, Walrat = festes Fett)<sup>10)</sup>. Von 1616—20 wurden Verträge mit diesen „baskischen Harpunierern“ abgeschlossen, nach 1630 ersetzte man sie durch eigne Landsleute<sup>11)</sup>. 27./I. 1614 wurde die Nordische Kompagnie für Fischerei und Handel von Nowaja

<sup>1)</sup> Ibid. Nr. 4, Friedrich Marten's Spitzbergische Reisebeschreibung, p. 361; Aloude scheepsbouw door N. Witsen, Amsterdam 1671, I, 133, 160; Zorgdraeger, Bl. opkomst, III, 330; Luzac, Hollands rijkdom, II, 278. — <sup>2)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 30. — <sup>3)</sup> Luzac, Hollands rijkdom, II, 279, vgl. Slbd. Ut. 7787, Nr. 4, Friedrich Martens Reisebeschreibung, p. 361. — <sup>4)</sup> Zorgdraeger, Bl. opkomst, II, 71 und 77, vgl. Slbd. Ut. 7787, Nr. 2, Georg Nicolaus Schurtzens Bericht, p. 203. — <sup>5)</sup> Zorgdraeger, Bl. opkomst, II, 77. — <sup>6)</sup> Dito, II, 71 und 77. — <sup>7)</sup> Dito, III, 239 und 241. — <sup>8)</sup> Luzac, Hollands rijkdom, II, 279; De Nederlandsche Zeemacht door J. J. Backer Dirks, 's-Gravenhage, 1890, I, 645, vgl. De zee betwist door M. C. Tideman, Dordrecht 1877, III, 79: 490—500 Hamburger und holländische Fahrzeuge, diese Zahl ist wohl zu hoch gegriffen; 250 Walfischfahrer nach Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage, I, 62. — <sup>9)</sup> Aanwijzing der heilzame politieke Gronden door P. de la Court, p. 29. Letters rel. to the f. D. w. I, 412. — <sup>10)</sup> Zorgdraeger, Bl. opkomst, II, 126; Luzac, Hollands rijkdom I, 346; Lüders, Gesch. des h. Handels, p. 162. — <sup>11)</sup> Bijdr. en mededeel. van het Historisch Genootschap te Utrecht, XIX Deel. 1898, Stukken over de Noordsche Kompagnie door Dr. G. W. Kernkamp, p. 365—66.

Semlja bis zur Davisstraße (zwischen Grönland und Cumberlandinsel) einschließlich Spitzbergen, Bäreninsel (Beeren-eiland) (südlich von Spitzbergen), Grönland und Mauritius oder Jan Maijeiland (Entdecker Jan Jacobsz Maij) gegründet<sup>1)</sup>. Die Verleihung wurde 1617, 1622 und 1633 erneuert<sup>2)</sup>. 25./VII. 1636 vereinten sich die bisher gesondert handelnden Teile der Kompagnie, die holländischen, zeeländischen und friesischen Abteilungen zu gemeinsamer Tätigkeit<sup>3)</sup>. Um 1645 war die Kompagnie aufgelöst<sup>4)</sup>. Danach bildeten sich Reedereien, die auf eigne Kosten den Fang in die Hand nahmen<sup>5)</sup>. Die Harpune bestand aus einem 2—3 Schuh langen Pfeil mit 2 Widerhaken<sup>6)</sup>, aus Knochen gemacht, das Seil der Harpune bestand aus Walfischsehnen, am Ende des Seils befand sich eine Walroßhaut voll Wind geblasen. Vermittels Springtücher sprang man an den Walfisch heran, wenn man ihn nicht an Land bekam<sup>7)</sup>. Spitzbergische und Jan Maijeiland- oder Inselwalfische waren die besten<sup>8)</sup>. Die mittelmäßigen Spitzbergischen sollen 70—90 Vierteltonnen Speck gegeben haben, die Nordkaper (Nordkap, Vorgebirge auf der norwegischen Insel Magerö, nördlichste Spitze Europas) nur 10—30 Vierteltonnen<sup>9)</sup>. Der dickste Speck saß an der Unterlippe, die stärksten Sehnen waren am Schweif<sup>10)</sup>. Der gelbe Speck war besser als der weiße oder rote, weil er mehr Tran gab<sup>11)</sup>. Die Trankocherei der Friesländer fand an der Südbai auf Doodemanseiland statt, die der Zeeländer unter dem zeeländischen Uitkijk<sup>12)</sup>. Die Holländer brannten den Tran zu Smeerenberg auf dem Eiland Amsterdam (Nordwestspitze von Spitzbergen)<sup>13)</sup>. Die Nordholländer nahmen zum Trankochen rotkupferne 10—11' weite Pfannen, die Südholländer eiserne Töpfe<sup>14)</sup>. 8 Mann sollen beim Trankochen zusammen beschäftigt gewesen sein (1 Speckmeister, 2 Köche, 2 Böttcher, 2 Lastträger, 1 Feueranzünder)<sup>15)</sup>. Aus 150 Vierteltonnen

<sup>1)</sup> Luzac, Hollands rijkdom, II, 274—75; Bijdr. en mededeel. van het Hist. Genootschap te Utrecht, XIX Deel, 1898, Stukken over de Noordsche Komp. door Kernkamp, p. 279. — <sup>2)</sup> Johann Tjassens, Zee-Politie, p. 72—73. — <sup>3)</sup> Zorgdr., Bl. opkomst, III, 223. — <sup>4)</sup> Luzac, Hollands rijkdom, II, 276; Lüders, Geschichte des holl. Handels, p. 358; Resol. Holl. 15./IV. 1645. — <sup>5)</sup> Zorgdr., Bl. opkomst III, 239, vgl. Luzac, Hollands rijkdom, II, 278. — <sup>6)</sup> Slbd. Ut. 7787, Nr. 2, Georg Nicolaus, Schurtzens Bericht, p. 203. — <sup>7)</sup> Zorgdr., Bl. opkomst, II, 77. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 104. — <sup>9)</sup> Slbd. Ut. 7787, Nr. 4, Friedrich Martens Reisebeschreibung, p. 106. — <sup>10)</sup> Zorgdr., Bl. opkomst, II, 113. — <sup>11)</sup> Ibid., II, p. 122. — <sup>12)</sup> Ibid., III, 227. — <sup>13)</sup> Slbd. Ut. 7787, Nr. 4, Friedrich Martens Reisebeschreibung, p. 123; Luzac, Hollands rijkdom, II, 275; Zorgdr., Bl. opkomst, II, 194. — <sup>14)</sup> Zorgdr., Bl. opkomst, III, 369. — <sup>15)</sup> Ibid., III, 370.

Speck wurden ungefähr 100 Vierteltonnen Tran bereitet<sup>1)</sup>. Der Tran diente zur Beleuchtung, Seifenverfertigung und Sämischgerberei<sup>2)</sup>. Die Walfische hatten zu beiden Seiten je 150—250 Maßbarten à 6' Länge und 140—400 Untermaßbarten<sup>3)</sup>, die als Fischbein in den Handel kamen. Walrosse (vaches de mer, zeepaerden) tötete man vermittels der Walroßlense oder Harpune<sup>4)</sup>. Ein gewöhnliches Walroß soll 1 Vierteltonne Speck geliefert haben<sup>5)</sup>; es hatte außerdem 2 Zähne von  $\frac{1}{2}$  Ellenlänge, die man zu Messergriffen verwendete<sup>6)</sup>. Zum Robbenfang war ein Wurfpeil aus Eisen oder Knochen nötig, der an einer Schnur befestigt war<sup>7)</sup>, oder man schlug die Robben mit einem Stock auf die Nase<sup>8)</sup>. Die Landrobben waren fetter als die Eisrobben. Rund 15—16 Robben sollen 1 Vierteltonne Tran geliefert haben<sup>9)</sup>. Robbenfelle wurden zu Tabaksdosen, Brillenfutterale und Messerscheiden verwendet<sup>10)</sup>.

Der holländische Ostseehandel war ebenfalls eine Goldgrube für Holland<sup>11)</sup>, er wurde die Mutter der Commerciën genannt<sup>12)</sup>. Weil die Holländer zur Zeit des Kampfes um das Erbe Charles I, le Téméraire von Burgund kein Getreide aus dem Westen einführen konnten, begannen sie es von der Ostsee her zu holen<sup>13)</sup>. Die Trennung zwischen den Holländern und den Hansestädten war 1441 vollständig geworden<sup>14)</sup>. Die Holländer suchten daher mit Hilfe der Feinde der Hansestädte (Schweden, Dänemark) nach Osten vorzudringen<sup>15)</sup>. Der Ablauf des Waffenstillstandes mit Spanien 1621 brachte eine schwere Krisis für den holländischen Ostseehandel mit Getreide<sup>16)</sup>. Wallenstein erließ ein Ausfuhrverbot am 20. und 24./XI. 1627 und 6./I. 1628, um den holländischen Ostseehandel zu vernichten<sup>17)</sup>. Aus Furcht vor Holland, Schweden und Dänemark wagten die Hansestädte jedoch nicht, sich an Österreich-Spanien anzuschließen<sup>18)</sup>. Mit Hilfe des Delfter Kaufmanns Pieter

<sup>1)</sup> Slbd. Ut. 7787, Nr. 2, Georg Nicolaus Schurtzens Bericht, p. 207. — <sup>2)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 31; Bijdr. en mededeel. van het Hist. Genootschap te Utrecht, XIX Deel, 1898, Stukken over de Noordsche Komp., p. 272. — <sup>3)</sup> Zorgdr., Bl. opkomst, II, 105, 113, III, 371. — <sup>4)</sup> Ibid., III, 197, 201. — <sup>5)</sup> Ibid., III, 197. — <sup>6)</sup> Tjassens, Zee-Politie, p. 73; Luzac, Hollands rijkdom, II, 280. — <sup>7)</sup> Zorgdr., Bl. opkomst, II, 78. — <sup>8)</sup> Ibid., III, 197. — <sup>9)</sup> Ibid., III, 198. — <sup>10)</sup> Luzac, Hollands rijkdom, II, 280. — <sup>11)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 810. — <sup>12)</sup> Acta Borussica, I. Band, Getreidehandelspolitik von W. Naudé, p. 349. — <sup>13)</sup> Meereskunde, Heft 61, 1912, Ostseehandel und Landwirtschaft von Christian Reuter, p. 11. — <sup>14)</sup> Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 15. Jahrg., 1912—13, Berlin 1913, Nov. 1912, p. 125. — <sup>15)</sup> Acta Borussica, I. Band, Getreidehandelspolitik von Naudé, p. 284. — <sup>16)</sup> Ibid., p. 351. — <sup>17)</sup> Ibid., p. 353. — <sup>18)</sup> Ibid., p. 355.

Spiring und seiner drei Söhne Abraham, Arend und Isaak, ließ Gustaf II. Adolf von Schweden Zölle in allen von Schweden besetzten Ostseehäfen (Pillau, Memel, Danzig) erheben<sup>1)</sup>. Mit den baltischen Zöllen konnte der schwedische König seine Kriegskosten bestreiten<sup>2)</sup>. Man schlug den Holländern vor, gegenüber der Ausbeutung des baltischen Handels durch die Schweden das Getreide künftig über Archangelsk (an der Dwina, Weißes Meer) auszuführen<sup>3)</sup>. Durch den Vertrag von Stuhmsdorf 21./IX. 1635 wurden die schwedischen Zölle aufgehoben<sup>4)</sup>. Bis zu 800 Schiffe sollen im Handel für den Norden und die Ostsee zusammen verwendet worden sein<sup>5)</sup>, sie sollen viel äußersten Schiffbord vorn und hinten gehabt haben<sup>6)</sup>. Davon entfielen ca. 3—500 Schiffe auf den Ostseehandel<sup>7)</sup>. Das geringste Schiff hatte 200 Tonnengehalt<sup>8)</sup>. Unter der genannten Schiffszahl sind wohl die Moskowienfahrer, welche dem Handel mit Rußland dienten, inbegriffen, es sollen 35—40 Schiffe mit 2—400 Tonnen gewesen sein<sup>9)</sup>. Annähernd gleichen Tonnengehalt werden die anderen Handelsschiffe für die Ostsee gehabt haben. Was die Besatzung anlangt, so werden 14 Mann pro Schiff genannt<sup>10)</sup>. Ferner sollen 2—300 Norwegenfahrer mit je 4—500 Tonnen (Schiffe mit Holzfracht waren größer als die mit Getreide beladenen)<sup>11)</sup> und 10—12 Mann Besatzung den Holzhandel zwischen diesem Lande und Holland

1) Ibid., p. 356, 371. — 2) Ibid., p. 357, vgl. Historische und politische Aufsätze von Heinrich von Treitschke, Leipzig 1886, II, 498; Erich Gustav Geyer, Geschichte Schwedens, Hamburg 1836, III, 152. — 3) Acta Borussica, Band I, Getreidehandelspolitik von Naudé, p. 363, vgl. Joost Willemszoon Nijkerke, Klaer Bericht ofte Aanwijzinge hoe ende op wat wijze de tegenwoordige dierde der Granen sal kunnen geremediert worden ende de schipvaart deser Landen vergroot, Haag 1630. Hiergegen wurde geschrieben: I. Gegenbeweis zu dem klaren Bericht 1630, II. Gründlicher Gegenbericht vom wahren Remedio der gegenwärtigen Teuerung und was bei der Moskowitischen Handlung zu bedenken sei (Danziger Stadtbibliothek, Acta Borussica, Band I, Naudé, p. 367). — 4) Ibid., p. 371. — 5) Holl. Mercurius 1653, p. 54; Publications of the N. R. S. vol. XLI, Letters rel. to the f. D. w. V, 46; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 525; Geschiedenis der Staatkunde van J. de Witt door W. C. Knottenbelt, Amsterdam 1862, II, 90. — 6) L'art de bâtir les vaisseaux Amsterdam 1719, I, 79, s. später. — 7) Thürloe, A C. of the State Papers I, 268, 281, 298, 447; Calendar of the State Papers D. S. 1652—53, V, 361; Holl. Mercurius 1653, p. 54; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevollmaghtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1725, V, 85, 92; Leven van M. de Ruiter I, 140; vgl. Het voorspel van den ersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage, 1920, I, 61. — 8) The works of John Dryden I, ed. by George Saintsbury, Edinburgh 1884, vol. IX, p. 164 (nach vol. IX, p. 86, 1667 zum erstenmal gedruckt. Dieses war Annus mirabilis oder The year of wonders). — 9) Mémoires sur le commerce des H., p. 46; vgl. De zee betwist door M. C. Tideman, III, 79: 20 Schiffe, eine Zahl, die im ganzen zu niedrig erscheint. — 10) De Verwickelingen tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, p. 304. Die übrigen hierbei gemachten Angaben über Schiffe wie Gesamtzahl der Besatzung sind weit übertrieben. — 11) Aloude Scheepsbouw door N. Witsen, Amsterdam 1671, I, 160.

vermittelt haben<sup>1)</sup>. Amsterdam war die einzige Stadt, die den Verkehr mit Archangelsk in die Hand genommen<sup>2)</sup>. Seit 1630 soll der Handel mit Archangelsk im Steigen begriffen<sup>3)</sup>, nach 1648 aber höchstens 22—26 Schiffe dorthin in Betrieb gewesen sein<sup>4)</sup>. Die Strecke Texel—Mandal—Skagens Horn—Kullen—Kopenhagen—Falsterbo—Danzig beträgt ungefähr 819 Seemeilen, dieselbe bis Königsberg 823, bis Riga 990, bis Reval 1058. Von Texel nach Bergen kann man etwa 417, von Texel—Bergen bis Archangelsk etwa 2000 Seemeilen rechnen. (Nach Holl. Mercurius 1658, p. 161 sollen Moskowienfahrer in 17 Tagen von Archangelsk nach Vliegesegelt sein, sie würden also ungefähr  $4\frac{3}{4}$  Seemeilen pro Stunde zurückgelegt haben. Dies kann nur ganz außerordentlich günstigen Umständen zuzuschreiben sein und wird zu den Ausnahmen gehören, vielleicht liegt ein Druckfehler vor.) Die erste Reise der Moskowienfahrer soll mit nur 5—6 Schiffen von Juni bis September, die zweite Reise mit 30—34 Schiffen von Juli bis Oktober vonstatten gegangen sein<sup>5)</sup>. Danzig war der Hauptort für den Getreidehandel<sup>6)</sup> wie für die Beschaffung von Pulver (Cal. of the St. P. D. S. 1652—53, V, 296). Man bezog aus Pommern, Preußen, Polen (vornehmlich aus der Gegend von Brzec am Boy, südöstlich von Thorn) und anderen nördlichen Gegenden Getreide<sup>6)</sup>. Man brachte dasselbe nach Flandern, England, Frankreich, Spanien-Portugal<sup>7)</sup>. Das Getreide wurde mit der Zeit wohlfeiler, die Waren nach Indien, mit denen man das Getreide bezahlte, nahmen zu und machten ebenfalls eine Preisminderung nötig, der Ostseehandel ging infolgedessen nach und nach sehr zurück<sup>8)</sup>. Aus Pommern und Preußen wurden außerdem Schiffsholz, Teer, Pech, Pottasche, Flachs und Wolle bezogen<sup>9)</sup>. Danzig lieferte auch Eichen, Masten, Stahl, Leinwand<sup>10)</sup>, Königsberg vornehmlich Flachs und Hanf<sup>11)</sup>, Riga Eichen, Masten, Flachs, Hanf, Leinwand<sup>12)</sup>, desgl. Reval und Narwa<sup>13)</sup>. Moskau

<sup>1)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 51; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevollmaghtigden, v. d. Staedt V, 32. — <sup>2)</sup> Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 473, vgl. Lettres de Mr. le comte d'Estrades, III, 568; IV, 567. — <sup>3)</sup> Acta Borussia, Band I, Naudé, p. 373. — <sup>4)</sup> Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, III, 156. — <sup>5)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 46. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 58; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 525. — <sup>7)</sup> Mémoires de Jean de Witt, I, 26; Sir W. Temple, Observations upon the United Prov., p. 284; Die maritime Politik der Habsburger im 17. Jahrhundert, von Konrad Reichard, Berlin 1867, p. 74, 172. — <sup>8)</sup> Temple, Observations upon the United Prov., p. 284. — <sup>9)</sup> Ibid., p. 282—84. — <sup>10)</sup> Mémoires de Jean de Witt, I, 26. — <sup>11)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 38; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 525—26. — <sup>12)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 68; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 525. — <sup>13)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 36, 38, 67, 68; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 525. — <sup>13)</sup> Wie <sup>12)</sup>.



Eichen, Masten, Pottasche, Teer<sup>1)</sup>. Seit 1578 hatten die Holländer auch beim St.-Michaels-Kloster (späteres Archangelsk) an der Dwina eine Niederlassung gegründet (Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage 1920, I, 25). Schweden erzeugte Fichten- und Tannenbretter, Masten, Harz, Steinkohlenteer, Holzteer (Schiffspech), Eisen, rotes Kupfer<sup>2)</sup>. 1617 erlangte Schweden die Erlaubnis, in den Generalstaaten Geld zu erheben gegen Verpfändung der königlichen Kupferminen. Lodewijk de Geer war der Hauptgeber der Anleihegelder<sup>3)</sup>. Gustaf II. Adolf ließ deutsche Arbeiter nach Norrköping a. Motala (Län Linköping) kommen, um die Schweden in der Kunst des Schmiedens nach deutscher Art zu unterrichten<sup>4)</sup>. 12./X. 1619 mietete Lodewijk de Geer zu Finspång bei Norrköping (Östergötland) 12 Schmieden mit 6 Hammer und einem Doppelschmelzofen und setzte Willem Gillisz de Besche als Oberaufseher ein<sup>5)</sup>. 1627 pachtete de Geer neue Eisenhütten zu Österby und Leufsta (Löfsta, Län Upsala [Upland]); er riet zu Kitzingen a. Main 1632 dem Schwedenkönige, eine Handelskompagnie nach holländischer Art zu errichten<sup>6)</sup>. Norwegen lieferte Bretter und Masten von Tannen und Fichten<sup>7)</sup>. Der norwegische Holzhandel war bedeutender als der schwedische<sup>8)</sup>.

Holland lieferte nach Frankreich, außer Getreide, Tuch, Leinwand (wohl nur gebleichte), Sarsche (geköpertes Seidengewebe), Hering, Kabeljau<sup>9)</sup>. Nach Rouen, Bordeaux, Bayonne, St. Jean de Luz (Pas-Pyrénées) wurde Walfischöl und Fischbein gebracht<sup>10)</sup>. Dagegen bezog es von Frankreich vornehmlich Wein (Nantes, La-Rochelle, Bordeaux, Bayonne), Branntwein (Orléans, Loire-

<sup>1)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 36, 67, 68, 71; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 525—26, vgl. D. S. van Zuiden, Bijdr. tot de Kennis van de Hollandsch-Russische Relaties in de 16<sup>e</sup>—18<sup>d</sup>e eeuw, Amsterdam, in Jahresber. der Gesch.-Wissenschaften, 34. Jahrg., 2. Teil, 1911, III, 22, ferner Jacobus Scheltema, Rußland en de Nederlanden beschouwd in derzelver wederkeerige betrekkingen, D. 1—4, Amsterdam 1817—19. — <sup>2)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 53, 54, 67, 71, 205; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 525—26. — <sup>3)</sup> The English Historical Review, vol. VI, No. 24, October 1891; Louis de Geer by Edmundson, p. 692. — <sup>4)</sup> Abraham Cronholm, Sverige historia under Gustav II Adolphi regering, Stockholm 1857, IV, 68, 76, 299. — <sup>5)</sup> L. de Geer, Eene bijdrage tot de Handelsgeschiedenis van Amsterdam, door J. W. de Geer, 's-Gravenhage 1834, p. 35, 37; The English Historical Review 1891, VI, 694; Cronholm IV, 348. — <sup>6)</sup> The English Historical Review, VI, 696, vgl. Historisch Genootschap te Utrecht, Bijdr. en mededeel, XXIX Deel 1908, betreffende Louis de Geer; L. de Geer, Eene bijdrage tot de Handelsgeschiedenis van Amsterdam, p. 44. — <sup>7)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 36, 67; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 525. — <sup>8)</sup> Beiträge zur wirtschaftl. Entwicklungsgesch. der vereinigten Niederl. von Dr. O. Pringsheim, p. 17. — <sup>9)</sup> Mémoires de Jean de Witt, II, 213. — <sup>10)</sup> Bijdr. en mededeel van het Historisch Genootschap te Utrecht, XIX Deel, 1898, Stukken over de Noordsche Komp., door Kernkamp, p. 273—74.

inférieure)<sup>1)</sup>, Salz (Picardie; Normandie, in der Bai von Bourgneufen-Retz, Languedoc, Haute-Garonne, Montpellier, Dép. Hérault)<sup>2)</sup>, Papier (Angoulême), Zeugstoffe (Amiens, Ryssel oder Lille), Seidenwaren (Paris, Tours, Lyon, Montpellier), Galanteriewaren (Paris)<sup>3)</sup>, Leinwand (wohl nur ungebleichte, Rouen [Seine-inférieure], Bretagne, Anjou)<sup>4)</sup>. Mit französischen Weinen handelten vornehmlich Middelburg und Rotterdam<sup>5)</sup>. Der Handel des Westens und durch die Manche lag hauptsächlich in den Händen Zeelands<sup>6)</sup>. Der Seeweg von Texel—Calais—Boulogne—Dieppe—Le Havre-de-Grâce beträgt ungefähr 320 Seemeilen; derjenige von Le Havre-de-Grâce—Cape-La-Hague—St.-Malo etwa 150, von St.-Malo—Brest—Nantes—(St.-Nazaire) 290, von Nantes (St.-Nazaire)—Martin-de-St.-Ré 90, von Martin-de-St.-Ré—Rochefort—Bordeaux (Blayé) ebensoviel, von Bordeaux (Blayé)—Bayonne 175 Seemeilen. In Kriegszeiten belief sich die Strecke von Texel—Faeroer—Brest—Nantes (St.-Nazaire) auf nahezu 1697 Seemeilen. Durchschnittlich kann man wohl 200—300 Frankreichfahrer rechnen<sup>7)</sup>, darunter allein 60—100 Rouenfaher<sup>8)</sup>. Der Tonnengehalt dieser Schiffe betrug 2—300 Tonnen<sup>9)</sup>.

Das Salz wurde nicht bloß von der französischen, sondern auch von der spanischen und portugiesischen Küste bezogen. Dort war die Salzgewinnung leichter, dorthin war Fracht sowohl an Getreide wie an Holz zu haben<sup>10)</sup>. In Lissabon tauschte man Salz, auch indische Waren, gegen Getreide, Holz, Flachs und Hanf ein<sup>11)</sup>. Lissabon- und St.-Ubes-Fahrer oder Schiffe mit Salzladung von Portugal gab es ungefähr 20<sup>12)</sup>. Von Oporto (Prov. Entre Minho e

<sup>1)</sup> Mémoires de Jean de Witt, II, 213; Revue Historique, 33<sup>e</sup> année, tome XCVIII, Mai-Août, Paris 1908, p. 63; Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias 's-Gravenhage 1920, I, 34. — <sup>2)</sup> Wie vorher <sup>1)</sup>. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius 1667, p. 30; Het voorspel v. d. eersten Engelschen oorlog door Elias, I, 34. — <sup>4)</sup> Revue Historique, 33<sup>e</sup> année, tome XCVIII, 1908, p. 63; Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Elias, I, 34. — <sup>5)</sup> Temple, Observations upon the United Prov., p. 264. — <sup>6)</sup> Lettres de Mr. le comte d'Estrades, III, 568; IV, 567. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 809, 811; Holl. Mercurius 1652, p. 110; *ibid.*, 1653, p. 12, 52; Publications of the Navy Records Society; vol. XXXVII, Letters rel. to the first Dutch war, vol. IV, p. 100; *dito* vol. XLI, Letters rel. to the first Dutch war, vol V, p. 28, 40, 42. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius 1653, p. 13; L. van Aitzema, III, XXXIII, 786; Heath's Chronicle II, 335. — <sup>9)</sup> Publications of the Navy Records Society vol. XXXVII, Letters rel. to the first Dutch war, vol. IV, p. 48, 89. — <sup>10)</sup> Meereskunde, Heft 61, 1912, Ostseehandel und Landwirtschaft von Christian Reuter, p. 14. — <sup>11)</sup> *Ibid.*, p. 15. — <sup>12)</sup> Tooneel des oorlogs door Lambert van den Bos, Amsterdam 1675, II, 37; Calendar of the State Papers Domestic Series, Dec. 1671 bis 17. V. 1672, edited by F. H. Blackburne Daniel, London 1897, p. 102; vgl. die verschiedene Schreibart von Setubal, St. Oves, St. Tovies, St. Uves, St. Eues, St. Ives, St. Towns *ibid.*, p. 138, 221, 268, 455, 460.

Duro) bezog man Wein<sup>1)</sup>. Die Cadizflotte brachte Salz von Puerto Real bei Cadiz<sup>2)</sup>. Reger Handel mit Silber war zu Cadiz und mit Wolle zu Bilbao in Biscaya. (De zee betwist door M. C. Tideman, Dordrecht 1877, III, 79.) Die Wolle wurde hauptsächlich den Tuchfabriken von Leiden zugeführt (Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, I, 40).

Amsterdam und Rotterdam waren am meisten am Handel mit Spanien interessiert<sup>3)</sup>. 1672 wurde die Höchstzahl der Smyrnafahrer einschließlich der portugiesischen und spanischen Handelsschiffe der Holländer auf 60 angegeben<sup>4)</sup>. Man wird vielleicht 20—50 Spanienfahrer annehmen können<sup>5)</sup>. Nach dem Fall Antwerpens hatten die Handelsbeziehungen zwischen den Generalstaaten und Italien begonnen stärker zu werden<sup>6)</sup>. 1607 erlangten die Holländer vermittels des Konsuls Corporal Mattes Bonadi vom Großherzog Ferdinando I. von Toskana die Erlaubnis zur Errichtung einer Kapelle und eines Altars bei der Kirche der heiligen Jungfrau zu Livorno<sup>7)</sup>. Dies war jedenfalls ein Zeichen, daß die Holländer dort schon länger einen regen Handel führten. 1624—25 wurde ein holländisches Kammerkollegium für den levantischen Handel errichtet<sup>8)</sup>. Konsulate kamen zustande in Patrae (Patras, Achaia, Griechenland); Andros, Milos (Kykladen), Chios (Ägäisches Meer), Gallipoli (Dardanellen), Konstantinopel, Smyrna (Kleinasien); Aleppo (Haleb), Alexandrette (Iskanderun); St.-Jean d'Acre (Akka), Jafa (Jaffa, Wilajet Surija) in Syrien, Cypern (Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Elias, I, 48). 1625 erhielten die Holländer das Recht, im Golf von Stora (zwischen Algier und Tunis) Korallen zu fischen (ibid. I, 51). Die Strecke Brest—Cabo de Finisterre—Lissabon beläuft sich auf ca. 656 Seemeilen, von Lissabon bis Setubal sind

<sup>1)</sup> Cal. of the St. Papers D. S., 1671—72, p. 205. — <sup>2)</sup> Wie <sup>1)</sup>. — <sup>3)</sup> Lettres de Mr. le comte d'Estrades, VI, 158; die Schiffszahl 500 ist wohl weit übertrieben. — <sup>4)</sup> Calendar of the St. P. D. S., 1671—72, p. 199, 203, 204. — <sup>5)</sup> In Publications of the Navy Records Society, vol. XXXVII, Letters rel. to the first Dutch war, vol. IV, p. 222, ist nur von 20 holländischen Spanienfahrern die Rede. — <sup>6)</sup> Acta Borussica, Band I, Naudé, p. 331. — <sup>7)</sup> Statuti della Nazione Olandese-Alemanna in Livorno, Preceduti da brevi notizie riguardandi la medesima, Livorno 1832, p. 3. — <sup>8)</sup> Acta Borussica, Band I, Naudé, p. 332; Entwicklungsgeschichte der vereinigten Niederlande von O. Pringsheim, Leipzig 1890, p. 26; vgl. Didericus Wernardus Canneman, De mercatura Batavorum levantica, Hagae comitis 1839; in Jahresbericht für Geschichtswissenschaft, 33. Jahrg., 2. Teil 1910, III, 147, K. Heeringen, Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantischen Handel, 1590—1660 in Rijks-Geschiedkundige Publicationen 's-Gravenhage, IX—X; ferner J. Masson, Histoire du commerce français dans le Levant au XVII<sup>e</sup> siècle, Paris 1896.

es ungefähr 33 Seemeilen, von Setubal—Cabo de São-Vicente—Cadiz etwa 230, von Brest—Cabo de São-Vicente—Gibraltar—Marseille—Toulon—Livorno etwa 1700 Seemeilen. Im Behinderungsfall des Transportes auf dem Seewege zog man auch in Erwägung, die Güter von Marseille aus teils mit Benutzung von schiffbaren Flüssen zu Lande nach Holland zu bringen<sup>1)</sup>. Die holländischen Mittelmeerfahrer, worunter vornehmlich die italienischen zu rechnen sind, werden in der Zahl von ungefähr 12—13 Schiffe angeführt<sup>2)</sup>. Der Weg Brest—Gibraltar—Malta—Smyrna beträgt ungefähr 2810 Seemeilen. Die Smyrnafahrer brachten Seide, Koschenille (Scharlachwurm oder Kaktusschildlaus, getrocknet zum Färben benutzt), Gummi (durch den Stich der Lackschildlaus entstanden) von Alexandrette (Iskanderun, Hafenplatz Aleppo, nördlich von Antakieh [Antiochia]) mit<sup>3)</sup>. Etwa 7 Smyrnafahrer kann Holland durchschnittlich in Betrieb gehabt haben<sup>4)</sup>. Diese Zahl wird früher bei Benutzung kleinerer Schiffe eine höhere gewesen sein.

Der Gründer der Holländisch-westindischen Kompagnie war der von Antwerpen nach Middelburg gezogene Willem Usselinx (Wsselincx)<sup>5)</sup>. Sie wurde errichtet, um die Spanier in ihrer Herzader, West- oder Kleinindien, zu treffen<sup>6)</sup>, 3./VII. 1621<sup>7)</sup>. Die Ausdehnung ihres Handels wurde festgesetzt vom Süden von Terre-Neuve durch die Magelhaënstraße, le Maire (australische Ozeanenge von Südamerika an) bis zur Anianstraße (Behringstraße)<sup>8)</sup>. Sie bestand aus 5 Kammern oder Handelskollegien zu Amsterdam, Middelburg, Rotterdam, Groningen (Stadt en Landen), Hoorn<sup>9)</sup>. Erst wurde die Generaloberaufsicht durch 17 abgeordnete Räte geführt<sup>10)</sup>, dann durch 19<sup>11)</sup>. Die Holländisch-westindische Kom-

<sup>1)</sup> Lettres de Mr. le comte d'Estrades, III, 262. — <sup>2)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 414, 560. — <sup>3)</sup> Calendar of the St. P. D. S., 1671—72, p. 208. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius 1672, p. 17; vgl. Zee-Politie der vereenichde Nederl. door Johan Tjassens, 's-Gravenhage 1670, p. 12. Verordnung vom 14./X. 1641 und 26./IV. 1652 über Ausrüstung und Bewaffnung der Mittelmeer- und Levantefahrer. — <sup>5)</sup> Nauticus V, 1900, p. 181, auch Ratgeber Gustav II. Adolphi in kolonialen Dingen; Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 361. — <sup>6)</sup> Onze Gouden Eeuw, I, 288. — <sup>7)</sup> Johan Tjassens, Zee-Politie, p. 64; vgl. History of New-Netherl. by O'Callaghan, I, p. 89; Johan de Witt en zijn tijd door P. Simons, Amsterdam 1832, IV, 156. — <sup>8)</sup> Groot Placaet-boeck door Cornelis Cauw, IV, 3153—54; Tjassens, Zee-Politie, p. 64. — <sup>9)</sup> Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, p. 327; The English Historical Review, 1896, Nr. 42 April, vol. XI, p. 235; History of New-Netherl. by O'Callaghan, I, p. 89; Tjassens, Zee-Politie, p. 65; Beiträge zur wirtschaftl. Entwicklungsgesch. der v. N. von Pringsheim, p. 26. — <sup>10)</sup> Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 327. — <sup>11)</sup> Ibid., I, p. 365, vgl. History of New-Netherl. by O'Callaghan, I, p. 90.

pagnie begann mit 80 Tonnen Gold Anfangskapital<sup>1)</sup>. Usselincx wurde von den Direktoren wegen seiner liberalen Ansichten bald abgesetzt; statt weiser Handelspolitik (mercator sapiens) wurde eine Abenteurerpolitik (avonturier) getrieben (Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 122). In Neu-Niederland wurde Getreide, Holz (namentlich starkes Eichenholz), Flachs, Hanf und Tabak erzeugt und großer Pelzhandel (namentlich in Biber- und Fischotterfellen) getrieben<sup>2)</sup>. Der Wert der Pelze wurde im Handel wohl durch die aus dem Orient stammende Weise bestimmt, daß man Flaschen mit Wasser füllte, mit verschiedenen Pelzsorten umwickelte und der Kälte einer Winternacht aussetzte. Die Flasche, deren Wasser nicht eingefroren, erwies sich als mit dem wärmsten und besten Pelz umwickelt<sup>3)</sup>. Der Bibergeil (castorium) wurde als Heilmittel verwendet<sup>4)</sup>, Biberurin galt ebenfalls als Heilmittel. Das Tragen von Schuhen aus Biberfellen war gut gegen die Gicht, das Biberfleisch war eßbar<sup>5)</sup>. Das Biberhaar oder die Biberwolle wurde zur Hutfabrikation verwendet<sup>6)</sup>. Die Biberfelle waren vom Dezember bis Mai/Juni zu gebrauchen<sup>7)</sup>. Von Texel—Calais—Brest—New-York sind es ungefähr 2903 Seemeilen. Da ein holländisches Kauffahrteischiff vom 21./III. bis 24./V. 1630 von Texel bis Manhattan gelangte<sup>8)</sup>, kann man wohl 2 Seemeilen pro Stunde Seefahrt durchschnittlich annehmen. In Kriegszeiten hatte man auf dem Seewege Texel—Faeroer—New-York wohl ca. 3778 Seemeilen zurückzulegen.

In Guyana (Surinam, Berbice, Essequibo) erzeugte man Zucker, Tabak, verschiedene Holzarten, wie Färbehölzer<sup>9)</sup>. Zum Betrieb einer Zuckermühle wurden daselbst ca. 18 Stück Vieh und 21 Leute gebraucht<sup>10)</sup>. Die Strecke Texel—Faeroer—Madeira—Cap-Vert—Cayenne betrug ca. 6244 Seemeilen.

<sup>1)</sup> T Verwerd *Europa door Petrus Valkenier*, Amsterdam 1675, I, 127. (In *Brieven van J. de Witt*, II, Deel, bewerkt door Robert Fruin, uitgegeven door N. Japikse, Amsterdam 1909 in *Werken van het Historisch Genootschap te Utrecht*, III Reeks No. 25, p. 418; dito *Geschiedenis van het Nederl. volk* door P. J. Blok, Groningen 1902, V, 476, ist von einer Ausgabe 1688, in R. W. P. de Vries, *M. Az. de Ruijter en zijne tijd*, Amsterdam 1907, p. 50, von einer solchen 1742 die Rede, beide Ausgaben waren mir nicht zugänglich.) — <sup>2)</sup> *Holl. Mercurius* 1667, p. 111; *Beschrijvinge van Nieuw-Nederl.* door A. van der Donck, p. 15, 28; *Geschiedenis van het Nederl. volk* door Blok, Groningen 1899, IV, 287. — <sup>3)</sup> *Meereskunde*, Heft 74, *Handelswege im Ostseegebiet in alter und neuer Zeit* von Christian Reuter, Berlin 1913, p. 33. — <sup>4)</sup> A van der Donck, *Beschrijvinge van N.-N.*, p. 82. — <sup>5)</sup> Dito, p. 83. — <sup>6)</sup> Dito, p. 84. — <sup>7)</sup> Dito, p. 86. — <sup>8)</sup> *History of New-Netherl.* by O'Callaghan, I, 319. — <sup>9)</sup> *Onze Gouden Eeuw*, III, 193, vgl. *Holl. Mercurius* 1670, p. 59. — <sup>10)</sup> *Het Ontroerde Nederlandt*<sup>3</sup> Amsterdam 1674, p. 92. (Der Autor dieses Buches war Tobias van Domselaar von Amsterdam [De Nederl. Zeemacht door J. J.

Aus Guinea wurden von den Holländern ausgeführt Gummi, Häute, Elefantenzähne, Pfeffer, Elfenbein, Gold<sup>1)</sup>. Das beste Gold soll zu Acanny, einem Landstrich weiter im Innern von der Goldküste, gewonnen worden sein (Het voorspel v. d. e. E. oorlog door Elias, II, 135). Die Eingeborenen tauschten Kupfer, Eisen und Tuch dagegen ein<sup>2)</sup>. Der Handel mit Sklaven war bedeutend an der Küste zu Guinea, wie zu Cap-Vert<sup>3)</sup>. Der Preis eines Sklaven soll sich auf 200—300 Gulden belaufen haben<sup>4)</sup>. Zu São-Paolo de Loanda (Angola, Nieder- oder Unter-Guinea) war großer Sklavenmarkt<sup>5)</sup>. Der Streit um den Negerhandel in Guinea war groß<sup>6)</sup>. Die Holländer hatten ferner eine geheime Kunst Soje oder Sarsche so zu färben, wie die Schwarzen es liebten und diesem Seidenzeug einen solchen Geruch im Verpacken zu geben, wie es zu Leiden, dem Hauptlieferungsort der Sarsche nach Guinea, üblich war<sup>7)</sup>. Auf den Cabo Verde-Inseln trieben die Holländer einen Tauschhandel, sie erhielten Felle, Wachs und Elfenbein gegen Eisen, Korallen, Krystall, Kupferschalen, Leinentuch, Glas, Branntwein, Scharlachstoff, Waffen, Pulver<sup>8)</sup>. Etwa 5022 Seemeilen hatten die Schiffe auf dem Seewege Texel—Faeroer—Madeira—Cap-Vert—Cabo Tres Puntas zurückzulegen. Vlissingen war mit der Hauptort für den westindischen Handel<sup>9)</sup>. Die Zahl der holländischen Westindienfahrer wird auf 11—20 Schiffe angegeben<sup>10)</sup>. Bei der langen Seefahrt können es nur größere, den Ostindien-

Backer Dirks, 's-Gravenhage 1890, I, 534; Geschiedenis van het Nederl. volk door P. J. Blok, Groningen 1902, V, 476], sein Buch wurde sehr angefeindet von Gerard Brandt [ibid.]. Nach De Navorscher, tweede Jaarg., Amsterdam 1852, p. 168, gab es auch 1676 eine Ausgabe. Tobias van Domselaar war auch der Verfasser von Ontroerde Leeuw, Amsterdam 1673, [De Navorscher, tweede Jaarg., Amsterdam 1852, p. 147]]. Valkenier, Verwerd Europa, III, 324—25; Histoire de Guillaume III par P. A. Samson, La Haye 1703, II, 97—98. — <sup>1)</sup> De oorsprong van Nederl. bezittingen op de Kust van Guinea door J. K. J. de Jonge, 's-Gravenhage 1871, p. 32. — <sup>2)</sup> Ibid. p. 34. — <sup>3)</sup> Lettres de Mr. le comte d'Estrades, I, 249. — <sup>4)</sup> Ibid., I, 249; Geschiedenis der Nederl. Volkplantingen door O. van Rees, p. 141. — <sup>5)</sup> Bijvoegsels bestaande in Nalezingen voor de vaderl. Hist. van Jan van Wagenaar door Hendrik van Wijn, Amsterdam 1797, II, 81, nach Alexander van der Capellen, Gedenkschriften uitgegeven door Robert Jaspas van der Capellen, Utrecht 1778. Alexander van der Capellen, Herr van Aartsbergen bei Rotterdam war um 1590/1600 geboren und starb 1656 nach Werken van het Historisch Genootschap te Utrecht, Nieuwe Reeks, No. 41 Utrecht 1855, Inleiding, p. XLVII. — <sup>6)</sup> Revue Historique, 33e année, tome XLCVIII, Mai-Août 1908, p. 62. — <sup>7)</sup> Original Papers containing the secret history of the Great Britain by James Macpherson, London 1775, I, 23, vgl. The Life of James II by James Stanier Clarke, London 1816, I, vol., pars II, p. 400. — <sup>8)</sup> Relation de ce qui s'est passé dans les îles de l'Amérique, par Jean Clodré, Paris 1671, II, 351. — <sup>9)</sup> Observations upon the United Prov. by Temple, p. 264. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, vol. V, p. 399; Leven van Cornelis Tromp, p. 85, De oorsprong van Nederl. bezittingen door J. K. J. de Jonge, p. 13.

fahrern an Schiffsraum annähernd gleiche Kauffahrteischiffe gewesen sein.

Die vereinigte Holländisch-ostindische Kompagnie wurde 1602 20./III. gegründet<sup>1)</sup>. Sie bestand aus 6 Kammern oder Handelskollegien, Amsterdam, Rotterdam, Delft, Middelburg, Hoorn, Enkhuizen<sup>2)</sup>. Aus den Vorstehern dieser Kammern wurde ein Siebzehnerausschuß gewählt<sup>3)</sup>. Diese Kompagnie begann mit einem Anfangskapital von 66 Tonnen Gold<sup>4)</sup>, sie hatte viel weniger von der Konkurrenz zu leiden als die westindische, weil die Spanier und Portugiesen in Ostindien nur geringe Macht entfalteten und der englische Wettbewerb eine Zeitlang gar nicht in Betracht kam<sup>5)</sup>. Sie war ein Nationalunternehmen<sup>6)</sup> und wurde von 1630 an souverän<sup>7)</sup>. Der Grundsatz beim Handel war, hier an wenig Waren lieber viele Prozente zu verdienen, als an vielen Waren wenige<sup>8)</sup>. Die Holländisch-ostindische Kompagnie soll ungefähr 100—140 Schiffe in Dienst gehalten haben<sup>9)</sup>, davon können 45—50 Schiffe zum Schutze der Kolonien verwendet worden sein<sup>10)</sup>. Man rechnete, daß diese Handelsgesellschaft ca. 10 000 Matrosen<sup>11)</sup> und ein Landheer von 30 000 Mann aufbringen könnte<sup>12)</sup>. Die Durchschnittszahl der ostindischen Handelsschiffe nach dem Mutterland von 1652—73 betrug 21<sup>13)</sup>. Hierbei werden wohl auch die kleineren Schiffe mit inbegriffen sein, denn die Angaben in den Quellen sprechen nur von 5—18 Ostindienfahrern<sup>14)</sup>. Der Rest an Schiffen wird zur Vermittlung des Handels zwischen den Kolonien und ihren Nachbarländern gedient haben. Was den Tonnengehalt anlangt, so wird derselbe bei 100—160' Länge auf 40—250 Last

---

<sup>1)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 23; P. Simons, Johan de Witt en zijn tijd, Amsterdam 1832, I Deel, IV Hoofdstuk, p. 155. — <sup>2)</sup> Tjassens, Zee-Politie, p. 52; Entwicklungsgesch. der Niederl. von Pringsheim, p. 26. — <sup>3)</sup> Klerk de Reus, Gesch. Überblick der Entwicklung der holl.-ostindischen Cie., p. 6. — <sup>4)</sup> TVerwerd Europa door Valkenier, I, 127. — <sup>5)</sup> Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 288. — <sup>6)</sup> W. Hunter, A history of British India, I, 365. — <sup>7)</sup> Klerk de Reus, Gesch. Überblick der Entwicklung der holl.-ostindischen Cie., p. VII. — <sup>8)</sup> Klerk de Reus, Gesch. Überblick der Entwicklung der holl.-ostindischen Cie., p. 293. — <sup>9)</sup> L. van Aitzema, V, XXXIV, 199; Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 355. — <sup>10)</sup> The works of Sir W. Temple, II, 219; Lettres de Mr. le comte d'Estrades, II, 526. — <sup>11)</sup> Lettres de Mr. le comte d'Estrades, II, 526. — <sup>12)</sup> The works of Sir W. Temple, II, 219. — <sup>13)</sup> Klerk de Reus, Gesch. Überblick der Entwicklung der holl.-ostindischen Cie., p. 118. — <sup>14)</sup> Holl. Mercurius 1653, p. 48; Publications of the Navy Records Society vol. XLI, Letters rel. to the first Dutch war, vol. V, p. 28, 40, 42; 197 L. van Aitzema, III, XXXIII, 809; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 280, 340, 414; Cal. of the St. P. D. S. 1652—53, V, 419, 1653—54, vol. VI, p. 50; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmaghtigden v. d. St., V, 81, 85; Letters addressed from London to Sir J. Williamson, Printed for the Camden Society 1874, I, 177; Leven van M. de Ruiter, I, 140.

oder 80—500 Tonnen angegeben<sup>1)</sup>. Die von den Engländern im Kampf genommenen holländischen Ostindienfahrer hatten aber bedeutend größeren Schiffsraum. Europe 600, Elephant 700 Tonnen<sup>2)</sup>, der stärkste 1673 genommene Ostindienfahrer 800 Tonnen<sup>3)</sup>, Golden Phoenix 113' Länge, 779 Tonnen<sup>4)</sup>, House de Swyte (het Huis te Zwieten) 111' Länge, 786 Tonnen<sup>5)</sup>, Arms of Rotterdam 119' Länge, 987 Tonnen<sup>6)</sup>, Slothany 112' Länge, 1114 Tonnen<sup>7)</sup>, Vogel-Struis 1200 Tonnen<sup>8)</sup>. Es ist daher der Schiffsraum der größeren Ostindienfahrer mindesten zu 350 bis 600 Last anzunehmen (s. früher Brederode 800 Tonnen und später die Schiffslisten). Die Besatzung soll aus 25 Matrosen und 25 Soldaten bestanden haben<sup>9)</sup>. Der Weg nach Batavia war in Friedenszeiten Texel—Calais—Brest—Madeira—Cap-Vert—Äquator—Ascension—St. Helena—Kap der guten Hoffnung—Insel Mauritius—Keeling oder Cocosinsel—Prinzeninsel—Batavia etwa 10 550 Seemeilen, in Kriegszeiten Texel—Faeroer—Madeira—Batavia ungefähr 11 672 Seemeilen. Die Abfahrt der Schiffe von Batavia erfolgte Dezember oder Januar, ihre Ankunft in Holland fand Juli-August statt<sup>10)</sup>. Nimmt man durchschnittlich 220 Tage in Friedenszeiten an, so käme auf die Stunde Fahrt etwa 2 Seemeilen. Im Juni und Juli segelten wieder andere Ostindienfahrer nach Batavia ab<sup>11)</sup>.

Aus Ostindien wurden von Holland folgende Waren hauptsächlich ausgeführt<sup>12)</sup>: Muskatblüte, Muskatennüsse (letztere

<sup>1)</sup> Klerk de Reus, *Gesch. Überblick der Entwicklung der holl.-ostindischen Cie*, p. 42. — <sup>2)</sup> Letters from London to Sir J. Williamson, I, 178. — <sup>3)</sup> Ibid., I, 181. — <sup>4)</sup> Publications of the Navy Records Society, vol. XXVI, A descriptive catalogue of the naval manuscripts in the Pepysian Library by J. R. Tanner, London 1903, I, 268. — <sup>5)</sup> Ibid., I, p. 270. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 268. — <sup>7)</sup> Ibid., I, 270. — <sup>8)</sup> Publications of the Navy Records Society vol. XXXVII, Letters rel. to the first Dutch war, vol. IV, p. 89. — <sup>9)</sup> L. van Aitzema, V, XXXIV, 199. — <sup>10)</sup> Mémoires sur le commerce des H., p. 212; die Reisedauer kann also nicht bloß 100 Tage gewesen sein, wie Angl, II, 9, 6, No. 117, p. 42 angibt. — <sup>11)</sup> Hydrographie par George Fournier, Paris 1679, p. 179. In Geschichte der Kunst und Wissenschaften, I. Band, 7. Abteilung, Geschichte der Mathematik, II. Teil, Geschichte der Kriegskunst von Johann Gottfried Hoyer, Göttingen 1797, p. 537 wird als erste Ausgabe die Jahreszahl 1667 genannt, siehe ferner Quellen und Literatur Isaac Commelin, Beginn en de voortgang van de vereenigde Nederl. geocroijerde O. I. Cie., 1—2 D., 1646, Sign.: Up 6908; Arnoldus Montanus, ambassadeur, Ambassades de la Compagnie Hollandaise des Indes de l'Orient vers l'empereur du Japon, T. 1—2, Leiden 1686; Gijsbert Karel, Graaf van Hogendorp, Bijdragen tot de Huishouding van Staet in het Koninkrijk der Nederl. D. 1—10, 's-Gravenhage 1818—25, dito de Verhandelingen over den Oostindischen Handel, Amsterdam 1801—02. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 70; 1653, p. 94; 1658, p. 94 124—124; 1659, p. 101—103; 1662, p. 106; 1663, p. 93; 1664, p. 131; 1665, p. 108; 1666, p. 156; Theatri Europaei Historische Beschreibung IX, 473; Wouter Schouten's van Haarlem O. J. vojagie, Amsterdam 1676, I boek, p. 56, 57, 78, II boek, p. 280, 282, 317; III boek, p. 119, 121, 165, 167.



wurden getrocknet, ihrer Schale entblößt, mit Kalk überzogen, unreife Muskatnüsse, in Essig oder Zucker gelegt, wurden zu Konfekt gebraucht), Muskatnußöl, Muskatblütenöl, Macis (der Muskatbaum auf den Banda-Inseln lieferte 3 Ernten, April, August, Dezember. Die Ernte im April war die beste<sup>1)</sup>). Der Ertrag der Muskatblüten und -Nüsse wechselte außerordentlich<sup>2)</sup>), Gewürznelke (sie reifte von Ende August bis Anfang Januar<sup>3)</sup>), 7 Jahre sollten vergehen, bis die abgeschnittenen Gewürznelken in Poulou-Rhan [Run] wieder tragfähig wurden<sup>4)</sup>), runder weißer Pfeffer (der beste), äthiopischer Pfeffer (Canang), der lange Pfeffer als Arzneimittel benutzt, Zimt, Zimtöl (der Zimtbaum bekommt alle 3 Jahre neue Schale, der beste Zimt wurde zu Punto Gale erzeugt [Point de Galle auf Ceylon]), Rohrzucker (Zuckermühle zu Batavia brauchte 20 Arbeitsbüffel zum Drehen der Mühle, Pflügen und Transportarbeit, 120 000 Pflanzen Zuckerrohr, 10 Chinesen zum Landbau, 7 zur Mühlenarbeit, 5 zum Rohrschneiden. Aus 10 000 Pflanzen wurden monatlich 900 Pfund Zucker gewonnen. Ferner waren nötig indischer Kanaster [Körbe] und indische Kähne<sup>5)</sup>). Später wurden die Zuckermühlen mit Wasser betrieben<sup>6)</sup>), (Puderzucker, Kandiszucker, Ingwer, Tee von Kanton (China), Reis (der weiße war der beste; wenn 2' hoch, wurde er geschnitten, gedörst, gekocht, zu Ballen geknetet, geröstet wurde er Avela genannt; es wurde auch Branntwein und Arac aus ihm bereitet), Sago (das innere geriebene Holz der Sagobäume [Sagoumanda Papedo] wurde mit Wasser gereinigt, zu Kuchen gebacken und getrocknet als Ersatz für Reis, Weizen und Roggen, der Brei wurde gegen Wassersucht verwendet, der Saft aus dem Sagobaum als Sagowein zu Essig, Branntwein oder Arak benutzt), die Flüssigkeit in der Kokosnußschale diente als Getränk und Heilmittel. Aus dem Mark wurde Kokosnußöl bereitet, Bananen (Pisang, jeder Baum hatte einen Zweig mit bis 100 Früchten), indische Vogelnester (Salangane [Schwalbenart *Hirundo esculenta*] zu Salanga oder Junkseilan [größte Mergui-Insel, Hinterindien] bereitete aus ihrem

<sup>1)</sup> Les Ouvriers de la onzième heure par E. Jurié de la Gravière, II, 120. — <sup>2)</sup> De Verwikkelingen tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, p. 86. — <sup>3)</sup> Les Ouvriers de la onzième heure par J. de la Gravière, II, 120. — <sup>4)</sup> The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, written by himself, Oxford 1857, II, 395. — <sup>5)</sup> De Opkomst van het Nederl. Gezag in O. I. door J. K. J. de Jonge, VI (III) Deel, p. XIII, die Angaben von Angl, II, 9, 6, No. 117, p. 42 sind nicht richtig. — <sup>6)</sup> Klerk de Reus, Geschichtl. Überblick der Entwickl. der holl. O.-I. Cie., p. 222.

Speichel eßbare Nester)<sup>1)</sup>, Benzoëharz (Benjamin), dem Bernstein ähnliches Harz (ostindisches Kopal von *Vateria indica*)<sup>2)</sup>, Opium<sup>3)</sup>, Tonkinesischer Moschus (in Zinnflaschen oder Bleibüchsen verwahrt), Ambra (grauer Amber), Weihrauch, Kardamomen (Früchte von *Elettaria cardamomum* als Heilmittel gebraucht, aus den Zweigen Lack bereitet), Tamarinde (*Tamarindus indica*, das Mark der Hülsen wie Obst eingemacht, Rinde zum Gerben verwendet, Holz war Nutzholz), Spikanard, Rhabarber, Myrobalani (Früchte von *Terminalia Chebula* und *Phyllanthus Emblica*, als Arzneimittel verwendet), Bezoarstein, Catechu (Cachou, Katechupalme, *Aracia catechu* lieferte den Extrakt, *Terra japonica*, *Areca catechu* die Betelnüsse), japanischer Kampher, Chinawurzel (von der China-stechwinde, *Sassaparille*, *Smilax China*), Chinesisches Wachs (Palmwachs von *Fraxinus chinensis*, durch eine Schildlaus erzeugt)<sup>4)</sup>, Indigo (von *Indigofera tinctoria*, im Juni gesät, im November—Dezember geschnitten, Blätter getrocknet, in steinernen Kufen mit salzigem Wasser geweicht, dann das Dickste gesiebt und getrocknet), Salpeter (der beste aus weißlicher Tonerde, in einer Grube mit Wasser gemengt, gerührt, das kräftige salpetrige Wasser abgeschöpft, in eiserner Pfanne gekocht und gereinigt; vgl. *Philosophical Transactions printed in the Savoy 1665/66*, Sign.: A. B. 3202, I, 103 *Bereitung in 2 Gruben auf die allereinfachste Art*), roter Siegellack von Surate, Hutlack, Sarglack, Zinn (von Salanga oder Junkseilan, größte Mergui-Insel, Hinterindien)<sup>5)</sup>, japanischer Stabkupfer, japanisches Porzellan, rohe Diamanten, Rubinen, Zirkin (*Hyacinth*), Mamoudi (persische Silbermünze), Perlen, Perlmutterchalen der Seeperlenmuscheln<sup>6)</sup>, Schildkrötenschalen (Schildpatt der Karettschildkröte [*Chelonia imbricata* oder *Testudo Caretta*], Molukken)<sup>7)</sup>, Kauris (Schlangenkopf, Geldmuschel oder Porzellanschnecke [*Cypraea*]), Sappanholz, rotes Sandelholz von Siam, schwarzes Elfenbeinholz von der Insel Mauritius, Kassiawholz, Rotang (*Calamus*, spanisches Rohr), Rohseide, japanische Seidenröcke, Legisseide von Ghilan (persische Provinz), chinesische Seide, bengalische Seide, Florettseide, Brokat (Seidenzeug mit Grund von Silber oder Gold), Mallemolle, Mammodis (grober indischer Musselin) Bettes, Chavonis (bengalischer Musselin), Adatais, Satin (Atlas), Percal, Garras, Zitz (feiner buntgefärbter Kattun.

<sup>1)</sup> A history of British India by Hunter, I, 343. — <sup>2)</sup> Ibid. — <sup>3)</sup> Ibid. — <sup>4)</sup> A history of British India by Hunter, I, 343. — <sup>5)</sup> Ibid. — <sup>6)</sup> Ibid. — <sup>7)</sup> Ibid.

Der Kattun war leichter herzustellen von der Kattunpflanze als vom Kattunbaum), Gingham, Bafetas (indisches Baumwollenzug), Sanas (weißes oder blaues ostindisches Baumwollenzug), Haman (feines dichtes ostindisches Baumwollenzug), Canequin (weißes indisches Baumwollenzug), Donghri (indisches Baumwolltuch), Salampouris, Draper, Persische Wolle der Provinz Kirman, Armosin (bengalischer feiner Taffet), Tarlatan (Baumwollengaze). Aus Vorstehendem ist ersichtlich, wie groß und reichhaltig der holländische Handel war und welche Gelegenheiten den Engländern zu Angriffen auf denselben geboten waren.

### Die Staatsverfassung.

Nach der Hinrichtung Charles I. von England 30. I. 1649 wurde England zu einer Republik erklärt. Das Parlament (Unterhaus) übte anscheinend die gesetzgebende Gewalt aus. Der Staatsrat war mit sehr umfassenden Vollmachten militärischer, diplomatischer, polizeilicher wie kriminalgerichtlicher Befugnisse ausgestattet. Die hauptsächlich vollziehende Gewalt war aber tatsächlich in den Händen Oliver Cromwells, des Lord-Leutnants der 3 Reiche Großbritanniens. An Stelle des Oberhauses trat als Obergericht ein Oberkriminalgericht. Am 20./IV. 1653 wurde das lange Parlament aufgelöst. Vom 5. Juli bis 12. Dezember 1653 bestand das kleine oder Barebone-Parlament. Am 23./XII. 1653 nahm Cromwell Besitz von der Lordprotektorwürde<sup>1)</sup>.

Mit dem Tode Willems II. von Oranien 6./XI. 1650<sup>2)</sup> begann für Holland die statthalterlose Zeit. Die Generalstaaten repräsentierten die Souveränität der Glieder der Union, ohne selbst souverän zu sein<sup>3)</sup>. Die Versammlung der Generalstaaten (Hoog Mogende) setzte sich zusammen aus den Abgeordneten der Provinzen Holland, Zeeland, Friesland, Geldern, Utrecht, Oberijssel

<sup>1)</sup> Vgl. Ranke, Englische Geschichte, Abschnitt: Die Republik in England 1649—53; F. C. Schlossers Weltgeschichte, Frankfurt a. M. 1854, 15. Band. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius 1650, p. 54, 56; Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht 1869, 25. Jaarg., V. Reeks, V. Deel; Journael van Johan van Kerckhoven, Herr van Heenvliet, p. 543—44; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, Tome III, Livre X, p. 24; Sidney Papers by R. W. Blencowe, London 1825, p. 105; P. A. Samson, Histoire de Guillaume III, La Haye 1703, I, 119; Vaderl. Historie van J. van Wagenaar, Amsterdam 1755, XII Deel, p. 118; A. Lefèvre-Pontalis, J. de Witt, I, 58. — <sup>3)</sup> A. Lefèvre-Pontalis, I, 71.

(Ommelanden), Groningen (Stad en Landen)<sup>1)</sup>; Sie umfaßte 800 Personen<sup>2)</sup>, sie übte die gesetzgebende Gewalt aus und saß in Permanenz<sup>3)</sup>. Jede Provinz hatte eine Woche der Reihe nach den Vorsitz durch Stellung eines Präsidenten<sup>4)</sup>. Bei Entscheidung über Krieg und Frieden, auswärtige Bündnisse, Geldbeiträge und Münzprüfung mußte Einstimmigkeit sein<sup>5)</sup>. Der Versammlung der Generalstaaten kam zu die Vergebung der höchsten militärischen Stellen zu Lande wie zur See<sup>6)</sup>. Sie bestimmte die Stärke des Landheeres wie der Flotte<sup>7)</sup>, ihr stand die Regelung der Gelder für die Landesverteidigung zu<sup>8)</sup>. Die Gelder wurden von jeder Provinz nach ihrem Belieben erhoben<sup>9)</sup>. Den Generalstaaten war untergeordnet der Staatsrat. Admiraltätsrat und die Rechnungskammer<sup>10)</sup>. Der Staatsrat schlug vor, beriet und vollzog die Beschlüsse der Generalstaaten<sup>11)</sup>. Im Staatsrat hatte jeder Deputierte der Reihe nach den Vorsitz<sup>12)</sup>. Er war zusammengesetzt aus 12 Mitgliedern, 3 von Holland, je 2 von Zeeland, Geldern und Utrecht, je 1 von Friesland, Groningen, Oberijssel<sup>13)</sup>. Der Staatsrat (gecommitteerde Raden) kam täglich zweimal zusammen, um die Staatsleitung im Namen der Generalstaaten zu führen. Er wurde gewählt durch die Ritterschaft und Städte, hatte unter sich die Leitung des Finanzwesens, konnte die Offiziere bis zum Kapitän ernennen, besaß die höhere Polizeigewalt und richterliche Befugnis in Streit- wie Steuersachen<sup>14)</sup>. Der Staatsrat beratschlagte mit dem Landesadvokat, seit 1618 Ratspensionär von Holland genannt<sup>15)</sup>, der im Rang nach den Abgeordneten kam und dessen Amt alle 5 Jahre neu verliehen wurde<sup>16)</sup>. Der Ratspensionär war eine vermittelnde Vertrauensperson zwischen den Generalstaaten und den auswärtigen Gesandten, sowie eine maßgebende Persönlichkeit in Finanzsachen<sup>17)</sup>. Der Amtsschreiber (griffier) der General-

1) Observations upon the United Prov. by Temple, p. 132; vgl. Justus Bernhard Westercamp, das Bundesrecht der vereinigten Niederlande von 1579—1795; Marburg 1890. — 2) wie 1). — 3) Lefèvre-Pontalis, I, 70. — 4) Observations upon the United Prov. by Temple, p. 136; Lefèvre-Pontalis, I, 70. — 5) Observations upon the United Prov. by Temple, p. 137; De Gids 52e Jaarg., IVeReeks, VIe Jaarg., Amsterdam 1888, Nov. p. 210. — 6) Lefèvre-Pontalis, I, 32, 71, 73. — 7) Dito, p. 70. — 8) Observations upon the United Prov. by Temple, p. 110; Historische schetsen door J. R. Thorbecke, 's-Gravenhage, p. 3; Lefèvre-Pontalis, I, 71. — 9) Observations upon the United Prov., pg. 143. — 10) Observations upon the United Prov., p. 134. — 11) Ibid., p. 141, vgl. Lefèvre-Pontalis, I, 73. — 12) Observations upon the United Prov. by Temple, p. 140. — 13) Lefèvre-Pontalis, I, 72. — 14) Observations upon the United Prov. by Temple, p. 143; Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 143—144. — 15) Onze Gouden Eeuw, I, 144; Lefèvre-Pontalis, I, 71. — 16) Observations upon the United Prov., p. 125. — 17) Onze Gouden Eeuw, I, 150, vgl. Jacob Georg Hieronijmus van Tets, Dissertatio continens historiam

staaten stand dem Ratspensionär zur Seite<sup>1)</sup>. Der Admiralitätsrat setzte sich zusammen aus 5 Kollegien: 1. Middelburg für Zeeland, 2. Rotterdam für Südholland oder die Maas, 3. Amsterdam für Nordholland, 4. Hoorn oder Enkhuizen für Westfriesland oder Nord-Quartier, 5. Harlingen für Friesland<sup>2)</sup>. Jedes Kollegium hatte 4 Abgeordnete aus der Provinz, in der es seinen Wohnsitz hatte, und 3 von den anderen Provinzen, in Summa 7 Mitglieder<sup>3)</sup>. Jedes Kollegium verfügte über die Besetzung der niederen Stellen in der Flotte und hatte sein eignes Gebiet zur Erhebung der Convoeien und Licenzien<sup>4)</sup>, verteilte die Prisen und übte die richterliche Befugnis in Streitsachen über die Prisen und Seeräuberei aus<sup>5)</sup>. Die Rechnungskammer ist aus 2 Abgeordneten jeder Provinz zusammengesetzt, sie hat die Rechnungen zu prüfen<sup>6)</sup>. In Holland gab es 4 Grade von Rechtsprechung: 1. die Schöffen von Amsterdam, 2. der Gerichtshof zu Haag, bestehend aus 9 Holländern und 3 Zeeländern, 3. der Obergerichtshof oder „Hohe Rat“ (Hooge Raad), 4. die Revision in der Versammlung der Generalstaaten<sup>7)</sup>. Die Staaten von Holland (Groot Mogende, zum Unterschied der anderen Provinzen, die nur Mogende betitelt wurden [nach Klerk de Reus, Gesch. Überblick der Entwickl. d. Niederl.-ostind. Cie., p. 6]), hielten ihre Versammlungen im Hof zu Haag viermal ab (Februar/März, Juni, September, November)<sup>8)</sup>. Diese Versammlung bestand aus 1 Adelligen und je 1 Abgeordneten der 18 hierzu bestimmten Städte<sup>9)</sup>. Die Staaten von Holland hatten verwaltende, militärische, finanzielle und

*muneris consilarii Hollandiae, Lugdunum Balavorum 1836; Dienstvorschrift für den Ratspensionär vom 20./III. 1641 (Historisch Verhael en Politieke Bedenkingen aangaende de Bestieringe van Staet onder de Bedieningen van de Heeren de Witt, Amsterdam 1677, p. 4, 11, 12; Leeven en dood der gebroeders C. en J. de Witt door Emanuel van der Hoeven, Agent des Herzogs von Sachsen-Weißenfels, Amsterdam 1705, I, 20—25. [Die in De Navorscher 3e Jaarg. 1853, p. 209 genannte neue Ausgabe 1708 war mir nicht zugänglich]; J. de Witt en zijn tijd door P. Simons, I Deel, VI. Hoofdstuk, Bijlagen p. 237—45; Histoire de la vie et de la mort des 2 frères C. et J. de Witt par Théodore Verhoeven, Utrecht 1709, I, 31 [eine französische umgearbeitete Übersetzung des Werkes von E. van der Hoeven]. Dienstvorschrift für denselben vom 2./VIII. 1658 (E. van der Hoeven, I, 120—127; P. Simons, I D., VI. Hoofdst. Bijl., p. 246—58). Dienstvorschrift vom 25. VII. 1663 (P. Simons, ibid. p. 279—91). — <sup>1)</sup> Lefèvre-Pontalis, I, 71, vgl. van Riemsdijk, De Griffie van Hare Hoogmogenden (Geschiedenis van het Nederl. volk door Petrus Johannes Blok, Groningen 1902, V, 94. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the first Dutch war, I, 55; Observations upon the United Prov., p. 144—45; Histoire des luttes entre les puissances maritimes par le baron Sirtema de Grovestins, Paris 1851, I. partie, p. 147; J. de Witt en zijn tijd door P. Simons, I D., IV Hoofdstuk, p. 319. Die Angabe von L'art de bâtir les vaisseaux à Amsterdam 1719, II, 18 ist nicht ganz zutreffend (siehe später). — <sup>3)</sup> Observations upon the United Prov., p. 145. — <sup>4)</sup> Onze Gouden Eeuw, I, 215. — <sup>5)</sup> Dito, I, 216. — <sup>6)</sup> Observations upon the United Prov., p. 144. — <sup>7)</sup> Lettres de Mr. le comte d'Estrades, V, 317; Observ. upon the U. Pr., p. 130. — <sup>8)</sup> Observations upon the United Prov., p. 126. — <sup>9)</sup> Observations upon the United Prov., p. 123. — Lefèvre-Pontalis, I, 76.*

richterliche Machtbefugnisse<sup>1)</sup>. Sie hatten das Vorschlagsrecht zu den höchsten Befehlshaberwürden<sup>2)</sup>. Der Rat von Amsterdam, der einflußreichsten Stadt in Holland, bestand aus 36 Personen<sup>3)</sup>, es gab daselbst 4 regierende Bürgermeister<sup>4)</sup>, sie hatten die Schlüssel der Bank von Amsterdam in Verwahrung<sup>5)</sup>. An Reibungen mannigfachster Art zwischen den Generalstaaten und den Provinzen, wie zwischen den Generalstaaten und dem Staatsrate fehlte es nicht<sup>6)</sup>.

### Die inneren Verhältnisse.

Für Cromwell und das Parlament von England war es zunächst nach Überwindung der regulären königlichen Streitkräfte zu Lande darauf angekommen, sich der Flotte zu vergewissern und mit deren Hilfe die royalistischen Reste aus den anliegenden Inseln zu vertreiben, sowie die Kolonien zur Unterwerfung unter die Republik zu bringen. Die englische Flotte befand sich 1647 unter dem Befehl des Presbyterianers William Batten, nachdem Sir Robert Rich, earl of Warwick (third Lord Rich, 1587—1658, seit 1618 earl of Warwick, 1643—45 und 1648—49 Lord high admiral, sein Enkel Robert Rich heiratete 1657 Frances, eine Tochter Oliver Cromwells [The Encyclopaedia Britannica]) den Oberbefehl niedergelegt<sup>7)</sup>. Batten wurde dem Parlament verdächtig und man stellte den Independenten, Oberst Thomas Rainsborough, über ihn<sup>8)</sup>. Infolgedessen riß sich der royalistisch gesinnte Teil unter Batten im Mai 1648 los und segelte im Juni nach Holland<sup>9)</sup>. Der Presbyterianer Lord Francis Willoughby of Parham wurde zum Viceadmiral der royalistischen Flotte gemacht<sup>10)</sup>. Batten

<sup>1)</sup> Lefèvre-Pontalis, I, 74. — <sup>2)</sup> Ibid., I, 73. — <sup>3)</sup> Observations upon the United Prov. p. 112. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 115. — <sup>5)</sup> wie <sup>3)</sup>. — <sup>6)</sup> Adrianus Kluit, Historie der Hollandische Staatsregeering, Amsterdam 1803, III, 223. — <sup>7)</sup> A Life of Richard Badiley by Thomas Alfred Spalding, Westminster 1899, p. 12; Robert Blake by Hepworth Dixon, London 1856, p. 92; England in the Mediterranean by Julian Stafford Corbett, London 1904, I, p. 185; der Sohn von Andrew Batten of Easton St. George nahe Bristol (Pepys, The Diary, Supplementary Volume Pepysiana, London 1899, p. 171; Pepys, The Diary, I, 162, 1643 Vizeadmiral des earl of Warwick). — <sup>8)</sup> A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 13; The King in Exile by Eva Scott, London 1905, p. 43; R. Blake by H. Dixon, p. 93; England in the Mediterranean by J. S. Corbett, I, p. 185. — <sup>9)</sup> B. Whitelockes Memorials, p. 303; A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 13; The King in Exile by E. Scott, p. 43; From Howard to Nelson by John Knox Laughton, London 1899, p. 89. — <sup>10)</sup> The Fuller Worthies library, No. 26—29, The complete works of Andrew Marvell ed. by Alexander B. Grosart, Blackburn 1875, II, 208, siehe später; B. Whitelocke's Memorials, p. 322; The King in Exile by E. Scott, p. 48; A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 16; England in the Mediterranean by J. S. Corbett, I, 186 p. 186.

wurde geadelt und erhielt den Rang als Contreadmiral<sup>1)</sup>. Dieser Flotte hatten sich ferner angeschlossen die Kapitäne Joseph Jordan, Thomas Allen<sup>2)</sup>, wie Robert Holmes<sup>3)</sup> und Sir John Minnes oder Mennes<sup>4)</sup>, auch Edward Spragg (s. später) soll sich unter denselben befunden haben (England in the Mediterranean by Corbett, II, 70). Der neuernannte parlamentarische Admiral, earl of Warwick, suchte 19./IX. 1648 die royalistischen Schiffe auf und blockierte dieselben vor Hellevoetsluis (Voorne, am Haringvliet)<sup>5)</sup> bis 21./XI. 1648, wo er nach England zurücksegelte<sup>6)</sup>. Prinz Rupert von der Pfalz wurde Batten's Nachfolger im Oberbefehl über die royalistische Flotte<sup>7)</sup>. Er machte 1649 zu seinem Viceadmiral seinen Bruder Moritz und zum Contreadmiral Sir John Minnes<sup>8)</sup>. Batten und Joseph Jordan zogen sich vom Dienst in der Flotte zurück<sup>9)</sup>. Ende Januar 1649 segelte Rupert mit seiner Flotte vor Kinsale (nahe Cork, Irland)<sup>10)</sup>. 12./II. 1649 wurden die Obersten Robert Blake, Edward Popham und Richard Deane zu Commissioners of the navy (Flottenkommissaren) ernannt<sup>11)</sup>. 24./II. 1649 wurden sie zu Befehlshabern der Flotte bestimmt<sup>12)</sup>. Blake erhielt den Auftrag, gegen Rupert vorzugehen<sup>13)</sup>, er blockierte

<sup>1)</sup> The King in Exile by E. Scott, p. 52; A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 13; England in the Mediterranean by J. S. Corbett, I, p. 186. — <sup>2)</sup> Rupert by Eva Scott, Westminster 1899, p. 223; Thomas Allen oder Allin of Blundeston, geboren 1612 (Pepys, The Diary, London 1897, III, pg. 4, vgl. VI, 267. The Royal Navy by Wm. Laird Clowes, London 1898, II, vol., chapt. XXI, p. 119 und England in the Mediterranean II, 46. — <sup>3)</sup> Schiffseigner zu Lowestoft, county Suffolk (Publications of the Navy Records Society, vol. XXVI, A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 12; Biographia Navalis by John Charnock, London 1794, I, 4). Die Angaben in White Kennet, A register and chronicle, London 1728, p. 683 können sich nicht auf dieselbe Persönlichkeit beziehen. — <sup>4)</sup> Leben des Prinzen Ruprecht von der Pfalz von A. von Treskow, Berlin 1854, p. 202; Rupert by E. Scott, p. 254. — <sup>5)</sup> Leben des Prinzen Ruprecht von der Pfalz von A. von Treskow, Berlin 1854, p. 194; Sohn von Andrew Minnes of Sand, geboren 1./III. 1598, geadelt 1641, Kapitän 1642 (Pepys, The Diary, London 1897, II, 7), gebürtig von Sandwich, Kent (The Fuller Worthies library. No. 26—29, The complete works of Andrew Marvell, ed. by Alexander B. Grosart, Blackburn 1875, II, 50; Marvell wurde 1621 geb [vol. I, Memorial introduction, p. XXIII] war 1633—44 auf der Universität [ibid., p. XXIX], 1663 Sekretär des Gesandten earl of Carlisle in Rußland, Schweden und Dänemark [ibid., p. XLVIII], † 1678 [ibid. p. LI]. — <sup>6)</sup> A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 16; Rupert by E. Scott, p. 223; R. Blake by H. Dixon, p. 94. — <sup>7)</sup> Rupert by E. Scott, p. 232. — <sup>8)</sup> The King in Exile by E. Scott, p. 66. — <sup>9)</sup> Leben des Prinzen Ruprecht von A. v. Treskow, p. 194. — <sup>10)</sup> England in the Mediterranean by J. S. Corbett, I, p. 187; vgl. Rupert by E. Scott, p. 227. — <sup>11)</sup> Rupert by E. Scott, p. 232; A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 18; England in the Mediterranean by J. S. Corbett I, p. 202. — <sup>12)</sup> B. Whitelocke's Memorials, p. 375. — <sup>13)</sup> Edmund Ludlow, The Memoirs, I, 224; A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 24. Edward Popham, Sohn von Sir Francis Popham of Houndstreet, Somerset and Littlecote (E. Ludlow, The Memoirs, I, 91), geb. um 1609 (England in the Mediterranean, I, p. 190, — <sup>14)</sup> The life of Richard Deane by John Bathurst Deane, London 1870, p. 399; Blake by H. Dixon, p. 100; Seekriegsgeschichte von Alfred Stenzel, Hannover 1910, III, p. 28.

ihn in Kinsale. Letzterer benutzte die durch einen heftigen Nordwestwind verursachte Zerstreung von Blakes Flotte zum Entkommen, Nov. 1649<sup>1)</sup>. Er segelte nach Cadiz<sup>2)</sup>, von da nach dem Tejo<sup>3)</sup>, wo er in der innerhalb der Tejomündung befindlichen Bai von Oéiras Schutz fand<sup>4)</sup>. 1./XII. 1649 wurde der Beschluß gefaßt, eine Flottenabteilung in Stokes-Bay (westl. v. Portsmouth) zu versammeln und die Verfolgung Ruperts aufzunehmen. In dieser Abteilung befanden sich Richard Badiley<sup>5)</sup> und William Penn<sup>6)</sup>. 2./III. 1650 segelte sie ab und ankerte in der Bai von Cascaes außerhalb der Tejomündung<sup>7)</sup>. 10./V. 1650 kam Blake daselbst an<sup>8)</sup> und später noch Popham<sup>9)</sup>. Die Einschließung Ruperts vor Lissabon ist als erstes Ohnmachtszeichen Portugals gegenüber England anzusehen<sup>10)</sup>. Sept./Oktober 1650 wurde Rupert zum Verlassen Lissabons gezwungen<sup>11)</sup>. Seine Fahrt ging von da nach Estepona zwischen (Gibraltar und Malaga)<sup>12)</sup>, Malaga<sup>13)</sup>, Velez, Motril (Granada), Cabo de Gata (südöstlich von Almeira), Cabo de Palos (östlich von Cartagena)<sup>14)</sup>, den Balearen<sup>15)</sup>, Toulon<sup>16)</sup>. Blake und jedenfalls auch Popham waren inzwischen heimgekehrt und hatten Penn Befehl gegeben, Rupert mit einer Abteilung zu folgen und eine Zeitlang vor Malaga zu kreuzen<sup>17)</sup>. Von diesem Zeitpunkt ab begann das dauernde Auftreten Englands im Mittelmeer<sup>18)</sup>. Verlor Penn auch Rupert aus Sicht, sein Erscheinen hatte doch zur Folge, daß derselbe dadurch sich überhaupt im Mittelmeer nicht mehr sicher fühlte<sup>19)</sup>. Er segelte wahrscheinlich von Toulon aus nach Tunis<sup>20)</sup> und begab sich von da der afrikanischen Küste entlang nach Madeira, zu den Azoren (S. Miguel, Terceira), wo ihn 28.—30./IX. 1651 ein heftiger Sturm überrascht haben soll<sup>21)</sup>.

---

<sup>1)</sup> A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 33; From Howard to Nelson by J. K. Laughton, p. 89; Seekriegsgeschichte von A. Stenzel, III, 29. — <sup>2)</sup> England in the Mediterranean by J. S. Corlett, I, p. 204. — <sup>3)</sup> Rupert by E. Scott, p. 241, A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 36. — <sup>4)</sup> A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 38 bis 39. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 37. — <sup>6)</sup> England in the Mediterranean by J. S. Corbett I, p. 229. — <sup>7)</sup> A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 38. — <sup>8)</sup> wie <sup>7)</sup>. — <sup>9)</sup> Ibid., p. 43; England in the Mediterranean by J. S. Corbett, I, p. 210. — <sup>10)</sup> Seekriegsgeschichte von A. Stenzel, III, 29. — <sup>11)</sup> Rupert by E. Scott, p. 244; A Life of R. Badiley by Th. A. Spalding, p. 50; Account of the events in Malaga, Velez and Carthage between the ships of Rupert and those of the Parliament 26. XII. 1650, Hist. M. S. S., Comm., 3th Report, App. I, p. 547. — <sup>12)</sup> Rupert by E. Scott, p. 244. — <sup>13)</sup> England in the Mediterranean, I, p. 218. — <sup>14)</sup> Rupert by E. Scott, p. 245. — <sup>15)</sup> England in the Mediterranean, I, p. 219. — <sup>16)</sup> Ibid., I, p. 219; A Life of R. Badiley by Spalding, p. 50; Rupert by E. Scott, p. 245. — <sup>17)</sup> England in the Mediterranean, I, p. 229. — <sup>18)</sup> Seekriegsgeschichte von A. Stenzel, III, 29. — <sup>19)</sup> England in the Mediterranean, I, p. 236. — <sup>20)</sup> Rupert by E. Scott, p. 245. — <sup>21)</sup> Rupert by E. Scott, p. 247.



Von Terceira segelte er nach Fayal (Azoren)<sup>1)</sup>, den Kanarischen Inseln<sup>2)</sup>, Cabo Blanco (Saharaküste, nordwestlich von der Insel Arguin)<sup>3)</sup>, Santiago (Cabo Verde Insel), zum Gambiafluß<sup>4)</sup>, nach Barbados, Santa Lucia, Montserrat, Nevis<sup>5)</sup>, Anguilla, wo er wiederum von einem schrecklichen Sturm heimgesucht wurde. Auf der Insel St. Ann (Virgin islands) landete er ganz allein. Von hier aus trat er die Heimfahrt an und kam im März 1653 an der Loiremündung zu Paimboeuf vor Nantes (Loire inférieure) an<sup>6)</sup>. Solange man in schwebender Ungewißheit über den Ausgang von Ruperts Flotte blieb, erschien dieselbe den Engländern als ein Schreckgespenst. Sie fürchteten, daß ihre Newfoundland-fischerei durch sie beunruhigt würde<sup>7)</sup>. Die Holländer dagegen hegten die geheime Hoffnung, daß ihr Mittelmeergeschwader durch Ruperts Schiffe verstärkt werden könnte<sup>8)</sup>. Nicht zum wenigsten hatte er Cromwell zur größeren Entfaltung der englischen Seemacht gezwungen<sup>9)</sup>, vielleicht auch den royalistischen Anhang in den englischen westindischen Kolonien gestärkt.

Sir John Greenville war Gouverneur von den Scilly-Inseln. Auf der St.-Mary-Insel war die stärkste Festung (St.-Mary castle). Blake und Sir George Ayscue vereinten ihre Kräfte im April 1651 zur Unterwerfung derselben<sup>10)</sup>. Zum ersten Male erwies sich die Beschießung mit Schiffskanonen gegen einen befestigten Ort erfolgreich<sup>11)</sup>. 23./V. 1651 ergaben sich die Scilly-Inseln<sup>12)</sup>.

Auf der Insel Man (im „Irischen Meer“) befanden sich die Forts Derby und Douglas, die Kastelle Rushen und Peele. Die Witwe des James Stanley, 7. earl of Derby, eine geborene Char-

---

<sup>1)</sup> Ibid., p. 251. — <sup>2)</sup> Ibid., p. 252. — <sup>3)</sup> Ibid., p. 253; Ruprecht von der Pfalz von A. von Treskow, p. 200. — <sup>4)</sup> Rupert by E. Scott, p. 256. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 260. In Barbados war 29./IV. 1650 als Gouverneur des Prinzen von Wales Lord Francis Willoughby of Parham an Land gegangen (The history of England from 1603—60 by F. Ch. Montague, London 1907, p. 379); vgl. später (The Diary of John Evelyn ed. by Austin Dobson, London 1906, II, 133, Francis Willoughby, 5<sup>th</sup> baron Willoughby of Parham geb. 1613, Gouverneur von Barbados 1650—1666). — <sup>6)</sup> Ruprecht von der Pfalz von A. von Treskow, p. 201; Rupert by E. Scott, p. 262. Über den Verbleib des Prinzen Moritz vgl. J. Heath's Chronicle, II p. 336 und Memoirs of Prince Rupert by Eliot Warburton, London 1849, III, 427. — <sup>7)</sup> Calendar of the State Papers Domestic Series by M. A. E. Green, London 1877, 1651—52, IV, 294. — <sup>8)</sup> A Life of R. Badiley by Spalding, p. 164. — <sup>9)</sup> Bijdragen tot de Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen door Dr. H. J. Broers, Utrecht 1869, p. 129. — <sup>10)</sup> The History of England by John Oldmixon, London 1730, I, 399. — <sup>11)</sup> Edward Hyde, earl of Clarendon, The History of the rebellion, Oxford 1888, vol. V, book XV, p. 37; Blake by Dixon, p. 138; Seekriegsgeschichte von A. Stenzel, III, 30. Kampf der Holzwände gegen Steinwände. — <sup>12)</sup> A Life of R. Badiley by Spalding, p. 51, vgl. The History of England by J. Oldmixon, I, 399.

lotte de la Trémoille, gebot über diese Insel<sup>1)</sup>. 25./X. 1651 erschienen die Obersten Duckenfield und Bird daselbst<sup>2)</sup>, 31./X. erzwangen sie die Unterwerfung<sup>3)</sup>. Zu Cornet castle auf der Insel Guernesey befehligte Roger Burges<sup>4)</sup>, er ergab sich November 1651<sup>5)</sup>. Sir George Carteret war Gouverneur auf der Insel Jersey. Blake und Oberst Heynes (Haynes) brachten dieselbe vom 15.—26./X. 1651 zur Unterwerfung bis auf Mount-Orgillous-castle, welches Lord Henry Jermyn verteidigte, und Elizabeth-castle, welches Philip Carteret unter sich hatte<sup>6)</sup>. Mount-Orgillous-castle fiel 10—12 Tage danach<sup>7)</sup>. Erst Mitte Dezember 1651 übergab Philip Carteret, ein Verwandter Sir George Carterets (The Encyclopaedia Britannica), Elizabeth-castle an Oberst James Neave (wohl einen Stellvertreter Blakes)<sup>8)</sup>. Sir George Ayscue war schon im Juni 1651 bald nach der Unterwerfung der Scilly-Inseln von Plymouth nach Barbados abgefahren<sup>9)</sup>. Er war 15./X. 1651 vor dieser Insel erschienen und hatte 11. I. 1652 dieselbe mit Hilfe des Oberst Sir Thomas Moddyford (Modyford), der den Gouverneur Lord Francis Willoughby of Parham zum Vergleich nötigte, zur Übergabe gebracht<sup>10)</sup>. Die Orkney-Inseln wurden im Februar 1652 durch Oberst Overton der Herrschaft der Republik zugeführt<sup>11)</sup>. Sir George Ayscue unterwarf ferner die Insel Nevis und St. Christopher<sup>12)</sup>, ebenso 12./III. 1652 Virginien, wovon Sir

1) Edward Hyde, earl of Clarendon, The History of the rebellion, vol. V, book XIII, p. 185; The life of Edward Hyde earl of Clarendon by Sir Henry Craik, London 1911, I, 356; Ranke, Engl. Geschichte, Abschnitt: Machtstellung der Republik zu Lande und zur See; In Thomas Milner, The History of England, p. 556, wird fälschlich Lord Strange als count of Derby genannt. — 2) The History of England by J. Oldmixon, I, 400. — 3) A Life of R. Badiley by Spalding, p. 51. — 4) The History of England by Lawrence Eckard, London 1718, II, 729 (erste Ausgabe 1707 nach The Political History of England, vol. VIII, the hist. of E. by Richard Lodge, London 1910, p. 482; 3. Ausgabe 1720 nach Politik Cromwells in der Auffassung Thurloes von Dr. Sigismund, Freiherrn von Bischoffshausen, Innsbruck 1899, Vorwort, p. IX. Dieselbe war mir nicht zugänglich). — 5) The History of England by Oldmixon, I, 400. — 6) Sidney Papers ed. by R. W. Blencowe, London 1825, p. 125; R. Coke, A detection of the Court of England, II, 14; The History of England by Oldmixon, I, 399—400. — 7) The History of England by Oldmixon, I, 399. — 8) Sidney Papers by R. W. Blencowe, p. 128, vgl. Holl. Mercurius 1652, p. 3, 22./XII. 1651; A Life of R. Badiley by Spalding, p. 51, 12./XII. 1651. — 9) Holl. Mercurius 1651, p. 50; B. Whiteo cke's Memorials, p. 467. — 10) B. Whitelocke's Memorials, p. 495, 1./I. 1652, vgl. p. 500, 506; A Chronicle of the Kings of England by Sir Richard Baker ed. by E. Phillips, London 1674, p. 630; J. Heath's Chronicle. II, 306, p. 306; John Entick, A new naval history, p. 520; R. Coke, A detection, II, 14; History of the Commonwealth by S. R. Gardiner, London 1897, II, 76; The history of England by F. Ch. Montague, London 1907, p. 380; Herbert Levi Osgood, The American colonies in the seventeenth century, New York 1907, III, 119. — 11) Sidney Papers by R. W. Blencowe, p. 133. — 12) Sir Richard Bakers Chronicle ed. by E. Phillips, p. 630; A complete history of the transactions at sea by Josiah Burchett, London 1720, book III, chapt. XIX, p. 380.

William Berkeley Gouverneur war<sup>1)</sup>. Dem Beispiele der Übergabe folgten die Bermudas-Inseln und 29./V. 1652 auch Maryland<sup>2)</sup>.

Mit der Einnahme von Clonmell am Suir (Grafschaft Tipperary) Mai 1650 war die Behauptung Irlands für Cromwell gegen eine gefährliche Reaktion gesichert<sup>3)</sup>. Durch den Sieg bei Worcester am Severn, 3./IX. 1651 wurde der Prinz von Wales (Charles II.) aus Schottland vertrieben. Er landete 17./X. 1651 zu Fécamp in der Normandie<sup>4)</sup>. Cromwell konnte über Großbritannien in seiner Einheit gebieten. Was man befürchten konnte, daß die royalistische Partei die Orkney-Inseln in die Hände der Holländer spielen würde, um ihnen die Fischereirechte zu sichern als Preis für ihren Beistand gegen die englische Republik<sup>5)</sup>, oder die Inseln Guernesey und Jersey an Frankreich versprechen, um dasselbe dadurch zum Bundesgenossen zu gewinnen<sup>6)</sup>, war nicht eingetreten.

Zur Brautwerbung für seinen Sohn, den Prinzen Willem, hatte Frederik Hendrik von Oranien, Statthalter der Generalstaaten, 1641 eine auserlesene Gesandtschaft an den englischen Hof abgefertigt, die aus Johan Wolfert van Brederode<sup>7)</sup>, François van Aerssen, Herrn van Sommelsdijk<sup>8)</sup> und Johan Poliander van

<sup>1)</sup> The History of England by Oldmixon, I, 401; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 77. — <sup>2)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 78. — <sup>3)</sup> F. C. Schloßers Weltgeschichte, Frankfurt a. M. 1854, XV. Band, 1854; Ranke, Geschichte Englands, Abschnitt: Die Republik in England 1649—53. — <sup>4)</sup> Th. Milner, The History of England, p. 584—85. — <sup>5)</sup> Eva Scott, The King in Exile, London 1905, p. 377. — <sup>6)</sup> Edward Hyde, earl of Clarendon, The History of the rebellion, vol. V, book XIII, p. 261. — <sup>7)</sup> Geb. 1599 als Sohn von Floris van Brederode und Dorothea van Haefden (A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederl., Haarlem 1855, Deel II, 3 stuk., p. 1265), seit 1642 Feldmarschall (Holl. Mercur. 1668, p. 102); weiteres siehe Genealogisches Blatt, ferner Simon van Leeuwen, Hist. et genealog. Brederiorum, Lugd. Batav. 1587; Petrus Corneliszoon Bokkenburg, Hist. et genealog. Brederiorum, Lugd. Batav. 1587, in Rotterdamsche Historiebladen door J. H. Scheffer en F. D. O. Obreen, III<sup>e</sup> Aflevering, Genealogische Aanteekeningen, I Deel, Rotterdam 1880, p. 6 (vgl. Paulus Voetget, Oorspronk, voortganck en daaden der Heeren van Brederode, Utrecht 1656; J. van den Toorns, Geslachtsboom van de nakomelingen van het stambuis der Heeren van Brederode, Amsterdam 1788; Verhandel. over de beweerde wettige afstamming der Heeren van Brederode van Bolswaart 1791, van P. Scheltema's onderzoek naar den oorsprong van het geslacht der Heeren v. B. [Oud en Nieuw uit de vaderl. Geschiedenis, Amsterdam 1844, II, 59—148]; Johannes ter Gouw, Het huis Brederode te Amsterdam, Amsterdam 1880; L. Ph. C. van den Bergh's Aanteekeningen over den oorsprong van het geslacht van B. [Nijhoffs Bijdr. voor vaderl. Geschiedenis uitgegeve. door Js. An. Nijhoff, vervolgd door P. Nijhoff, Nieuwe Reeks III, Arnhem 1864]; Pamphlet Thijs No. 5864 en 5866 [Geschiedenis van het Nederl. volk door Blok, V, 37]). — <sup>8)</sup> Sohn von Cornelis van Aerssen, gebürtig aus Brabant, Ratgeber von Moritz von Oranien und von ihm geadelt (Mémoires pour servir à l'histoire de Hollande par Louis Aubery, Paris 1687; p. 297; Belgium Concernentia, Sign. TK 142, Sammelband No. 29, Den oprechten Hollandschen Bootsgesel, p. 35).

der Kerkhoven, Herrn van Heenvliet<sup>1)</sup> bestand<sup>2)</sup>. Friedrich Wilhelm von Brandenburg, der Große Kurfürst, war auch für Mary Stuart, älteste Tochter Charles I. von England, in Vorschlag gebracht worden<sup>3)</sup>. Die Gesandtschaft hatte aber vollen Erfolg, dadurch, daß sie sich darauf berief, daß das „erlauchte Haus Nassau“ schon einen Kaiser und 5 geistliche Kurfürsten<sup>4)</sup> dem Deutschen Reiche gegeben<sup>5)</sup>, und in demselben Jahre noch wurde die Verlobung des Prinzen Willem mit Mary, Prinzessin von England, gefeiert<sup>6)</sup>. Am 2./V. 1648 fand die Hochzeit zwischen letzterer und Willem II., Statthalter der Generalstaaten, statt<sup>7)</sup>, als Fürst von Oranien war er Willem X.<sup>8)</sup> Er war 1626<sup>9)</sup>, seine Gemahlin 1631 geboren<sup>10)</sup>.

Diese Verbindung des englischen Königshauses und der oranischen Familie wurde für die Zukunft eine folgenschwere. Die zweite, sich später als von großem Einfluß auf die niederländische Politik erweisende Heirat war diejenige zwischen Louisa Hendrika, der ältesten Schwester Willems II., und Friedrich Wilhelm von Brandenburg, dem Großen Kurfürsten. 1645 war schon eine Verheiratung derselben mit dem damaligen Prinzen Charles von Wales geplant<sup>11)</sup>. Zwar schien dieselbe mehr Neigung zu Henri Charles de la Trémoille, Prinzen von Tarent, zu haben<sup>12)</sup>, der seinen Stamm- baum zurückführen konnte bis auf Frederico II. von Neapel

---

<sup>1)</sup> Er war verheiratet mit der Witwe des 1634 verstorbenen Henry Stanhope, 2<sup>th</sup> earl of Chesterfield, Katharina, Tochter des Thomas Lord Wotton of Marley (De Navorscher, 3<sup>e</sup> Jaarg. 1853, Navorschers Bijblad, p. CLXV; The Diary of Pepys, vol. VIII, London 1896, p. 93; Supplementary volume Pepysiana, London 1899, p. 129; De Navorscher 3<sup>e</sup> Jaarg. 1853, p. 236; Charles II by Osmund Airy, London 1901, p. 104; Eva Scott, The King in Exile, London 1905, p. 317, 510, 522); er war ein Vetter von Willem Boreel (Calendar of the Clarendon State Papers ed. by Octavius Ogle and W. H. Bliss, Oxford 1869, II, 153) und Schwager eines Howard (Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht, 25<sup>e</sup> Jaarg. 1869, — V Reeks, V Deel, p. 558). — <sup>2)</sup> Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht, 1869, 25<sup>e</sup> Jaarg., V Reeks, V Deel, p. 553; Geschiedenis van het Nederl. volk door P. J. Blok, Groningen 1902, V, 106. — <sup>3)</sup> Schets van de diplomatieke Betrekkingen tusschen Nederland en Brandenburg door Jacob Hendrik Hora Siccama, Utrecht 1867, p. 128. — <sup>4)</sup> Siehe Genealogisches Blatt. — <sup>5)</sup> Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, Paris 1703, Tome II, Livre IX, p. 202. — <sup>6)</sup> Wie <sup>5)</sup> und The Life of James II by James Stanier Clarke, London 1816 I, 1. — <sup>7)</sup> The works of Andrew Marvell, ed. by A. B. Grosart, Blackburn 1872, II, 35 in Fuller Worthies library No. 26—29. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1660, p. 47. — <sup>9)</sup> Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, Tome II, Livre VI, p. 2. — <sup>10)</sup> Sir Richard Backer's Chronicle by E. Phillips, London 1674, p. 591. The works of Andrew Mervell, II, 35; Kronijk van het Hist. Genootschap te Utrecht, 1869 25<sup>e</sup> Jaarg., V Reeks, V Deel, p. 551; vgl. B. Whitlocke's Memorials, p. 17, 1632; dies wohl unrichtig. — <sup>11)</sup> Calendar of the Clarendon State Papers ed. by O. Ogle and W. H. Bliss, Oxford 1872 I, 293; vgl. Schets van de diplomatieke Betrekkingen tusschen Nederl. en Brandenburg door J. H. H. Siccama, Utrecht 1867, p. 122. — <sup>12)</sup> Mémoires de Henri Charles de la Trémoille, Prince de Tarente, Liège 1767, p. 30—31.

Kurze genealogische Zusammenstellung der wichtigsten verwandtschaftlichen Beziehungen des Hauses Oranien.

Heinrich II. der Reiche von Nassau † 1224<sup>1)</sup>

Walram II. † 1289

Otto III.  
† um 1290<sup>2)</sup>

Adolf I. Kaiser † 1298

Dietrich von Trier  
† um 1300

Heinrich III.  
† 1323

Gerlach † 1361

Otto IV.  
† 1369

Adolf I.  
von N. Wies-  
baden  
† 1370

Johann I.  
von N.-Weil-  
burg † 1371

Gerlach  
von  
Mainz  
† 1371

Johann  
† 1400

Engelbrecht  
† 1442

Adolf  
von Mainz  
† um 1388

Walram  
† 1393

Johann  
von Mainz  
† 1419

Johann Major  
† 1475

Adolf II. † 1426

Johann Minor  
† 1516

Johann  
† 1480

Adolf  
von  
Mainz  
† 1475

Heinrich  
† 1538  
} Claudia,  
T. v. Johann  
von Chalons-  
Orange

Wilhelm Major  
† 1599  
} Walpurgis, T. v. Johann  
Graf von Egmont  
} Juliane, Witwe Philipps  
von Hanau T. v. Botho  
von Stolberg

Renatus  
† 1544

Wilhelm Major

II. Wilhelm I. Minor, der Schweiger † 1584  
 (de Zwijger)  
 } Anna T. v. Max Graf von Egmont † 1558  
 } Anna T. v. Moritz von Sachsen † 1578  
 } Charlotte T. v. Louis de Montpensier † 1582  
 } Louise Witwe von Charles de Teligny, T. v.  
 Gaspard de Châtillon, comte de Colligny,  
 Admiral  
 { Eva Elina Eliver †

Johann Major „de Oude“  
 von Nassau-Katzenellenbogen  
 † 1606

Marie † 1599  
 { Wilhelm III.  
 von Berg †

Elisabeth  
 { Konrad von Solms-Braunfels

Heinrich  
 | Maria alias Elisabeth { Eitel Friedrich von Hohenzollern  
 | Hechingen † 1650 | als Franz  
 | Henriette Francisca { Frédéric Maurice de la Tour ~  
 d' Auvergne | Eleonore

Friedrich †

I. Philipp  
 Wilhelm  
 † 1618

Maria  
 † 1616  
 } Philipp v.  
 Hohenzollern-  
 Langenburg

II. Moritz  
 † 1625  
 } Margaretha  
 von Mecheln

Anna † 1588  
 { Wilhelm  
 Ludwig  
 von Nassau  
 Statthalter  
 von Fries-  
 land  
 † 1620

Emilie † 1629  
 { 1597  
 Emanuel von  
 Porruget †,  
 Sohn Antons,  
 Prior von  
 Crato, eines  
 Sohnes  
 Ludwigs  
 von Beja

III. Louise  
 Juliane  
 † 1644  
 } Friedrich  
 IV. von der  
 Pfalz

Isabella  
 { Henri de  
 la Tour †  
 d' Auvergne,  
 1594  
 Witwer von  
 Charlotte, T.  
 Münzenberg  
 Landsberg  
 von Henri  
 Robert de  
 Bouillon

Katharina  
 Belgica  
 † 1642  
 } Philipp  
 Ludwig von  
 Hansau-  
 Zweibrücken-

Amalie † 1645  
 { Friedrich  
 Kasimir  
 von  
 Pfalz-  
 Zweibrücken-  
 Landsberg

IV. Friedrich  
 Heinrich  
 † 1631  
 Gouverneur  
 von Brede,  
 Admiral von  
 Zeeland  
 { Anna von  
 Merode  
 —  
 Wilhem  
 Maurits  
 { Maria, T. v.  
 François van  
 Aerssen  
 Herr van  
 Sommelsdijk

Wilhelm  
 van Bever-  
 weert † 1665  
 Lt.-Admiral  
 von Holland  
 van Hoorn

Moritz  
 Ludwig  
 van der  
 Leck

Wilhelm  
 Adriaan  
 van Odiijk

Heinrich  
 von  
 Ouwerkerk

Emilie †  
 { 1659  
 Thomas  
 Butler,  
 earl of  
 Ossory  
 Arlington

Isabelle  
 † 1666  
 } Henry  
 Bennet,  
 earl of  
 Ossory  
 Arlington

Emanuel  
 † 1666  
 } Johanna  
 von  
 Hanau

Christoffel  
 Ludwig  
 Wilhelm

Eleonore  
 Mauritia  
 † Georg  
 Friedrich  
 von  
 Nassau-  
 Siegen  
 † 1674

Frédéric  
 Maurice  
 geb. 1605  
 von Berg  
 † Henriette  
 Francisca  
 1611—1675

Heinri  
 vicomte  
 de Turane,  
 maréchal  
 général  
 des camps  
 1611—1675

Eleonore  
 von  
 Hechingen

Frédéric  
 Maurice  
 geb. 1605  
 von Berg  
 † Henriette  
 Francisca  
 1611—1675

Heinri  
 vicomte  
 de Turane,  
 maréchal  
 général  
 des camps  
 1611—1675

Hohenzollern-  
 Hechingen

Heinrich  
 | Maria alias Elisabeth { Eitel Friedrich von Hohenzollern  
 | Hechingen † 1650 | als Franz  
 | Henriette Francisca { Frédéric Maurice de la Tour ~  
 d' Auvergne | Eleonore

Friedrich †

DIE INNEREN VERHÄLTNISSE

Friedrich Heinrich von Oranien } Amalia geb. 1602, T. v. Johann Albrecht von Solms-Braunfels  
 } Bürgermeistersochter

I. Wilhelm II. geb. 1626  
 + 1650 6./XI.  
 (1648 Maria, T. v. Karl I von England  
 + 1660 24./XII.  
 —  
 Wilhelm III. Henriens geb. 1650 14./XI. } Maria II. von England

Heinrich Ludwig + 1639  
 Louise Henriette + 1646  
 Friedrich Wilhelm\*) der Große Kurfürst von Brandenburg  
 Albertine Agnes geb. 1628 + 1652 Wilhelm Friedrich von Nassau, Statthalter von Friesland und Groningen + 1664  
 Henriette Katharina (verlobt mit Enno Ludwig 9\*) von Ostfriesland + Johann Georg II. von Anhalt-Dessau  
 Maria + 1688 (Ludwig Heinrich von Pfalz-Simmern

Johann Major „de Oude“ + 1606 19) von Nassau-Katzenlinbogen  
 Wilhelm Ludwig + 1620 Johann Medius „de Jonge“ + 1623 } Magdalena Isabella, Witwe Statthalter von Friesland Philippus von Hanau, T. v. Samuel von Waldeck (Margaretha, T. v. Johann von Schleswig-Holstein

I. Johann Minor de Jongste + 1638  
 Anna Maria geb. 1589 } Johann Adolf von Falkenstein  
 Wilhelm + 1642 — Elisabeth Charlotte } 1643 Georg Friedrich von Waldeck Reichsfürst und Generalfeldmarschall  
 Anna geb. 1594 } Johann Wolfert van Brederode  
 II. Johann Moritz „de Braziliaan“ geb. 1604 + 1679.  
 Georg Friedrich, + 1674 } Eleonore Mauritia, T. v. Emanuel von Portugal  
 SophieMargaretha } 1656 Bernhard von Limburg-Styrum<sup>13)</sup>  
 Heinrich + 1652 } Maria Elisabeth alias Magdalena, T. v. Johann Ernst alias Georg von Limburg-Styrum  
 Amalia Magdalena + 1659 } 1639 Hermann II. Wrangel<sup>13)</sup> } Christian August von Pfalz-Sulzbach

Anna Elisabeth } Johann Albrecht II. von Solms-Braunfels

II. Friedrich\*) Herr van Zutjestein + 1672 (Mary Kiliſgew<sup>11)</sup>  
 —  
 Wilhelm von Nassau-Roquefort  
 Friedrich Wilhelm\*) der Große Kurfürst + 1687  
 } Dorothea von Holstein-Glücksburg

I. Wilhelm Heinrich + 1649  
 Carolus Amilius + 1674, Pate der Generalstatuten (Mandblad v. h. General-Heraldiek Genoot. De Neederl. Leeuw 's-Gravenhage XVIIe. Jaarg. p. 133—136)  
 Friedrich I. II. Philipp Wilhelm von Brandenburg-Schwedt

Juliane geb. 1565 Ernst Kasimir Amalie } Wilhelm von Solms-Braunfels  
 } Adolf Heinrich zu Dhaun, Rheingraf  
 } Johann Kasimir I. Wilhelm Friedrich, Statthalter von Friesland und Groningen, seit 1654 Deutscher Reichsfürst (Gesch. v. h. Nederl. volk door Block V, 95)  
 } Albertine Agnes von Oranien  
 Heinrich Kasimir II. Wilhelm Johann Friso

Konrad von Solms-Braunfels geb. 1540 † 1592<sup>14)</sup>

} Elisabeth, T. v. Wilhelm Major von Nassau

Johann Albrecht I. geb. 1563 † 1623 } 1590 Agnes von Sayn-Witgenstein } Juliane, Witwe Adolf Heinrichs zu Dhaun, Rheingraf, T. v. Johann Major „de Oude“ von Nassau-Katzenellenbogen		Wilhelm geb. 1570 † 1635 } Amalia, T. v. Johann Major „de Oude“ von N.-K.		Reinhard geb. 1573 † 1630 } 1615 Wal- purgis Anna von Falken- stein, Witwe Johann Adolfs von Limburg- Styrum } 1621 Elisabeth, T. v. Wilhelm Adolf zu Dhaun, Rheingraf
I. Elisabeth geb. 1593 † 1636 } 1619 Wilhelm Friedrich, zu Dhaun Rheingraf	Ursula geb. 1594 † 1657 } 1620 Christoph, Burggraf zu Dohna, Statthalter von Orange † 1637 <sup>16)</sup>	Johann Albrecht II. geb. 1598 † 1648 Feld- marschall	Amalia geb. 1602 † 1675 } 1625 Friedrich Heinrich von Oranien	Ludovica Christina geb. 1606 } 1638 Johann Wolfert van Brederode, Witwer von Anna von Nassau- Siegen
Christian Albert geb. 1621 } Sophie Theodore van Brederode	Christoph Delphicus } Anna von Oxenstierna	Friedrich } Esperance du Puy de Montbrun, T. v. Jean de Ferrassières	II. Moritz geb. 1622 } 1645 Florentine, T. von Johann Wolfert van Brederode und Anna von Nassau-Siegen	

<sup>1)</sup> Nassauische Geschlechtstafel des Walramschen Stammes von Johann Georg Hagelgans, Frankfurt a. M. 1753. — <sup>2)</sup> Genealogische Beschreibung der vornehmsten ältesten Chur- und Fürstlichen Häuser in Teutschland, Tübingen, Johann Georg Cotta, 1695. — <sup>3)</sup> De Gids 1853, 17<sup>e</sup> Jaarg., Nieuwe Reeks, VI<sup>e</sup> Jaarg., II, 557. — <sup>4)</sup> Blok, Geschiedenis v. h. Nederl. volk, IV, 262; Verslagen en mededeel. der koninkl. Akad. v. Wetensch., Afdeel. Letterkunde, IV Reeks, Amsterdam 1897, I, 257; Bijdr. en mededeel. v. h. Hist. Genootschap te Utrecht, 's-Gravenhage 1898, XIX, 93, vgl. A. J. v. der Aa, Biograph. Woordenboek der Nederl., Haarlem 1868, XIII, 78. — <sup>5)</sup> An history of the life of James Butler, duke of Ormonde by Thomas Carte, London 1736, II, 182—183, 502—503. <sup>6)</sup> Maandblat v. h. Geneal. Heraldiek Genootsch., De Nederl. Leeuw, 's-Gravenhage 1898, XVI<sup>e</sup> Jaarg., p. 147. — <sup>7)</sup> Hist.-généalog. de la maison d'Auvergne par Christophe Justel, vgl. The Diary of John Evelyn by A. Dobson I, 256; Pierre Larousse; M. Merian, Genealog. Herführung beyder Häuser Baden und Holsteins, Frankfurt a. Main 1672. — <sup>8)</sup> De Navorscher, 48<sup>e</sup> Jaarg., Utrecht 1898, p. 18. — <sup>9)</sup> Heineccius, Diatribe geneal. de domus Prussico-Brandenburgicae, Quedlimb 1707; Hist. abrégée de la ville de Bergen-op-Zoom, ouvrage posthume de Jean Faure, La Haye 1761. — <sup>9a)</sup> Gesch v. h. Nederl. volk door Blok, Groningen 1899, IV, 321. Hierbei Erwerb von Lingen (Osnabrück) und Beveringen a. Weser geplant. — <sup>10)</sup> A. J. v. der Aa, Biogr. Woordenboek, Haarlem 1868, XIII, 73; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, Tome II, Livre IX, p. 242. — <sup>11)</sup> Maandbl. v. h. Geneal. Herald. Genoot., De Nederl. Leeuw, 's-Gravenhage 1902, XX<sup>e</sup> Jaarg., p. 205. — <sup>12)</sup> De Gids 1853, Amsterdam 17<sup>e</sup> Jaarg., Nieuwe Reeks, VI<sup>e</sup> Jaarg., Geslachtstafel van het Huis van Nassau door A. G. W. Ramaer, II, 557. Jan de Oude erbt Siegen a. Sieg, Dillenburg a. Dill, Dietz a. Lahn und Aar, Hadamar (Rgzb. Wiesbaden), 1654 wurden die Grafen v. Nassau von Ferd. III in den Fürstenstand erhoben. — <sup>13)</sup> Geschichte der Familie von Wrangel von Emil von Maltitz, Bd. 1—2, Berlin-Dresden 1887—1909 (1909 Zusatz von Robert Freiherr v. Wrangel). — <sup>14)</sup> Stammtafel des mediatisierten Hauses Solms (Solmsgens) 1883, Sign. S 9056. — <sup>15)</sup> Stammtafel der Graven von Limburg-Styrum door Willem Graaf van Limburg-Styrum, 's-Gravenhage 1878. — <sup>16)</sup> A. de Wicquefort, I, 347.



und Sizilien, einer Seitenlinie des aragonischen Königshauses<sup>1)</sup>, und dessen Vorfahren Ansprüche auf Neapel erhoben hatten<sup>2)</sup>; doch entschloß sie sich, 1646 dem Großen Kurfürsten die Hand zu reichen<sup>3)</sup>. Prinz Frederik Hendrik von Oranien setzte diese Frau des Großen Kurfürsten zum Erben ein im Fall des Mangels an männlichen Nachkommen des oranischen Hauses<sup>4)</sup>. Wenn auch Willem II. später seine Schwester Albertina Agnes, welche sich mit Willem Frederik von Nassau, Statthalter von Friesland, versprochen und dann 1652 verheiratet hat, zu seiner Nachfolgerin bestimmte, falls er ohne Kinder sterben würde<sup>5)</sup>, so kam doch selbst Willem III. in seinem Testament vom 18./X. 1695 darauf zurück, sogar Markgraf Philipp Wilhelm von Brandenburg-Schwedt, den ältesten Sohn des Großen Kurfürsten aus 2. Ehe und nach einiger Zeit den ältesten Enkel der Louisa Hendrika, den nachherigen König Friedrich Wilhelm I. von Preußen, für seinen Erben zu erklären, als er mit Hendrik Kasimir II., dem Sohn Willem Frederiks von Nassau, in Feindschaft geraten<sup>6)</sup>. Willem II., gedrängt von seiner Frau, sich nicht zu begnügen, Beamter einer Republik zu sein, unterhielt die geheime Absicht, die Statthalter-schaft in eine Monarchie umzuwandeln. Er war Statthalter in 6 Provinzen, in der 7. Provinz, Friesland, war Willem Frederik von Nassau Statthalter<sup>7)</sup>. Der Friede von Münster 1648 hatte für die Verwirklichung seiner Pläne dieselben Hindernisse gebildet, wie der Waffenstillstand von 1609 für seinen Onkel Maurits, der ebenfalls die Herrschaft über die Generalstaaten erstrebt hatte<sup>8)</sup>. Der Friede von Münster war nicht nach Willems II. Wunsch gewesen, sein Ehrgeiz hätte gerne an der Seite Frankreichs weitere Erfolge gehabt, aber das Volk wollte Frieden und Aufhören der ungeheuren Unkosten<sup>9)</sup>. Mit den Abgeordneten der Staaten von Holland kam er vornehmlich in Streit über die Zahl des abzudankenden Kriegsvolks. Er wollte 26 315 Mann Infanterie und 3000 Reiter beibehalten wissen, diese nur 26 000 Mann zu Fuß

1) Mémoires de H. ch. de la Trémoille, Prince de Tarente, Préface, p. V—XIX. — 2) Ibid., Préface, p. XX. — 3) Geschichte des preußischen Vaterlandes von Dr. Ludwig Hahn, Berlin 1870, p. 149; vgl. Schets van de diplomatieke Betrekkingen tusschen Nederl. en Brandenburg door J. H. H. Siccamo, p. 122. — 4) P. A. Samson, Histoire de Guillaume III, I, 128; Basnage, I, 182, vgl. Histoire des luttes entre les puissances maritimes par S. de Grovestins, I, 93. — 5) Samson, I, 128. — 6) Geschiedenis van het Nederl. volk door P. J. Blok, Groningen 1902, V, 392. — 7) A. Lefèvre-Pontalis, J. de Witt, Paris 1884, I, 37. — 8) Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, Tome III, Livre X, p. 16. — 9) Samson, Histoire de Guillaume III, I, 105.

und 2700 Reiter, es handelte sich also um 615 Mann<sup>1)</sup>. 6 Deputierte in der Versammlung der Staaten von Holland, Jacob de Witt, Altbürgermeister von Dordrecht, Jan Duijst van Voorhout, Bürgermeister von Delft, Jan de Waal, Bürgermeister von Haarlem, Albert Ruijl, Pensionaris von Haarlem, Nanning Keijser, Pensionaris von Hoorn, Nicolaas Stellingwerf, Pensionaris von Medemblik, schienen die einflußreichsten Häupter des Widerstandes gegen die Pläne Willems II. zu sein. Er ließ sie am 30./VII. 1650 verhaften<sup>2)</sup> durch den Oberstleutnant der Leibwache Adriaan van Kuik, Herrn van Meteren<sup>3)</sup>. Er glaubte sich dazu berechtigt nach den Resol. der G.-St. vom 5./VI. 1650<sup>4)</sup>. Diese Herren wurden nachts zwischen 31./VII. und 1./VIII. nach dem Kastell Loevestein<sup>5)</sup> gebracht in 2 Kutschen, vor jeder 6 Reiter und an jeder Tür der Kutschen ein Soldat mit einer Flinte<sup>6)</sup>. Zugleich suchte sich Willem II. der Stadt Amsterdam zu versichern. Willem Frederik von Nassau, Statthalter von Friesland, General der Artillerie<sup>7)</sup>, Graf Friedrich von Dohna, Gouverneur des Fürstentum Orange<sup>8)</sup>, Kornelis van Aerssen, Herr van Sommelsdijk, Sohn von Francois van Aerssen, Gouverneur von Nimwegen und Reiteroberst<sup>9)</sup>, Wigbold van der Does, Herr van Noordwijk, Schwiegersohn des Johan Poliander van der Kerkhoven, Herrn van Heenvliet<sup>10)</sup> und Major Gentillot sollten sie 30./VII. 1650 durch Überraschung nehmen. Zufolge pechfinsterer Nacht und Regen verirrte sich die

<sup>1)</sup> A. Kluit, *Historie der Hollandsche Staatsregeering*, Amsterdam 1803, III, 243; *De Geschillen over de afdanking van 't Krijgsvolk 1649—50* door J. A. Wynne, *Werken van het Historisch Genootschap te Utrecht*, Nieuwe Reeks No. 41, Utrecht 1885. —

<sup>2)</sup> *Holl. Mercurius* 1650, p. 30; *Gedenkschriften van A van der Capellen* door Robert Jaspard van der Capellen, Utrecht 1778, II, 274; *'TVerwerd Europa* door Petrus Valkenier, Amsterdam, 1675, I, 114, A. de Wicquefort, I, 302; Samson, *Histoire de Guillaume III*, I, 111; *Vaderl. Historie* door Jan van Wagenaar, Amsterdam 1755, XII, 89—90; Lefèvre-Pontalis, I, 47; *Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville*, Tome III, Livre X, p. 20, 29./VII. 1650. — <sup>3)</sup> *Vaderl. Historie* door J. van Wagenaar, XII, 89—90; *Geschiedenis van het Nederl. Volk* door P. J. Blok, p. 27—28. — <sup>4)</sup> J. van Wagenaar, *Vaderl. Historie* XII, 68, vgl. *Gedenkschriften van A. van der Capellen* II, 279, 283. — <sup>5)</sup> Henry Stubbe, *A further justification*, p. XI, Loevestein nahe Gorcum (d. h. südöstlich von Gornichem); vgl. *De oorsprong van Loevestein en Monnikenland* door Mr. van Dam van Brakel, Gornichem 1856, p. 57. — <sup>6)</sup> *Holl. Mercurius* 1650, p. 33; *Gedenkschriften van A. v. der Capellen*, II, 277; J. v. Wagenaar, *Vaderl. Historie* XII, 91; Lefèvre-Pontalis, I, 48; vgl. *Leeven en dood der gebroeders de Witt* door E. van der Hoeven, Amsterdam 1705, I boek, p. 7, *Zahl der Begleitmannschaft hier übertrieben*. — <sup>7)</sup> Lefèvre-Pontalis, I, 234; Blok, *Geschiedenis van het Nederl. volk*, V, 106. — <sup>8)</sup> A. J. van der Aa, *Biographisch Woordenboek der Nederl.*, Haarlem 1858, IV, 146—147. — <sup>9)</sup> *Mémoires pour servir à l'histoire de Hollande* par Louis Aubery, Paris 1867, p. 297, 428; *Belgium Concernentia* Sign. TK 142, *Sammelband* Nr. 29; *Den oprechten Hollandschen Bootgesel*, p. 35. — <sup>10)</sup> De Navorscher, 3<sup>e</sup> Jaarg. 1853, p. 237.

Reiterei. Ferner ließ man den Hamburger Postboten unbedachterweise vorbeipassieren. Dieser gab der Stadt Amsterdam von dem Herannahen von Truppenmassen Kunde<sup>1)</sup>. Der Bürgermeister Cornelis Bikker, Herr van Zwieten und der Schöffe Jan Huidekooper, Herr van Marseveen, gewannen Zeit, die nötigen Vorkehrungen zur Hinderung des Einmarsches zu treffen<sup>2)</sup>. Lodewijk von Nassau, Herr van Beverweert, Gouverneur von Bois-le-Duc<sup>3)</sup>, war gegen die Belagerung und riet Willem II. zu einer versöhnlichen Verhandlung<sup>4)</sup>. 3./VIII. 1650 wurde ein Vertrag zwischen letzterem und Amsterdam zu Amsterveen und 5./VIII. Separatartikel zwischen ihm und den Brüdern Andries und Cornelis Bikker abgeschlossen<sup>5)</sup>. Die 6 Gefangenen wurden ihrer Haft entlassen<sup>6)</sup>, sie wurden aber abgesetzt, ebenso wie die Gebrüder Bikker<sup>7)</sup>. Alles schien nun seinen ruhigen Gang zu gehen, als der unerwartete und frühzeitige Tod Willems II. eine ganz neue Lage schaffte. Die Krankheit desselben dauerte vom 30./X. bis 6./XI. 1650<sup>8)</sup>. Unzeitiges Wechseln der Wäsche beim Aufbrechen der Pusteln und ersten Geschwüre veranlaßte das Schlagen des Pockengiftes nach innen und verursachte den Tod<sup>9)</sup>. 14./XI. 1650 erblickte ein männlicher Nachkomme desselben das Licht der Welt<sup>10)</sup>. Streit brach aus zwischen der Witwe Frederik Hendriks von Oranien<sup>11)</sup> und der Witwe Willems II.; erstere setzte durch, daß ihr Enkel nicht den Namen Karel, wie letztere wollte, sondern Willem erhielt<sup>12)</sup>. 5./15./I. 1651 wurde er Willem III.

---

<sup>1)</sup> Samson, Hist. de Guillaume III, I, 114; Histoire de Holl. par Mr. de la Neuville, Tome III, Livre X, p. 21; Vaderl. Hist. door J. v. Wagenaar XII, 94—96; P. J. Blok, Geschiedenis van het Nederl. volk, V, 29. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius 1650, p. 30; Samson, I, 114; J. van Wagenaar, Vaderl. Hist., XII, 97; Geschiedenis des Vaderl. door W. Bilderdijk, uitgeg. door H. W. Tjardeman, Amsterdam 1836, IX, 17. — <sup>3)</sup> s. Genealogische Tafel. — <sup>4)</sup> Blok, Geschiedenis van het Nederl. volk, V, 31. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius 1650, p. 38. Gedenkschriften van A. v. der Capellen door R. J. v. der Capellen, Utrecht 1778, p. 278; Samson, I, 116; Histoire de Holl. par Mr. de la Neuville, Tome III, Livre X, p. 23; J. v. Wagenaar, Vaderl. Hist. XII, 104. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius 1650, p. 41. — <sup>7)</sup> Histoire de Holl. par Mr. de la Neuville, Tome III, Livre X, p. 23; J. v. Wagenaar, Vaderl. Hist., XII, 105, 109. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius 1650, p. 54—56; Kronijk van het Hist. Genootschap te Utrecht, 1869, 25<sup>e</sup> Jaarg., V Reeks, V, 541—545. Journal des Herrn van Heenvliet; Samson, I, 120. — <sup>9)</sup> Geschiedenis des Vaderl. door W. Bilderdijk, uitgegeven door H. W. Tjardeman, IX, 29; vgl. J. Heath's Chronicle, II, p. 276, Erguß faul gewordenen Blutes in die Lungen. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius 1650, p. 57; Hist. de Holl. par Mr. de la Neuville, Tome III, Livre X, p. 26; J. v. Wagenaar, Vaderl. Hist., XII, 130. — <sup>11)</sup> Arthur Kleinschmidt, Amalia von Oranien, Berlin 1905. — <sup>12)</sup> Herstelde Leeuw door L. van Aitzema, Utrecht 1652, p. 417; Basnage, I, 181; Historische Studien door Dirk Veegens uitgeg. door Jacob Dirk Veegens, 's-Gravenhage 1885, I, 283; J. Geddes, History of the administration of J. de Witt, London 1879, I, 151; Blok, Geschiedenis v. h. Nederl. volk, V, 38.

Henricus getauft<sup>1)</sup> durch den Geistlichen Lindanus<sup>2)</sup>. Als Fürst von Oranien war er Willem XI.<sup>3)</sup> Trat hierbei also die Eifersucht zwischen Amalia von Oranien und ihrer Schwiegertochter zutage<sup>4)</sup>, so zeigte sich das Haus Oranien noch gespaltener in der Vormundschaftsfrage<sup>5)</sup>. Dazu kam die verhängnisvolle Nebenbuhlerschaft zwischen Willem Frederik von Nassau, Johan Maurits von Nassau-Siegen<sup>6)</sup> und Feldmarschall Johan Wolfert van Brederode hinzu<sup>7)</sup>. Willem Frederik von Nassau, Statthalter von Friesland, um den sich am ehesten die oranische Partei hätte scharen müssen, hatte sich 19./XI. 1650 zum Statthalter von Groningen, Ommelanden (Overijssel) und 14./XII. 1650 von Drenthe (südlich von Groningen) wählen lassen<sup>8)</sup>. Diese Eigenmächtigkeit verdachten ihm Amalia von Oranien und die Mutter Willems III. Sie glaubten, er strebe, da er diese Statthalterschaften seinem Neffen entrissen, nach der Statthalterschaft der Generalstaaten<sup>9)</sup>. Die Staaten von Zeeland wünschten, daß er als Stellvertreter Willems III. bis zu dessen Großjährigkeit zum Statthalter erklärt würde<sup>10)</sup>. Seine 1652 mit der zweitältesten Schwester Willems II. vollzogene Heirat förderte seine Stellung als Haupt der oranischen Partei gleichwohl nicht<sup>11)</sup>. Johan Maurits von Nassau-Siegen, Generalleutnant der Reiterei und Gouverneur von Wesel, suchte sich die Gunst der herrschenden Partei zu sichern<sup>12)</sup>, desgleichen Johan Wolfert van Brederode, um die Nachfolge der militärischen Macht Willems II. zu erlangen<sup>13)</sup>. Lodewijk von Nassau, Herr van Beverweert gehörte zwar mit zu den besonderen Beratern der Witwe Willems II.<sup>14)</sup>, fand es jedoch für gut, es auch mit der Gegenpartei, vornehmlich mit J. de Witt,

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1651, p. 7; Gedenkschriften van A. v. der Capellen, p. 340; Samson, I, 171. — <sup>2)</sup> James Geddes, I, 153. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius 1660, p. 47. — <sup>4)</sup> Lefèvre-Pontalis, I, 59. — <sup>5)</sup> Gedenkschriften van A. v. der Capellen, p. 339; Vaderl. Hist. door J. v. Wagenaar, XII, 141; s. auch Genealogische Tafel.) — <sup>6)</sup> Leben des Fürsten Johann Moritz von Nassau-Siegen von Ludwig Driesen, Berlin 1849. — <sup>7)</sup> Blok, Geschiedenis van het Nederl. volk, V, 37. — <sup>8)</sup> Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. van Sijpesteijn, 's-Gravenhage 1864, Eerste aflev., Wilhelm Friedrich van Nassau en J. de Witt, p. 41, vgl. De Nederl. Spectator 1866, No. 10, p. 73—74, L. Mulder; Jhr. Jan Willem van Sijpesteijn. — <sup>9)</sup> Jhr. J. W. van Sijpesteijn, Geschiedkundige Bijdr., Eerste aflev., Bijlage, p. 52, 182; James Geddes, I, 242; Lefèvre-Pontalis, I, 59; De Verwikkelingen tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, p. 20. — <sup>10)</sup> Calendar of the Clarendon State Papers ed. by O. Ogle and W. H. Bliss, Oxford 1869, II, 142; Basnage, I, 285; Lefèvre-Pontalis, I, 103, vgl. A. Collection of the State Papers of John Thurloe, I, 359. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 27. — <sup>12)</sup> Lefèvre-Pontalis, I, 64. — <sup>13)</sup> Histoire des luttes entre les puissances maritimes par S de Grovestins, I, 214; James Geddes I, 415; Lefèvre-Pontalis, I, 215—216. — <sup>14)</sup> Blok, Geschiedenis van het Nederl. volk, V, 37.

nicht zu verderben<sup>1)</sup>. Die Staaten von Holland wollten die Statthaltschaft unbesetzt oder abgeschafft wissen<sup>2)</sup>. Ratspensionär Adriaan Pauw, Herr van Heemstede, näherte sich bereits dem Ende der siebziger Jahre und starb 21./II. 1653<sup>3)</sup>. Johan de Witt, Pensionaris von Dordrecht, Sohn des von Willem II. gefangen gesetzten Jacob de Witt<sup>4)</sup>, Haupt der antioranischen oder sog. Loevesteinschen Partei, hatte ihn, während seiner Abwesenheit als Gesandter in London, schon vertreten<sup>4)</sup>. Er folgte ihm aber erst 23./VII. als Ratspensionär nach<sup>6)</sup>, konnte also vor dieser Zeit nicht bestimmend in die Geschicke des Landes eingreifen. Die Stelle eines Amtsschreibers der Generalstaaten hatte damals Nicolaas Ruijsch inne<sup>7)</sup>. Die Staaten von Holland suchten zunächst äußerlich durch das Verbot des Führens des oranischen Wappens und der Prinzenflagge, 1652 innerhalb ihrer Provinz ihre Macht zur Geltung zu bringen und die statthalterlose Regierungsform zu festigen<sup>8)</sup>. Im Juni 1652 wurde das Wappen der Oranier aus den Fahnen der Bürgerwehr entfernt und statt der Prinzenflagge eine Flagge der Generalstaaten (Staatenvlag) eingeführt<sup>9)</sup>. Die Farbe der Prinzenflagge war orange, weiß, blau in wagerechten Streifen<sup>10)</sup>, die der Staatenflagge rot, weiß, blau<sup>11)</sup>. Bei der Durchführung dieses Planes stieß die Loevesteinsche Partei auf die größten Schwierigkeiten, es zeigte sich hierbei, wie tief die Anhänglichkeit und Liebe zum oranischen Haus im Volke wurzelte. Die Trommeln der Werber im Namen der Staaten von Holland

---

<sup>1)</sup> Schets van de diplomatieke Betrekkingen tusschen Nederl. en Brandenburg, door J. H. H. Siccama, Utrecht 1867, p. 142. — <sup>2)</sup> Lefèvre-Pontalis, I, 66. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 26; A. de Wicquefort, II, 279; Basnage, I, 302; Lefèvre-Pontalis, I, 108. — <sup>4)</sup> Historische Studien door Dirk Veegens uitgeg. door Jacob. Dirk Veegens, 's-Gravenhage 1885, II, 22. — <sup>5)</sup> Lefèvre-Pontalis, I, 103. — <sup>6)</sup> A. de Wicquefort, II, 281; Lefèvre-Pontalis, I, 109. — <sup>7)</sup> Lefèvre-Pontalis, I, 99, er war vermählt mit Maria, der Tochter des Bürgermeisters von Leijden, Willem Paets und dessen Frau Rijsberg, Schwester von Jacob van Beveren, Herrm van Zwijndrecht, der Johan de Witts Schwester Johanna zur Frau hatte (Brieven van J. de Witt, bewerkt door Robert Fruin, uitgeg. door Japikse, Amsterdam 1909 in Werken uitgeg. door het Hist. Genootschap te Utrecht, III, Reeks. No. 25, II, 522; Brieven vnn J. de Witt bewerkt door R. Fruin, uitgeg. door G. W. Kernkamp, Amsterdam 1906, uitgeg. door het Hist. Genootschap te Utrecht III, Reeks No. 18, I, 259); Historische Studien door Dirk Veegens uitgeg. door J. D. Veegens, 's-Gravenhage 1885, II, 147. — <sup>8)</sup> Over den oorsprong der Nederl. vlag door Johan Cornelis de Jonge, 's-Gravenhage 1831, p. 63, A. Kluit, Historie der Holl. Staatsregering, III, 264; nach Resol. v. Holl. 1652, p. 219; Geschiedkundige Bijdr. door Jhr. J. W. van Sijpesteijn, I, aflev., p. 34. — <sup>9)</sup> James Geddes, I, 237—239. — <sup>10)</sup> A Collection of the State Papers of John Thurloe, I, 253. — <sup>11)</sup> Over den oorsprong der Nederl. vlag door J. C. de Jonge, p. 67; C. de Waard, De Nederl. vlag, nieuwe bijdr. tot de kennis harer kleuren, Groningen 1900; Letters rel. to the first Dutch war, I, 167.

wurden zerschnitten<sup>1)</sup> oder diese Werber ins Wasser geworfen<sup>2)</sup>. Die Flagge der Staaten von Holland wurde mit Piken zerrissen<sup>3)</sup> Die Anhänger der statthalterlosen Regierung sahen sich mitunter gezwungen, Orangeschärpen anzulegen, um sich vor den Prinzenlichgesinnten zu schützen<sup>4)</sup>. Letztere schmückten sich die Hüte mit orangenen Farben und ließen sich auf der Brust ein Herz aufnähen mit einer in dessen Mitte befindlichen Orange<sup>5)</sup>. Die Knaben trugen orangene Schärpen von Papier mit dem Wappen der Oranier und orangene, weiße, blaue papierne Federn<sup>6)</sup>. Das Volk schrie „Non est rex in Israel!“ wir haben zu viele Herren, uns tut nur einer not<sup>7)</sup>. Erst 23./X. 1653 wurde der Beschluß gefaßt, auch die Flagge in der Flotte zu verändern<sup>8)</sup>, obgleich die Staaten von Holland es schon Martin Tromp übelgenommen hatten, daß er in seinem Schlachtbericht über das Treffen bei Dover von einer Prinzenflagge gesprochen, unter welcher er die Blutflagge gehißt<sup>9)</sup>. Ferner waren die Staaten von Holland bemüht, die Rechte, welche der seitherige Statthalter innegehabt, streitig zu machen und seinem Erben möglichst zu entziehen. In Holland war Willem III. Graf von Buren (südöstlich von Culemborg oder Kuilenburg), Baron von Ijsselstein (südwestlich von Utrecht), Herr von Naaldwijk<sup>10)</sup>. Er war Besitzer von Honslardijk (3 Meilen vom Haag)<sup>11)</sup>, Leerdam (südwestlich von Culemborg) und Orangiepolder<sup>12)</sup>. Montfort (westlich von Ijsselstein) soll den Oranieren vorenthalten worden seien<sup>13)</sup>. In Nordbrabant war Willem III. Graf von Breda<sup>14)</sup>. Von der Gräfin van Iseghem (Iseghem südöstlich von Rousselaere [Roulers]) sollen dem oranischen Hause streitig gemacht worden sein die Baronie von Herstal (nordöstlich

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 59; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gev. v. d. St. 's-Gravenhage 1725, V, pg. 12; Letters rel. to the first Dutch war II, 224 nach Mercurius Politicus, p. 1848 in Publications of the Navy Record Society, vol. XVII. — <sup>2)</sup> Basnage, I, 284, 309. — <sup>3)</sup> James Geddes, I, 238. — <sup>4)</sup> Basnage, I, 284. — <sup>5)</sup> A Collection of the State Papers of John Thurloe, I, 253. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 391. — <sup>7)</sup> Ibid., I, 299; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 15. — <sup>8)</sup> Over den oorsprong der Nederl. vlag door J. C. de Jonge, p. 65. — <sup>9)</sup> De zee betwist door M. C. Tideman, Dordrecht 1877, Hoofdstuk V, 147; De Nederl. Zeemacht door J. J. Backer Dirks, 's-Gravenhage 1890, I, 323. — <sup>10)</sup> Naaldwijk soll Maurits von O. 1612 gekauft haben, die Erbmarschallwürde von Holland war damit verbunden, 1637 soll Frederik Hendrik von O. erster Edeler von Holland geworden sein (Historische Verhandelingen over de Natuur en Paalen der Waardigheid van Stadhouder, door J. v. Wagenaar, Amsterdam 1787, p. 144; Histoire des luttes, entre les puissances maritimes par S. de Grovestins, I, 125. — <sup>11)</sup> Samson, I, 127. — <sup>12)</sup> Kronijk van het Hist. Genootschap te Utrecht, 25<sup>e</sup> Jaarg. 1869, V. Reeks, V, 590. — <sup>13)</sup> Théodore Verhoeven, Histoire de la vie des 2 frères de Witt, Utrecht 1709, I boek, p. 291. — <sup>14)</sup> S. de Grovestins, Histoire des luttes entre les p. m., I, 126.

von Lüttich), Herrschaft Grimbergue, die Burggrafschaft von Anvers, Baronie von Diest a. Demer, Stadt und Land von Sichem (nordwestlich von Diest), Herrschaft von Meerhout a. d. großen Nethe (nordöstlich von Diest), Zevenbergen (nordöstlich von Breda), Turnhout mit Schloß Schoonbroek (südöstlich von Breda)<sup>1)</sup>. Die Generalstaaten waren die Oberherrn des Marquisats von Bergen-op-Zoom a. d. Ooster-Schelde<sup>2)</sup>. Sie hatten einen Teil davon dem Prinzen Frederik Hendrik von Oranien gegeben, als Entschädigung für die Länder, die ihm der König von Spanien in Brabant entzogen hatte, sie hatten ihm den vollständigen Besitz dieses Marquisats versprochen und wollten den fehlenden Teil durch Kauf erwerben<sup>3)</sup>. Die Prinzessin Maria oder Elisabeth von Hohenzollern-Hechingen, Tochter Heinrichs von Berg und Margarethas von Wittem, seit 1650 Witwe des Eitel Friedrich von Hohenzollern-Hechingen<sup>4)</sup>, wollte Willem II. von Oranien das Marquisat von Bergen-op-Zoom nicht überlassen<sup>5)</sup>. Oktober 1651 sollen noch Unterhandlungen mit dem König von Spanien stattgefunden haben, um dieses Marquisat gegen andere Herrlichkeiten einzutauschen<sup>6)</sup>.

1555 hatte Kaiser Karl V. (Carlos I. von Spanien, Charles II. von Burgund) die 2 Lehen Veere und Vlissingen zugunsten von Maximilien von Burgund, Herrn van Beveren<sup>7)</sup>, Abkömmling von Antoine, le grand bâtard de Bourgogne, Halbbruders von Charles I., le Téméraire, vereinigt<sup>8)</sup>. 1558 war Maximilien von Burgund kinderlos gestorben<sup>9)</sup>. 1562 war Willem I. von Oranien mit den Ansprüchen auf den Titel als erster Adliger von Zeeland für seinen ältesten Sohn Filip Willem aufgetreten, weil dieser von seiner Mutter die Herrlichkeit von St.-Maartensdijk auf Tholen geerbt hatte<sup>10)</sup>.

<sup>1)</sup> Samson, I, 399; Théodore Verhoeven, Histoire de la vie des 2 frères de Witt, I, 288—291. — <sup>2)</sup> Basnage, I, 192. — <sup>3)</sup> Ibid., I, 191. — <sup>4)</sup> Histoire abrégée de la ville de Bergen-op-Zoom, ouvrage posthume de M. Jean Faure, La Haye 1761, p. 29—30, Basnage, I, 191; Heineccius, Diatribe genealogica de domus Prussico-Brandenburgicae; Quedlimb. 1707, gibt fälschlich das Todesjahr von Eitel Friedrich auf 1661 an. — <sup>5)</sup> Aanwijzing der heilsame politieke Gronden door Pieter de la Court, III, 469; Théodore Verhoeven, Histoire de la vie des 2 frères de Witt, I, 291—92. — <sup>6)</sup> Aanwijzing der heilsame politieke Gronden door P. de la Court, III, 469. — <sup>7)</sup> S. de Grovestins, Histoire des luttes entre les p. m., II, 26. — <sup>8)</sup> Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 153, vgl. Pierre Balthasar, Généalogies des Forestiers et comtes de Flandre, Anvers 1580; Hieronymus Hennings, Genealogiae imperatorum, regum, qui circo Saxonico comprehenduntur; Ulyssee 1587; Sammelband, Sign.: Tm 4230, No. 4; Histoire du Differend entre leurs nobles puissances les Etats de la Province de Zélande et Guillaume-Charles-Henri Friso au sujet du Marquisat de Veere et de Flessingue, Londres 1742, p. 19—44. — <sup>9)</sup> Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 153. — <sup>10)</sup> Historische Verhandeling van J. v. Wagenaar, Amsterdam 1787, p. 139.

1565/66 hatte Filip II. von Spanien (Philippe V. von Burgund) das Marquisat oder die 2 Lehen Veere und Vlissingen gekauft<sup>1)</sup>, aber die Kaufsumme nicht bezahlt. Willem I. von Oranien hatte inzwischen die Anerkennung seines Sohnes Filip Willem als ersten Adligen von Zeeland durchzusetzen gewußt<sup>2)</sup>. 1567 fand die öffentliche Versteigerung des Marquisats statt<sup>3)</sup>, Veere und Vlissingen erwarben dasselbe, um es abzuschaffen, konnten aber gleichfalls die Summe nicht entrichten<sup>4)</sup>. 1581 ging es durch Kauf an Willem I. von Oranien über<sup>5)</sup>. Da Filip Willem von Oranien auf die Seite der Spanier trat, ließ dessen Bruder Maurits sich nach dem Tode seines Vaters in dem Marquisat vertreten<sup>6)</sup>. Die Statthalter besaßen durch dieses als erste Adelige 3 Stimmen in den Staaten von Zeeland<sup>7)</sup>, hatten die Macht, Bürgermeister in Middelburg, Zierikzee (Schouwen) und Tholen einzusetzen<sup>8)</sup> und 2 Magistratspersonen für Veere und Vlissingen zu ernennen sowie die erste Stimme im Staatsrat der Staaten von Zeeland<sup>9)</sup>. Johan de Witt bestritt nach dem Tode Willems II. diese höchst wichtigen Rechte der Oranier, er ließ das jus directum universitatis wieder aufleben und meinte, durch die Trennung von Spanien sei das Grundrecht dieser zeeländischen Grafschaft (Marquisat eigentlich zwischen Grafschaft und Herzogtum dem Range nach stehend) wieder an die Staaten von Zeeland gekommen<sup>10)</sup>.

Die Geldverhältnisse Wilhelms III. waren keine günstigen<sup>11)</sup>. Das spanische Königshaus soll ihm ca. 1 974 000 Gulden geschuldet haben<sup>12)</sup>. Schon sein Vater hatte sich genötigt gesehen, für  $\frac{1}{3}$  Million Gulden 1648 Güter zu verkaufen, weil er sich durch die Unterstützung des englischen Königshauses in Schulden gestürzt<sup>13)</sup>. 160 000—200 000 Pfund Sterling soll die Schuld der Stuarts an

---

<sup>1)</sup> S de Grovestins, *Histoire des luttes entre les p. m.*, II, 26; *Onze Gouden Eeuw* door P. L. Muller, I, 153. — <sup>2)</sup> *Onze Gouden Eeuw* door P. L. Muller, I, 153. — <sup>3)</sup> *Hist. Verhandel. van J. v. Wagenaar*, p. 139. — <sup>4)</sup> *Onze Gouden Eeuw* door P. L. Muller, I, 154. — <sup>5)</sup> Henry Stubbe, *A further justification*, p. XV; S. de Grovestins, *Histoire des luttes entre les p. m.*, II, 26; *Hist. Verhandel. door J. v. Wagenaar*, I, 140. — <sup>6)</sup> *Hist. Verhandel. door J. v. Wagenaar*, I, 140. — <sup>7)</sup> Samson, I, 129; *Onze Gouden Eeuw* door P. L. Muller, I, 154. — <sup>8)</sup> Henry Stubbe, *A further justification*, p. XIV. — <sup>9)</sup> Samson I, 381; *Redeningh over den oorspronk, recht ende onderscheijt der Edelen ende Welborenen in Hollandt midtsgaders derselber voorrechten door Simon van Leeuwen, Leijden 1859.* — <sup>10)</sup> Henry Stubbe, *A further justification*, p. XIV—XV. — <sup>11)</sup> Samson, I, 399; E. van der Hoeven, *Leeven en dood der gebroeders C. en J. de Witt, Amsterdam 1705*, I, boek, p. 217—18; *De Verwikkel. tusschen de Republiek en Engeland door Japikse*, p. 20. — <sup>12)</sup> E. van der Hoeven, I, boek, p. 229; Théodore Verhoeven, I, boek, p. 317. — <sup>13)</sup> *Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Hist. van J. v. Wagenaar door Hendrik van Wijn, Amsterdam 1801*, II, 97.



Willem III. betragen haben<sup>1)</sup>). Auch die Hoffnung auf eine günstige Wiederverheiratung seiner Mutter, wodurch die Macht des Hauses Oranien neu gestärkt werden konnte, erwies sich als trügerisch. 1652 soll dieselbe die Bewerbung von George Villiers 2d duke of Buckingham sowie von Henry Jermyn<sup>2)</sup> ausgeschlagen haben<sup>3)</sup>, 1653 diejenige von Prinz Rupert von der Pfalz<sup>4)</sup>. Durch Uneinigkeit und mißliche Geldverhältnisse war also das Haus Oranien sehr geschwächt in seinem Auftreten gegenüber der Loevesteinschen Partei.

### Die finanzielle Kriegsbereitschaft.

Englands Einnahmen aus Zöllen und sonstigen Abgaben sollen sich 1652 belaufen haben auf 300 000—376 000 £<sup>5)</sup> und 1653 auf 415 000—417 000 £<sup>6)</sup>. Der monatliche Steuersatz oder die Taxe war auf 120 000 £ erhöht worden<sup>7)</sup>. Die Unkosten zur Unterhaltung der Flotte betragen 1652 829 500 £<sup>8)</sup> und 1653 903 500 £<sup>9)</sup>. Dazu kamen die Ausgaben für die Neubauten von Kriegsschiffen sowie für die erhöhten Belohnungen und Entschädigungen. Von den 2 600 000 £ Staatsausgaben 1653<sup>10)</sup> sollen im ganzen 1 400 000 £ auf die Flotte verwendet worden sein<sup>11)</sup>. Die angeführten Kosten für die Mittelmeerflotte 1652/53 machten allein die Summe von

<sup>1)</sup> E. van der Hoeven, II, boek, p. 314; Samson, I, 472, vgl. Théodore Verhoeven, I, 288; vgl. De Verwikkel. tusschen de Republiek en Engeland door Japikse, p. 251, 530 000 £ diese Summe wohl zu hochgeschätzt, in Repertorium door Louis David Petit, Leiden 1907, I, 217; J. A. Worp „de schulden der Stuarts aan de Oranjes“, in Bijdr. voor vaderl. Geschiedenis en Oudheidkunde door Js. An. Nijhoff, 3<sup>e</sup> Reeks, X, 186. — <sup>2)</sup> Calendar of the State Papers Domestic Series of the reign of Charles II 1661 bis 1662 by M. A. E. Green, London 1861, II, 82, Sohn von Thomas Jermyn of Rushbrook (Suffolk). — <sup>3)</sup> George Villiers, duke of Buckingham, 1628—1687, by lady Winifred Burghclere, London 1903, p. 60. — <sup>4)</sup> Rupert by Eva Scott, Westminster 1899, p. 357. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the first Dutch war, I, 58; Diary of Thomas Burton ed. by John Towill Rutt, London 1828, vol. I, Introduction, p. LXXXVI—LXXXVII. — <sup>6)</sup> History of the Commonwealth by S. R. Gardiner, London 1897, II, 141; A history of the custom-revenue in England by Hubert Hall, London 1885, I, 184. — <sup>7)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. van Beverningk, 's-Gravenhage 1725, p. 82, 247; Verhandelingen en onuitgegeven stukken door Johannes Cornelis de Jonge, 's-Gravenhage 1827, I, 220; History of the Commonwealth, II, 153. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the first Dutch war, I, 58. — <sup>9)</sup> Diary of Thomas Burton, vol. I, Introduction, p. LXXXVIII; History of the Commonwealth, II, 141. — <sup>10)</sup> The Diary of S. Pepys ed. by Wheatley IV, 52; Publications of the Navy Record Society vol. XXXVII, Letters rel. to the first Dutch war by C. T. Atkinson, London 1910, IV, 204, 296. — <sup>11)</sup> The Diary of S. Pepys ed. by Wheatley IV, 52; Calendar of the State Papers Domestic Series, 1653—54, by M. A. E. Green, London 1879, VI, 341, vgl. A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, London 1896, p. 368.

ca. 130 000 £ aus<sup>1)</sup>. Das Defizit wurde gedeckt durch Verkauf von Gütern der Abtrünnigen (*malignants, recusants, delinquents*)<sup>2)</sup>. Ferner wurden die Besitzungen einer Anzahl Katholiken konfisziert sowie alle Charles I. gehörigen Weideländereien und mehrere Dekan-, Domkapitel- oder Stiftsgrundstücke<sup>3)</sup>. Um Käufer hierzu zu finden, wurde der Zinsfuß von 8 auf 6% ermäßigt<sup>4)</sup>. Die Königshäuser Somersethouse (a. Themse), Windsor castle (a. Themse, Grafschaft Berkshire), Greenwich (a. Themse, Grafschaft Kent), Hampton Court (a. Themse), Vauxhall in Lambeth bei London, Cornbury Park sollten zum Verkauf angestellt werden<sup>5)</sup>, aber Cromwell setzte diesem zuviel Hindernisse entgegen, weil er sie für seine eigne Größe aufsparen wollte<sup>6)</sup>. Im Laufe des Krieges kam der Erlös aus den ungefähr 1700 holländischen Prisen den englischen Finanzen sehr zustatten<sup>7)</sup>. Die Staatskasse konnte so unter der starken einheitlichen Leitung Cromwells voll genügen allen wachsenden Anforderungen bezüglich der Beschaffung von neuen Kriegsschiffen, Rüstungsgegenständen und Lebensmittelvorräten; die Verwaltung lag in bewährten Händen<sup>8)</sup>. Nur für die Bezahlung der Seeleute schienen die Geldmittel nicht auszureichen. Man führte an Stelle des baren Geldes Zettelausgaben ein. Dieses Zettelsystem bewährte sich nicht. Es mußte wieder untersagt werden<sup>9)</sup>. Man ließ die Kriegsschiffe lange in Beschäftigung, um das Ablohnen möglichst aufzuschieben. Bei der Entlassung der Mannschaften erfolgten dann wegen ungenügender Bezahlung die Empörungen in Chatham 5./X. 1653, zu Harwich 21./X., zu London

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S. 1651—52, London 1877, IV, 410, 418, 442, 462, 488; dito 1652—53, London 1878, V, 30, 44, 58, 105, 134, 146, 165, 166, 192, 303, 332, 390; dito, London 1879, VI, 224, 274. — <sup>2)</sup> *Verhandel. en onuitgegev. stukken door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1827*, I, 220; *Publications of the Navy Records Society vol. XXX, Letters rel. to the first Dutch war*, vol. III, London 1900, 305, 306; *Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmachtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1725*, VI, 6; Cal. of the St. P. D. S. 1651—52, IV, 424, 483, 493; *The letters and speeches of O. Cromwell by Thomas Carlyle ed. by S. C. Lomas*, London 1904, II, 249; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, London 1878, V, 171; *History of the Commonwealth by Gardiner* II, 141, 153, 358; — <sup>3)</sup> *Verhandel. en onuitgegev. stukken door J. C. de Jonge*, I, 220; *The letters and speeches of Cromwell by Th. Carlyle*, II, 260. — <sup>4)</sup> *J. Heath's Chronicle*, II, p. 334. — <sup>5)</sup> *Ibid.*; *Verhandel. en onuitgegev. stukken door J. C. de Jonge*, I, 221; *History of the Commonwealth*, II, 153. — <sup>6)</sup> *J. Heath's Chronicle*, II, p. 334. — <sup>7)</sup> *L. v. Aitzema*, III, XXXIII, 803; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, London 1877, IV, 359, 387; *Publications of the N. R. S. vol. XVII, Letters rel. to the first Dutch war*, London 1896, II, 74; *Publications of the N. R. S.*, vol. XXX, *Letters rel. to the first Dutch war*, London 1900, III, 305; *Marine-Rundschau*, 22. Jahrg., I. Teil. Jan—Juni 1911, 4. Heft, S. 446. — <sup>8)</sup> *A history of the administration of the royal navy by Oppenheim*, p. 306. — <sup>9)</sup> *Publications of the N. R. S.*, vol. XXXVII, *Letters rel. to the first Dutch war*, vol. IV, 202, 286, 287, 306; vgl. *The English Historical Review*, London 1897, vol. XII, I, parts, p. 42.

26./X. Monk sah sich gezwungen, ein Regiment Infanterie und 4 Trupps Reiter zur Unterdrückung der Meuterer auszusenden<sup>1)</sup>. Am 24./IV. 1654 soll die öffentliche Schuld in England 600 000 £ betragen haben<sup>2)</sup>. Nach Cromwells Tod wurde der Zustand der englischen Flotte infolge zunehmender finanzieller Schwierigkeiten ein wenig ungünstiger (The English Historical Review, vol. XII, London 1897, Parts I, The administration of the navy from the Restoration to the Revolution by J. R. Tanner, p. 17, vgl. The English Historical Review, vol. XI, London 1896, No. 41, The navy of the Commonwealth by Oppenheim, p. 20—81). Die Beamten der Flotte waren Sekretäre, Schatzmeister, Kontrolleure, Aufseher, Schreiber, Kommissare (S. Pepys and the world, he lived in, by H. B. Wheatley, London 1880, p. 270—285).

Die Kosten der Verteidigung zu Wasser wurden in Holland bestritten aus den gemeinen Mitteln (gemeene middelen, gewöhnliche übliche Hilfsmittel zur Besteuerung), Convoyen (bei Ein- und Auslauf der Handelsschiffe bestimmte Abgaben) und Licenten (Zölle bei Ausfuhr von Waren nach feindlichen Ländern)<sup>3)</sup>. Die gemeinen Mittel brachten 7—8 Millionen Gulden jährlich<sup>4)</sup>, die Convoyen und Licenten 2 Millionen<sup>5)</sup>. 22./II./3./III. 1652 und 21./III. 1653 wurde die Bezahlung von 1% oder 10 Stüber pro 100 Gulden Wert bei allen ausgeführten und 2% oder 20 Stüber bei allen eingeführten Gütern festgesetzt<sup>6)</sup>. Diese Abgabe soll von 1652—56 6 122 000 Gulden, also durchschnittlich ungefähr 1 500 000 Gulden eingebracht haben<sup>7)</sup>. Die gewöhnliche Grundsteuer ergab pro Jahr 2½ Millionen Gulden<sup>8)</sup>. Eine außerordentliche halbe Grundsteuer wurde September 1652 aufgelegt<sup>9)</sup>, sie sollte 12 Tonnen Gold oder 1 200 000 Gulden erzielen<sup>10)</sup>. Der 200. Pfennig,

<sup>1)</sup> History of the Commonwealth, II, 360—361; Journals of the House of Commons from 25./IV. 1660—29./VII. 1667, reprinted 1803, vol. VIII, p. 135. Ein Regiment Infanterie bestand aus 12 Kompagnien à 150 Mann, ein Regiment Reiterei aus 6 Abteil. oder Trupps à 72 Reiter. — <sup>2)</sup> Calendar of the Clarendon State Papers, Oxford 1869, II, 340; vgl. Literatur Stephen Dowell, A history of taxation and taxes in England, vol. 1—4, London 1884; Mary Anne Everett Green, Calendar of the proceedings of the committee for advance of money, 1642—56, P. 1—3, London 1888; Sir William Petty, A treatise of taxes and contributions, London 1662 and 1667 (Athenae Oxonienses by Anthony Wood, a new edition by Ph. Bliss, London 1820, IV, 217). — <sup>3)</sup> Onze Gouden Eeuw, I, 216. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 120—22. — <sup>5)</sup> Historische Studien door Dirk Veegens uitgeg. door J. D. Veegens, 's-Gravenhage 1885, II, 59. — <sup>6)</sup> A. de Wicquefort, II, 123; Letters rel. to the first Dutch war, I, 85; Johan Tjassens, Zee-Politie, 's-Gravenhage 1670, p. 261; Geschiedenis van het Nederl. zeewezen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1858, I, 408; De Gids, 52. Jaarg., IV. Reeks, VI<sup>e</sup> Jaarg., Amsterdam 1888, IV, 222. — <sup>7)</sup> De Gids, 1888, IV, 222. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 782. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 93. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 753.

der seit 1637 nicht mehr gefordert, wurde als außerordentliche Kapitalsteuer 14./IX. 1652 und 14./IX. 1653 wieder bewilligt<sup>1)</sup>. Es wurde der 20. Pfennig genommen bei der Erbfolge von Seitenverwandten (in collateralis et ascendentis linea)<sup>2)</sup>. 21./XII. 1652 wurde 1 Gulden auf jeden Schornstein (Schornsteingeld) erhoben<sup>3)</sup>. 1653 im Oktober wurde der 1000. Pfennig als Steuer zugestanden<sup>4)</sup>. Das Staatseinkommen der Generalstaaten betrug um diese Zeit pro Jahr 20—21 Millionen Gulden, wovon 12 Millionen auf Holland kamen ohne Convoyen und Licenzen<sup>5)</sup>. Die außerordentliche Ausrüstung der Flotte wurde 1652 auf 8 Millionen Gulden Unkosten geschätzt<sup>6)</sup>. Bis zum August 1653 waren bewilligt worden 6 Millionen zur Ausrüstung der Kriegsschiffe und 4 Millionen zum Neubau von 60 Kriegsschiffen<sup>7)</sup>. Die Generalstaaten hatten nun von ihrem langen Unabhängigkeitskampf gegen Spanien her eine stehende Schuld von 140 Millionen Gulden zu tragen, die mit 5% verzinst, jährlich eine Aufbringung von 7 Millionen Zinsen erforderte, außerdem noch 13 Millionen laufende Schulden<sup>8)</sup>. Hierzu kamen noch die Unterstützungen, die Holland seinem Bundesgenossen, Frederik III. von Dänemark, finanziell zu leisten hatte, damit dieser seine Kriegsschiffe in gefechtsfähigem Zustand halten und so den Engländern wirksam den Sund sperren konnte<sup>9)</sup>. Die Generalstaaten waren nicht imstande, rechtzeitig die für Ausrüstung, Ausbesserung und Neubau der Kriegsschiffe dringend nötigen

---

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 753; III, XXXIII, 782; *Lettres de Mr. le comte d'Estrades*, II, 497; *Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmachtigden van den Staedt, 's-Gravenhage* 1725, V, 14, 110; Basnage, I, 253, vgl. *A Collection of the John Thurloes State Papers*, I, 573. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 827; *Historisch Verhael en Politieke Bedenkingen aangaende de Bestieringe van Staet onder de Bedieningen van de Heeren de Witt*, Amsterdam 1677, p. 17. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 766, vgl. *Groot Placaet-boeck door Cornelis Cauw, 's-Gravenhage* 1664, I, 2254 und *Belgium concernentia, 's-Gravenhage* 1644, No. 11, Sign.: TK 142. — <sup>4)</sup> *Holl. Mercurius* 1653, p. 89. — <sup>5)</sup> *Historische Studien door Dirk Veegens*, uitgeg. door J. D. Veegens, 's-Gravenhage 1885, II, 59; *Observations upon the United Prov. by Sir W. Temple*, p. 291; vgl. *Staats- und sozialwissenschaftl. Forschungen von G. Schmoller*, 10. Bd., 3. Heft, *Beiträge zur wirtschaftl. Entwicklungsgesch. der Nederl.* von Dr. O. Pringsheim, Leipzig 1890, p. 60: 1650 11 Mill. Einkommen der St. v. Holl.— <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 829—30. — <sup>8)</sup> *Aanwijzing der heilsame politieke Gronden door P. de la Court*, III, 478, 496; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 803; *Observations upon the United Prov. by Sir W. Temple*, p. 292; *Leeven en dood der gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven*, I. boek, p. 28; *Naleezingen voor de vaderl. Historie van J. v. Wagenaar door Hendrik van Wijn*, Amsterdam 1797, II, 151; *Historische Studien door D. Veegens*, II, 60; *Beiträge zur wirtschaftl. Entwicklungsgeschichte der Nederl. von Pringsheim*, p. 60; vgl. *Geschiedenis van het Nederl. volk door Blok*, V, 112 150: Millionen. — <sup>9)</sup> J. Geddes, I, 276.

Geldmittel zu bewilligen und aufzubringen<sup>1)</sup>. Die Staatsmaschine war zu kompliziert, um so schnell, wie es der Krieg erforderte, das Geld bereitzustellen. Der Partehader lähmte ohnedies den Gang der Verhandlungen zur Bewilligung der Summen. Bei der großen schon bestehenden Schuldenlast des Landes schreckte man vor Aufbürdung einer neuen zurück. Auch kam Johan de Witt erst dann in seine maßgebende Stellung, als eine günstige Wendung des Krieges durch geschickte Finanzoperationen nicht mehr möglich war. Im ersten holländisch-englischen Kriege entsprach die Marineverwaltung den berechtigten Forderungen der Front nicht<sup>2)</sup>. Vornehmlich trug das Material an sich und in seiner Wirkung auf das Personal die Schuld an den Niederlagen<sup>3)</sup>.

### Die technische und materielle Kriegsbereitschaft.

#### Kriegsschiffbau.

Die hauptsächlichsten Quellen: Leo von Aitzema, Saken van Staet en Ooslogh, 's-Gravenhage 1669. Karel, Allard, Nieuwe Hollandse Scheeps-bouw, Amsterdam, 1695, der Autor entlehnt manches von Nicolaas Witsen.

L'art de bâtir les vaisseaux Amsterdam, 1719. Dies Werk gibt als seine Quellen Nicolaas Witsen, van Eijk und Allard an; van Eijk ist wohl identisch mit dem in De Navorscher, I Jaarg. Amsterdam 1851, p. 178; De Nederl. Zeemacht door J. J. Backer Dirks, 's-Gravenhage 1890, I, 636 und Geschichte der Kriegskunst von Johann Gottfried Hoyer, Göttingen 1799 (Geschichte des Künste und Wissenschaften, 7. Abteil., Geschichte der Mathematik, 2. Teil) II, 398 erwähnten Cornelis van Jik, De Nederl. Scheepsbouwkonst, Amsterdam 1697. Nun bezeichnet Eugène Sue, Histoire de la Marine Française, Paris 1845, I, 157, van Rijk, l'art de bâtir les vaisseaux, La Haye, 1668 als seine Quelle. Hier könnte ein Druckfehler vorliegen und es wäre dann zu vermuten, daß C. van Jiks Werk bereits 1668 zum ersten Male im Druck er-

---

<sup>1)</sup> De Nederl. Zeemacht door J. J. Backer Dircks, 's-Gravenhage 1890, I, 376; Marine-Rundschau, 22. Jahrg., I. Teil, 4. Heft April, 1911, p. 447; Begründung der englischen Seevorherrschaft von G. Roloff, Preußische Jahrbücher von H. Delbrück, 49. Jahrg., 123. Band, Berlin 1906, Märzheft, p. 439. — <sup>2)</sup> Marine-Rundschau, 22. Jahrg., I. Teil, 4. Heft 1911, p. 447. — <sup>3)</sup> Ibid., p. 449.

schienen, l'art de bâtir 1668 die erste und 1719 die zweite vollständig umgearbeitete französische Übersetzung gewesen ist.

Henry Bond, *The art of appareiling of any ship*, London 1655. In Johann Gottfried Hoyer, *Geschichte der Kriegskunst*, Göttingen 1799, II, 399 wird derselbe ferner als Autor genannt von *The boatswainsart, wherein is shewed a true proportion for the masting, yarding and rigging of any ship*, London 1676, Dublin 1737.

Calendar of the State Papers Domestic Series 1651—52, ed. by Mary Anne Everett Green, London 1877, vol. IV, dito 1652—53, London 1878, vol. V; dito 1653—54, London 1879, vol. VI; dito of the reign of Charles II, 1663—64, London 1862, vol. III; dito 1664—65, London 1863, vol. IV; dito 1665—66, London 1864, vol. V; dito 1666—67, London 1864, vol. VI; dito Dec. 1671 to 17./V. 1672, ed. by F. H. Blackburne Daniel, London 1897; dito 18./V. 1672—30./IX. 1672, London 1899; dito 1./III.—31./X. 1673, London 1902.

Cornelis Cauw, *Groot Placaet-boeck*, 's-Gravenhage 1664.

Willem Claesz, *Arithmetische ende Geometrische Praktijke der Bosschietterije*, Amsterdam 1667. Die in Joh. Gottfried Hoyer, *Geschichte der Kriegskunst*, Göttingen 1799, II, 338 angeführten Ausgaben 1695, 1696 waren mir nicht zugänglich.

Dassié, *L'Architecture navale*, Paris 1677.

R. P. Claudii Francisci Milliet Deschales, *Camberientis e societate Jesu, Cursus seu Mundus Mathematicus*, Lugduni 1690.

George Fournier, *Hydrographie*, Paris 1679.

Hollandsche scheepsbouw Amsterdam 1678, Sign.: Hz. 17 505 schöpft aus Nicolaas Witsen.

Paul Hoste, *L'art des armées navales ou traité des évolutions navales*, Lyon 1697. Die in J. C. de Jonge, *Gesch. v. het Nederl. Zeewezen*, Haarlem 1859, II, 98 erwähnte Ausgabe 1726/1727 war mir nicht zugänglich. J. C. de Jonge spricht sogar von einer englischen Übersetzung Edinburgh 1834. Hoste wurde geboren 1652 zu Pont-de-Vesle (Veyle) zwischen Mason (Dep. Saône et Loire) und Bourg en Bresse (Dep. Ain), trat 17 Jahr alt in den Jesuitenorden ein, war mehrere Jahre zur See mit den Admiralen Jean d'Estrées und Anne Hilarion de Contentin, comte de Tourville, wurde Kaplan des letzteren, zu-

letzt Professor der Mathematik im Königlichen Seminar zu Toulon, starb 1700<sup>1)</sup>.

Journals of the house of Commons, Reprinted London 1803, vol. VIII und IX.

The Compleat Modellist by Thomas Miller, London 1684 (erste Ausgabe 1676).

The Diary of Samuel Pepys, London 1894—99, ed. by H. B. Wheatley.

Sir William Petty, Political arithmetic Glasgow 1751. Er wurde als der Sohn des Tuchhändlers Anthony Petty 1623 geboren, 1661 geädelt. 1663/64 erfand er ein Schiff mit doppeltem Boden in Irland. Er schrieb außerdem „A treatise or discourse about the building of ships“, welches Werk er 1665 veröffentlicht haben soll. Er entwarf 1685 „What a compleat treatise of navigation should contain“. Political arithmetic wurde 1690 zuerst gedruckt. Eine andere Schrift von ihm war „Treatise of naval philosophy 1691“. Er starb 1687<sup>2)</sup>. — Philosophical Transactions in the Savoy printed 1665/66, Sign.: A. B. 3202.

Publications of the Navy Records Society, vol. VII, Two discourses of the navy by John Hollond written 1638 and 1659 ed. by J. R. Tanner, London 1896. John Hollond war Zahlmeister, Aufseher und Kommissar der Flotte, den Petts feindlich gesonnen (ibid. p. 411). Er war auch Sekretär von Sir George Carteret<sup>3)</sup>. — Publications of the Navy Records Society, vol. XIII, Letters relating to the first Dutch war, vol. I, ed. by Samuel Rawson Gardiner, London 1899; dito vol. XVII, Letters relating to the first Dutch war, vol. II, London 1900; dito vol. XXVI, A descriptive catalogue of the naval manuscripts ed. by J. R. Tanner, London 1903; dito vol. XXX, Letters relating to the first Dutch war, vol. III, ed. by S. R. Gardiner, London 1906; dito vol. XXXVII, Letters relating to the first Dutch war vol. IV, ed. by Atkinson, London 1910.

The History of the Royal Society of London for the improving of natural knowledge by Thomas Sprat London 1667. Thomas Sprat lebte 1635—1713<sup>4)</sup>. Das Manu-

<sup>1)</sup> Memorials of the life of Sir William Penn by Granville Penn, London 1833; I, 481; vgl. Eugène Sue, Histoire de la Marine Française, Paris 1845, II, 143; Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 382—384, 388. — <sup>2)</sup> Athenae Oxonienses by Anthony Wood, ed. by P. Bliss, London 1820, IV, 214—19. — <sup>3)</sup> Pepys, The Diary I, 296. — <sup>4)</sup> John Evelyn, The Diary ed. by A. Dobson, London 1906, II, 300.

skript desselben war 1664 fertig und wurde 1667 veröffentlicht. Er war 1683 Dekan von Westminster und 1684 Bischof von Rochester<sup>1)</sup>.

A Collection of the State Papers of John Thurloe, London 1742.

'TVerwerd Europa door Petrus Valkenier, Amsterdam 1675.

Bulstrode Whitelocke's Memorials, London 1682. — Nicolaes Witsen, Aloude scheeps-bouw, Amsterdam 1671. Cornelis Jansz Witsen<sup>2)</sup>, geb 1606 zu Amsterdam, war 1653, 1658, 1662, 1667 Bürgermeister ebendasselbst und verheiratet mit Katharina Opsie, er hatte 4 Söhne Cornelis Cornelisz, Kapitän, Lambert Cornelisz, 1676 Sergeantmajor und erster Wachtmeister von Amsterdam, Nicolaes Cornelisz und Jonas Cornelisz<sup>3)</sup>. Cornelis Jansz Witsen's Bruder Gerrit hatte eine Tochter Aefje, die Dr. Matthijs Raaphorst heiratete, deren Tochter Margaretha Cornelis Maartensz Tromp zum zweiten Mann hatte<sup>4)</sup>. Nicolaes Cornelisz Witsen wurde 1641 zu Amsterdam geboren<sup>5)</sup>, er studierte Mathematik und Astronomie, hielt April 1664 2 Vorträge zu Amsterdam über die Sonne und die Kometen<sup>6)</sup>, wurde 11./VII. 1664 zu Leiden Doktor beider Rechte. Seine Dissertation war „de Senatusconsulato Macedoniano“<sup>7)</sup>. Er reiste noch in demselben Jahre mit dem holländischen Gesandten Jacob Boreel nach Moskau, wo er vom Zar Alexei Michaelowitsch (1645—76) freundlich aufgenommen, und durchzog 1665 das östliche und südöstliche Europa<sup>8)</sup>. Er war ein verdienstvoller Zeichner und Kupferstecher<sup>9)</sup>. Er gab eine Karte und ein Werk über die nördliche und östliche Tatarei heraus, wodurch er auch die Freundschaft des Zaren Peter, des Großen, gewann<sup>10)</sup>. Seefahrt und Schiffbau erregten sein vornehmstes Interesse<sup>11)</sup>. Sein Buch über Schiffsbaukunst durfte nicht ins Ausland verkauft werden, um den heimischen Schiffsbau ausschließlich zu fördern<sup>12)</sup>. 1671 wurde er in den Rat der Stadt Amsterdam berufen, 1673 war er ebendasselbst Schöffe<sup>13)</sup> und

<sup>1)</sup> S. Pepys, The Diary VII, 63. — <sup>2)</sup> A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederl., 20<sup>te</sup> Deel, Haarlem 1877, p. 358; Het Geslacht Witsen in De Navorscher IV, 274; P. Bol, Handboek over de familie van Nicolaas Witsen. — <sup>3)</sup> A. J. van der Aa, 20<sup>te</sup> Deel, p. 353. — <sup>4)</sup> De Regeeringe van Amsterdam door Hans Bontemantel uitgegev. door G. W. Kernkamp, 's-Gravenhage 1897, in Historisch Genootschap te Utrecht, 3<sup>e</sup> Reeks 7, 8, Deel I, Inleiding, p. XVII; Geschiedkundige Bijdragen door Jhr. J. W. van Sijpesteijn 's-Gravenhage 1864, II<sup>e</sup> aflev., p. 101. — <sup>5)</sup> A. J. van der Aa, 20<sup>te</sup> Deel., p. 358. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 356. — <sup>7)</sup> Ibid., p. 354. — <sup>8)</sup> Ibid., p. 355. — <sup>9)</sup> Ibid., p. 358. — <sup>10)</sup> Ibid., p. 356. — <sup>11)</sup> Dito. — <sup>12)</sup> Tjard Schwarz, Die Entwicklung des Kriegsschiffbaues, I. Teil bis 1840, Leipzig 1909, p. 87 in Sammlung Göschen. — <sup>13)</sup> Van der Aa, 20<sup>te</sup> Deel., p. 355.



13mal bekleidete er die Würde eines Bürgermeisters in seiner Vaterstadt<sup>1)</sup>. 1712 erschien eine Karte von Texel und Vlie, die Nicolaas Witsen entworfen nach eignen wiederholten Sondierungen und langen Erfahrungen sowie auf Grund mündlicher Berichte und Anweisungen verschiedener Lotsen. Ferner fertigte er im Auftrage berühmter Reisenden und Gelehrten Karten an vom nördlichen und östlichen Asien und Europa, von Nowa Semlja bis China<sup>2)</sup>. Er starb 1717. Sein Wahlspruch war: „Labor omnia vincit.“ Wenige Jahre vor seinem Tode hatte ihn Zar Peter besucht<sup>3)</sup>. Witsen benutzte hauptsächlich als Quellen Franc Stypmann, *De jure maritimo et nautico*, ed. Heincellio, letzte Ausgabe Halle 1740; Leonhard Fronsperger, *Vom Geschütz und Feuerwerk*, Frankfurt a. M., 1564; Joseph Fuertenbach (Furttenbach) *Architectura militaris seu martialis*, idem, *De Artilleria quaeam*, Ulmae 1630; Emanuel van Meteren, *Historie der Nederlandischer ende haerder Naburen Oorlogen ende Geschiedenisse*, 's-Gravenhage 1614; *The art of appareiling of any ship* by Henry Bond, London 1655; George Fournier, *Hydrographie*, Paris letzte Ausgabe 1679; Johan Tjassens, *Zee-Politie 's-Gravenhage*, letzte Ausgabe 1670; John Smith, captain, *A Sea Grammar* printed 1627 reprinted 1652<sup>4)</sup>, ferner Sir Robert Dudley, earl of Warwick, duke of Northumberland, *Arcano del Mare*, Fiorenza, letzte Ausgabe 1661. Dieses Werk war von den Holländern 1667 im „Royal Charles“ gefunden worden. Sir Robert Dudley, titular duke of Northumberland and earl of Warwick, 1573—1649, war Forscher, Ingenieur und Schriftsteller. Sein Urgroßvater Edmund Dudley 1462—1510 war Minister Henrys VII. gewesen und hatte zur zweiten Frau Elisabeth, Tochter Edwards Grey, viscount Lisle gehabt. Sein Großvater war John Dudley, duke of Northumberland, 1502—53. Dessen Sohn Robert Dudley, earl of Leicester, 1531—88, der spätere Günstling der Königin Elisabeth, erzeugte Robert Dudley, den Schriftsteller, mit seiner zweiten Frau Lady Douglas Sheffield, Tochter des Thomas first baron Howard of Effingham, duke of Norfolk, Bruder des Lord high-admiral William Howard und Onkel sowohl der Anne Boleyn wie der

---

<sup>1)</sup> Ibid., p. 356. — <sup>2)</sup> Ibid., p. 357. — <sup>3)</sup> Ibid., p. 358 nach Jacobus Scheltema, *Peter der Große in Holland en Zaandam*. — <sup>4)</sup> *Memorials of the life of Sir William Penn* by Granville Penn, London 1833, I, 402, vgl. *History of the Commonwealth* by S. R. Gardiner, London 1897, II, 137.

Katharina Howard, der 2 Gemahlinnen Henrys VIII.<sup>1)</sup> Robert Dudley heiratete 1592 Alicia, Schwester des Weltumseglers Thomas Cavendish, machte 1594 eine Reise nach Westindien, wurde 1596 geadelt, zog 1605 nach Italien, heiratete daselbst Elizabeth, Tochter von Sir Robert Southwell of Woodrising und trat in die Dienste des Großherzogs Cosimo II. von Toscana. Er war bekannt als Duca di Nortombria e conte di Warwick. Er schrieb 1645/46 das Werk „Arcano del Mare“<sup>2)</sup>.

Das vornehmste Holz zum Schiffbau war in mannigfacher Art die Eiche. In England selbst wuchs die beste Eiche mit dem zähesten, dem Splittern am wenigsten unterworfenen Holz<sup>3)</sup>. Es gab mehrere Eichensorten, die Roteiche oder Stein-, Winter-, Lebenseiche und die Weißeiche oder Stiel-, Sommereiche. Die Zeit des Holzfällens hielt man bei Vollmond, kaltem, trockenem Wetter und Nordwind für die beste. Das Holz mußte beim Hauen einen guten Klang haben, schwer sein und im Wasser gleich untergehen<sup>4)</sup>. Dezember und Januar war die günstigste Zeit<sup>5)</sup>. Außerdem wurde gebraucht Ulmen-, Eschen- und Buchenholz<sup>6)</sup>. Die Esche wurde für Scheiben und Blockrollen, Ulme und Buche für Kiele, Stengen und Eselshäupter gebraucht<sup>7)</sup>. Man verwendete auch *lignum vitae guiacum* oder Guajakholz zu Scheiben<sup>8)</sup>. Die Größe der damaligen Eichen kann man ungefähr daraus ersehen, daß ein Stamm mit 44' Länge, 10' Durchmesser am Ende,

---

<sup>1)</sup> The History of England by Thomas Milner, p. 407, 415, 418. — <sup>2)</sup> The Encyclopaedia Britannica; Geschichte der Künste und Wissenschaften, 7. Abt.: Geschichte der Mathematik, II. Teil, Geschichte der Kriegskunst von J. G. Hoyer, Göttingen 1797, I, 553; Sammlung Göschens, Die Entwicklung des Kriegsschiffbaues, I. Teil bis 1840, von Tjard Schwarz, Leipzig 1909, p. 67. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war I, 43 nach Papers of Richard Gibson, clerk in the Navy-office, relating to the navy of England 1650—1702 (Pepys, The Diary VII, 282); The works of Sir W. Temple, London 1770, II, 206; The naval history of England by Thomas Lediard, London 1735, II, 538; An History of Marine Architecture by John Charnock, London 1800, II, 297, 298; Memorials of the life of Sir W. Penn by G. Penn, London 1833, I, 399; Histoire de la marine française par le comte de Lapeyrouse-Bonfils, Paris 1845, I, 50; The life of Richard Deane by John Bathurst Deane, London 1870, p. 542—44; vgl. Cal. of the St. P. D. S. Dec. 1671—17./V. 1672, p. 212. — <sup>4)</sup> Jean Baptiste Torchet de Boismelé, Histoire générale de la marine, Paris 1746, Tome III, Code des armées navales, Planche I. — <sup>5)</sup> George Fournier, Hydrographie, p. 37. Irrtümlicherweise behauptet aber Fournier, daß das Mondlicht das Holz schlecht mache, vgl. Dr. J. Schwabe, Aus der Rumpelkammer des modernen Aberglaubens, Gartenlaube 1869, Nr. 22, p. 350. — <sup>6)</sup> A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, London 1896, p. 363; vgl. The English Historical Review, vol. XI, London 1896, Nr. 41, January 1896, The navy of the commonwealth 1649—60 by Oppenheim, p. 20—81. — <sup>7)</sup> Discourses of the navy by John Hollond in Publ. of the N. R. S., vol. VII, ed. by Tanner, I, 206; Cal. of the St. P. D. S., Dec. 1671—17./V. 1672, p. 212. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., Dec. 1671—17./V. 1672, p. 223.

3' Durchmesser an der Spitze eine Kielschwinn abgeben haben soll, zu dessen Transport aus dem Walde 28 Ochsen und 4 Pferde nötig waren<sup>1)</sup>. Im Bezirk von Dean Forest (zwischen Severn und Wye, Nebenfluß des unteren Severn, Gloucestershire) gediehen vorzügliche Eichen und Buchen. Man rechnete 40 Kubikfuß rundes oder 54 Kubikfuß viereckiges Bauholz zu einer Tonne. Das Klafterholz wurde für die Eisenwerke gebraucht. Gutes Holz lieferte auch der Leabezirk (Lea: Nebenfluß der unteren Themse)<sup>2)</sup>. Als Größenverhältnisse für Bohlen werden angeführt: 3zöllige, 26—40' lang, sollen an der Spitze 15'' breit sein, 4zöllige, 30—45' lang, an der Spitze 16'' Breite haben<sup>3)</sup>. Der Wert des Schiffsbauholzes zu Forest of Dean für die englische Flotte wird dadurch gekennzeichnet, daß schon die spanische Armada die Zerstörung dieses Waldes sollte begünstigen helfen<sup>4)</sup>. Ohne Cromwells Wachsamkeit würde der Wald entwertet worden sein, 400 Hütten armer Leute, die von der Verwüstung des Waldes lebten, ließ er wegschaffen, ebenso große Mengen von Ziegen, Schafen, Schweinen, die das junge Unterholz vernichteten. Sir John Wintour hatte den mit Charles I. abgeschlossenen Vertrag mißbraucht<sup>5)</sup>. Charles II. mußte 1668 eine Akte für Erhaltung des Holzes innerhalb dieses Waldes erlassen<sup>6)</sup>. Der Forstbezirk von Glenmoriston (innerhalb 5—6 Meilen von Lochness, Glenmore, Grafschaft Inverness, Schottland) lieferte Tonnen „Masten“ und „Bretter“<sup>7)</sup>. Seit 1652 wurden auch aus den Neuenglandstaaten Kiefernmasten bezogen<sup>8)</sup>. Bauholz lieferte der Wald am in die Nordsee mündenden Dee-River. Er war im Besitztum von George Gordon, Marquis of Huntley (Grafschaft Aberdeen) und Lord John Ersking, earl of Mar (ebendasselbst). Das beste und gebräuchlichste Holz für Teer in ganz Schottland wurde aus der saftigen Rotfichte vom Abernethy Waldgebiet (südöstlich von Perth am Firth of Tay) gewonnen. Im Monat März konnten 2—300 Mann den ganzen Jahresbedarf der Flotte an Holz für Teer fällen. Die Kosten für die Teerbereitung wurden gedeckt aus dem Erlös

---

<sup>1)</sup> The battleship by Walter Wood, London 1912, p. 35. — <sup>2)</sup> Journals of the house of Commons, vol. IX, p. 45—46; Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, vol. III, p. 371; vol. V, pg. 496. — <sup>3)</sup> Two discourses of the navy by John Hollond, I, 218. — <sup>4)</sup> The English Historical Review, vol. XXI, London 1906, No. 83, July 1906, The history of the Forest of Dean, p. 447. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 450. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 451. — <sup>7)</sup> Letters relating to the first Dutch war, III, 369. — <sup>8)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 44; A history of the administration of the royal navy by Oppenheim, p. 363.

der Holzkohlenabfälle. Der Transport geschah in Wagen und Karren zur Mündung des Spey-River (24 Meilen von Abernethy entfernt), der sich in die Nordsee ergießt, oder 2—3 Mann folgten den Flößen zu jeder Seite des Stromes. 20—30 Mann und 4—5 Zugtiere (Ochsen besser als Pferde) erforderten die Teerwerke. Die Teerfässer wurden aus Brennholz gemacht<sup>1)</sup>. Nach dem Fall Dünkirchens soll man auch über Dünkirchen Pech und Teer vom Festland bezogen haben (Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1827, I, 220). Gutes Schiffsbauholz wuchs auch im Edinburger Bezirk, aber die Transportverhältnisse waren zu schwierig<sup>2)</sup>. Ferner soll es noch zu Aliceholt Schiffsbauholz gegeben haben<sup>3)</sup> und solches von dort nach Woolwich geschafft worden sein<sup>4)</sup>. Die Rottanne oder Fichte und die Weißtanne oder Edeltanne wurden je nach ihrem Wuchs verwendet, die trockener gewachsenen eigneten sich mehr zu Masten und Bohlen, die mehr im Feuchten gediehen, waren saftiger und biegsamer und konnten deshalb anderweitig benutzt werden<sup>5)</sup>. Bei Bedarf konnte auch von Norwegen und den Ostseeländern Holz bezogen werden<sup>6)</sup>. Das Krummholz kam teurer (5 l pro Last für Fällern und Fracht)<sup>7)</sup> als das gerade (3 l oder £ pro Last)<sup>8)</sup>. Zur Ermutigung des Holzhandels mit den nordamerikanischen Kolonien und des heimischen Waldbaues wurde 1662 ein Verbot der Einfuhr von Pech, Teer, Harz, tannenen und kiefernen Dielen erlassen<sup>9)</sup>. Das finnländische Pech und Teer soll besser und billiger als das amerikanische gewesen sein<sup>10)</sup>. Man unterschied 3 Arten von Teer der Einfassung nach: in großen Fässern (great-band), in mittleren (middle-band), in kleinen (herring-band)<sup>11)</sup>. Man verwendete den Teer (Holzkohlenteer und Steinkohlenteer) je nach seinem Gehalt, ob trocken, ölig oder flüssig<sup>12)</sup>. Trockner Teer wurde mit glühenden Kugeln flüssig gemacht<sup>13)</sup>. Weißes Schiffspech (Fichtenharz, namentlich das burgundische) war viel besser als das schwarze aus Holzkohlenteer gewonnene<sup>14)</sup>.

<sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, III, 369. — <sup>2)</sup> Hollandsche Mercurius 1666, p. 8. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, IV, 291. — <sup>4)</sup> Ibid., III, 285. — <sup>5)</sup> Jean Baptist Torchet de Boismelé, Histoire générale de la marine, Tome III, Code des armées navales, Planche II. — <sup>6)</sup> Ibid. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, III, 378. — <sup>8)</sup> Ibid., III, 371. — <sup>9)</sup> The English Historical Review, vol. XXI, London 1906, July 1906, p. 452, nach John Evelyn Silva or a discourse of forest trees. — <sup>10)</sup> B. Whitelocke's Memorials, p. 635. — <sup>11)</sup> Two discourses of the navy by John Hollond, I, 189. — <sup>12)</sup> M. de Boismelé, Histoire générale de la marine, Tome III, Code des armées navales, Planche IV. — <sup>13)</sup> Nicolaes Witsen, Aloude scheepsbouw, Amsterdam 1671, I, 206. — <sup>14)</sup> M. de Boismelé, Histoire générale de la marine, Tome III, Code des armées navales, p. 188.

Eisen und Kupfer wurde in England selbst erzeugt, namentlich in Wales. Man konnte diese Metalle auch aus Schweden und den Ostseeländern einführen. Um 1550 hatte man gelernt, den Eisenguß mehr zu vervollkommen<sup>1)</sup>. 1653 befanden sich staatliche Eisenwerke zur Kugel- und Geschützfabrikation für die Flotte in Forest of Dean unter Leitung des Majors John Wade. Holzkohle durfte er nur von schwächlichem Holz, aber nicht von solchem für Schiffbau geeignetem bereiten<sup>2)</sup>. Zum Schmieden des Eisens war die Kohle von Newcastle-on-Tyne besser als die schottische<sup>3)</sup>. Die Engländer brachten ihr Eisen in Flammöfen (Reverberieröfen). Statt der Hammer sollen sie sich des Zylindergebläses bedient haben<sup>4)</sup>. Zwei Öfen zu Gloucester sollen 50—60 Tonnen rohes Eisen in Klumpen und 20 Tonnen Kugeln pro Woche geschmolzen haben<sup>5)</sup>. Die Nägel sind 2, 4, 6, 10, 20, 24, 30, 40 pennys Nägel von 1—4 $\frac{1}{3}$ '' Länge, so genannt von dem Pfenniggewicht von je 1000 der Nägel<sup>6)</sup>.

Segeltuch wurde gefertigt zu Ipswich-on-Orwell, Suffolkshire<sup>7)</sup>. Auch in Somersetshire wurde solches bereitet, es war besser als das aus Frankreich von Vitry-lès-François-sur-Marne bezogene<sup>8)</sup>. Der Wurm, der sich im Stockfisch bildete, war für die Leinwand sehr schädlich<sup>9)</sup>.

In England wurde Hanf erzeugt zu Queenborough (Grafschaft Kent)<sup>10)</sup>, in Somersetshire, Dorsetshire<sup>11)</sup>, zu Lynn (Lynn regis, Grafschaft Norfolk)<sup>12)</sup> und Newcastle<sup>13)</sup>. Der allerwiderstandsfähigste englische soll der Steale Hanf gewesen sein<sup>14)</sup>. Auch die Insel Wye in der Chesapeakebay (Maryland) soll Hanf geliefert haben (Verhandeligen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1827, I, 220. Die Lage dieser Insel bei Cambritz [Cambridge] beruht wohl auf einen Irrtum.) 22./X. 1666 wurde eine Bill erlassen zur Ermutigung des Pflanzens und Säens von Hanf und Flachs<sup>15)</sup>. Von auswärts kam vornehmlich

<sup>1)</sup>Tjard Schwarz, p. 49. — <sup>2)</sup>Two discourses of the navy by John Hollond, I, 229; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 107. — <sup>3)</sup>Nicolaes Witsen, I, 119. — <sup>4)</sup>Lodewijk de Geer, Eene bijdrage tot de handelsgeschiedenis van Amsterdam in de zeventiende eeuw door J. W. de Geer, 's-Gravenhage 1834, p. 163. — <sup>5)</sup>Cal. of the St. P. D. S. 1653—54, VI, 142. — <sup>6)</sup>Two discourses of the navy by John Hollond, II, 260. — <sup>7)</sup>A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, London 1896, p. 363. — <sup>8)</sup>Ibid. — <sup>9)</sup>Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, V, 353. — <sup>10)</sup>Two discourses of the navy by John Hollond I, 195. — <sup>11)</sup>Letters relating to the first Dutch war, III, 133. — <sup>12)</sup>Ibid., p. 434. — <sup>13)</sup>Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 375. — <sup>14)</sup>Cal. of the St. P. D. S. 1./III.—31./X. 1673, p. 32. — <sup>15)</sup>Journal of the house of Commons, vol. VIII, 25./IV. 1660—29./VII. 1667, p. 639, vgl. The works of Andrew Marvell ed. by Alex B. Grosart, Blackburn 1875, in the Fuller Worthies library No. 26—29, II, 188, 23./X. 1666.

der Rigaer in Betracht<sup>1)</sup>. Derselbe galt für den stärksten und besten<sup>2)</sup>. Ferner wurde bezogen polnischer<sup>3)</sup> und russischer oder Muscovia-Hanf<sup>4)</sup>. Letzterer soll der geringste gewesen<sup>5)</sup> und nur gemischt mit anderen Sorten verwendet worden sein<sup>6)</sup>. Hanf wurde noch eingeführt von Wisby (Gotland)<sup>7)</sup>, von Flandern<sup>8)</sup>, von St.-Malo (Bretagne)<sup>9)</sup>, vom Rheingebiet<sup>10)</sup>, von Mailand<sup>11)</sup>. Der italienische Hanf soll zum Tauemachen am geeignetsten gewesen sein<sup>12)</sup>. Indisches Gras versuchsweise als Hanf verwendet, nahm keinen Teer an<sup>13)</sup>. Hanf mußte gut gereinigt und frei von Traßsteinen (Duck- oder Tuffsteinen) sein, eine weiß-grüne Farbe haben. Die Taue drehte man aus 3 Strähnen à 600 Faden, aber nicht allzu stramm, damit sie nicht bersteten und nicht allzu schlaff, damit sie nicht nachgaben<sup>14)</sup>. Je länger der Hanf für die Kabeltaue war, je stärker wurden dieselben. Man durchzog sie der besseren Haltbarkeit wegen mit Teer<sup>15)</sup>. Aus 1 Pfund Hanf machte man 52 Faden Kabelgarn oder 60 Faden Saumtauwerk<sup>16)</sup>. Man rechnete, daß pro Tag und Person durchschnittlich 96 Pfund 21 Faden langer Hanf gesponnen werden konnten<sup>17)</sup>. Das beste Garn soll das französische M. Papillonsgarn gewesen sein<sup>18)</sup>.

Weißer oder ungeteeter Werrig (Werg) wurde für Geländergänge, schwarzer oder geteeter zum Verstopfen von Löchern verwendet<sup>19)</sup>. Er wurde hergestellt aus alten Seilen, die man auflöste, stampfte, kochte, an der Sonne oder im Ofen trocknete und in Armesstärke spann<sup>20)</sup>.

Staatswerften befanden sich in England zu Chatham, Woolwich, Deptford, Portsmouth, Plymouth, Harwich<sup>21)</sup>. Von

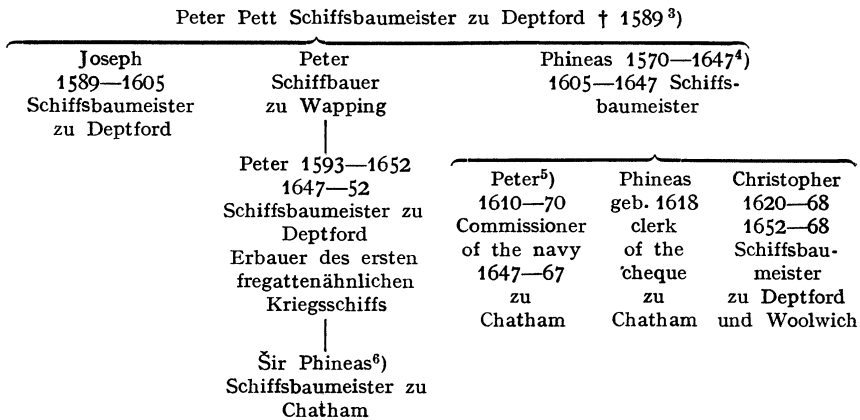
<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 305; Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, III, 131, 186; dito V, 37, 68; Fournier, Hydrographie, p. 35. — <sup>2)</sup> S. Pepys, The Diary, III, 236. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Ch. II, III, 344. — <sup>4)</sup> Two discourses of the navy by John Hollond, I, 74, 189, 193; Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Ch. II, III, 131, 186. — <sup>5)</sup> Two discourses of the navy by John Hollond, I, 74, 193. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, III, 131, 186, 238; Two discourses of the navy by John Hollond, I, 189. — <sup>7)</sup> Letters relating to the first Dutch war, III, 434. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1665—66 V, 13. — <sup>9)</sup> Letters relating to the first Dutch war, III, 133. — <sup>10)</sup> Two discourses of the navy by John Hollond, I, 189. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1663—64 III, 131. — <sup>12)</sup> N. Witsen, I, 134. — <sup>13)</sup> Pepys, The Diary, III, 58. — <sup>14)</sup> Witsen, I, 127, 134. Über das Verhältnis der Zollstärke der Taue zur Fadenzahl siehe Nieuwe Holl. Scheepsbouw door K. Allard, Amsterdam 1695, p. 41; über die Bestandteile der Taue in Strähnen oder Schnüre, Litze oder Duchte und Gebinde siehe Dassié, L'Architecture navale, Paris 1677, p. 51—53. — <sup>15)</sup> L'art de bâtir les vaisseaux II, 6. — <sup>16)</sup> Witsen, II, 432. — <sup>17)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1663—64, III, 242. — <sup>18)</sup> Dito, 1664—65 IV, 544; V, 23. — <sup>19)</sup> Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, tome, Code des armées navales, Planche IV. — <sup>20)</sup> L'art de bâtir les vaisseaux, I, 78. — <sup>21)</sup> A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, p. 363.

diesen hatte Henry VII. die zu Portsmouth, Henry VIII. die zu Woolwich und Deptford gegründet<sup>1)</sup>. Harwich und Plymouth besserten Spieren und Segeltuch aus, Chatham, Woolwich und Deptford bauten und besserten Schiffe aus<sup>2)</sup>. Portsmouth war für alles ebenfalls eingerichtet<sup>3)</sup>; es hatte die beste Lage für Docks (Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1665—66, V, 323). Drei Ketten wurden später angebracht zum Sperren des Hafens (Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1664—65, IV, 17). Ein doppeltes Trockendock war eingerichtet zu Chatham, Woolwich, Deptford und Blackwell<sup>4)</sup>, in letzterem Orte auch ein Mastdock (Memoirs of the English affairs by James Stuart, duke of York, London 1729, p. 53). Man suchte noch andere zu Werften geeignete Plätze ausfindig zu machen. Gosport (Grafschaft Hants, Portsmouth gegenüber)<sup>5)</sup>, Bristol<sup>6)</sup>, Conpill<sup>7)</sup> wurden später als dafür passend befunden. Man mußte von Privatwerften in der Nähe der Staatswerften Gebrauch machen<sup>8)</sup>. Kommissare wurden ernannt, um den Bau auf den Privatwerften zu kontrollieren<sup>9)</sup>. Werftketten sollen pro Faden (1,82 m) 2 Cnt. (Zentner), 2 qrs ( $\frac{1}{4}$  Zentner), 14 lbs (Pfund) gewogen haben<sup>10)</sup>. Nach der Zahl der Werftwächter, 32 zu Chatham, 18 zu Deptford, 16 zu Woolwich, 13 zu Portsmouth war die Größe der Werften zu schätzen<sup>11)</sup>.

Die berühmtesten Schiffsbaumeister entstammten der Familie Pett (s. Stammbaum); sie modernisierten die Kriegsschiffe und entkleideten sie alles dessen, was in den Marssen und bei den Masten im Wege war und Windfang verursachte<sup>12)</sup>. Ferner sind hervorzuheben: Anthony Deane, ältester Sohn des Matrosen Anthony Deane, 1638 zu Harwich geboren, 1664 Schiffsbaumeister daselbst, 1668 zu Portsmouth in gleicher Eigenschaft, 1672 Flottenkommissar daselbst<sup>13)</sup>, Jonas Shish, 1605—80 Schiffsbaumeister zu Deptford und Woolwich, über 300 Jahre waren Glieder seiner

<sup>1)</sup> Tjard Schwarz, p. 63. — <sup>2)</sup> A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, p. 299, 363. — <sup>3)</sup> Ibid. p. 363, p. 364. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 364. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1665—66 V, 563. — <sup>6)</sup> Dito, 1666—67, VI, p. 84. — <sup>7)</sup> Dito, 1664—65, IV, 67, vgl. The English Historical Review, London 1897, vol. XII, Parts I, p. 54, wohl Hafen Pill-on-Avon unterhalb Bristol. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the first Dutch war, II, 133; A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, p. 339. — <sup>9)</sup> Begründung der engl. Seevorherrschaft von G. Roloff in Preußischen Jahrbüchern von Hans Delbrück, 49. Jahrg., 123. Band, Berlin 1906, Märzheft, S. 435. — <sup>10)</sup> A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, p. 367. — <sup>11)</sup> Ibid., p. 364. — <sup>12)</sup> The ship, its origin and progress by Francis Steinitz, London 1849, p. 226. — <sup>13)</sup> S. Peyps, The Diary, II, 304, Supplementary volume Pepysiana, p. 179.

Familie Schiffszimmerleute<sup>1)</sup>, John Tippets, Schiffsbaumeister zu Portsmouth 1660—67, resident commissioner daselbst 1667—72, und surveyor (Aufseher) 1672—92<sup>2)</sup>.



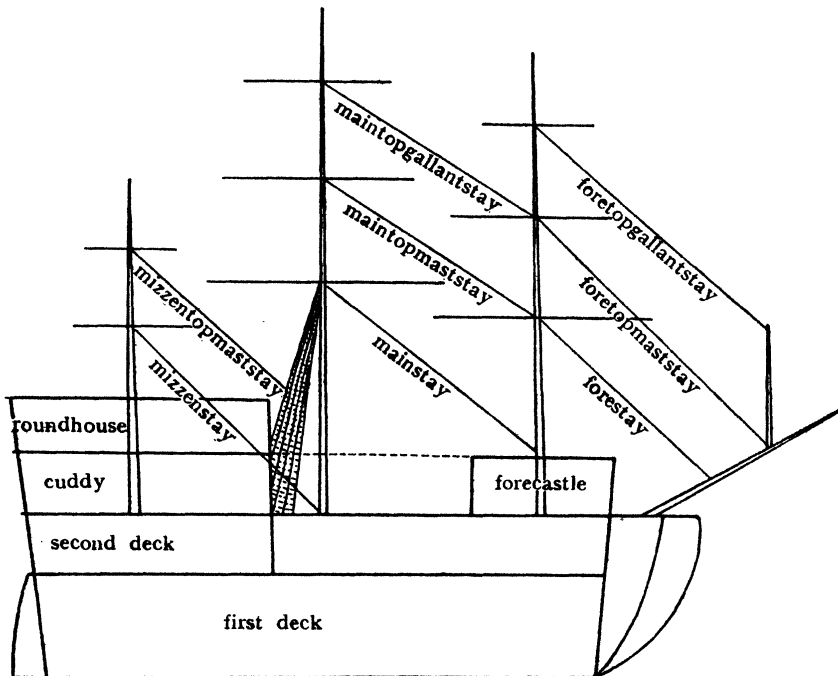
Die hauptsächlichsten Begebenheiten zur Entwicklung des Segelkriegsschiffs (s. Karten) waren folgende. Das Segel soll bei Schiffen schon seit 50 n. Chr. im Gebrauch gewesen sein<sup>7)</sup>. Um die Mitte des 13. Jahrhunderts wurde mit der Einführung des den nordischen Völkern zu verdankenden festen, am Hintersteven gelagerten Steuerruders die Möglichkeit gegeben, die Segelkraft auszudehnen durch Vergrößerung der Segelflächen und Vermehrung der Masten. Erst diese sichere Steuer erlaubte den praktischen Ausbau des Hecks, das Hochbordigerwerden der Schiffe und die Abschaffung der Riemen oder Ruder<sup>8)</sup>. Um die Zeit von 1333—50 begann die Armierung der Schiffe mit Geschützen, man feuerte entweder über die Ruderbank oder machte kleine runde

<sup>1)</sup> John Evelyn, The Diary, II, 286—87; III, 47. — <sup>2)</sup> The English Historical Review, London 1897, vol. XII, Parts I, p. 25. — <sup>3)</sup> S. Pepys, The Diary, Supplementary volume Pepysiana, London 1899, p. 177. — <sup>4)</sup> Phineas Pett, Master of arts at Emanuel College, Cambridge (The ship its origin and progress by Francis Steinitz, London 1849, p. 226; Tjard Schwarz, p. 74). master of the ship wrights company (Tjard Schwarz, p. 75). — <sup>5)</sup> Peter Pett hatte einen Vetter, Joseph Pett, Schiffsbaumeister zu Chatham, und einen Vetter Richard Holborne, Mastenmachermeister (The English Historical Review, London 1897, vol. XII, Parts I, 24; S. Pepys, The Diary, I, 143, 326, John Evelyn, The Diary, ed. by A. Dobson, London 1906, II, 204; Two discourses of the navy by John Holland, Introduction, XXIII, p. 164). — <sup>6)</sup> Peter Pett, älterer Bruder von Sir Phineas Pett (Naval commissioners by Sir George Jackson, London 1889, p. 105); Phineas Pett, Neffe von Phineas Pett, capt. of the Tiger † 1666 (ibid., p. 106). — <sup>7)</sup> Meereskunde, Heft 56, Berlin 1911, Die Zusammensetzung der Schlachtflotten von R. Wittmer, p. 2. — <sup>8)</sup> Tjard Schwarz, p. 44, 50, 52; Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, VII. Band, Berlin 1906, Beiträge XXIII die allmähliche Entwicklung des Segelschiffs von L. Arenhold, p. 643, 645; Meereskunde, Heft 56, 1911, p. 9.



Öffnungen in die Schiffsbordwand<sup>1)</sup>. In der Seeschlacht bei Sluis fiel die Entscheidung zugunsten des englischen Segelschiffs gegenüber der genuesischen Galeere<sup>2)</sup>. Es sollen zu Anfang des 16. Jahrhunderts die ersten Bramsegel auf Henry-Grace-à-Dieu oder The Great Harry angewendet worden sein<sup>3)</sup>. Um 1500 soll der Schiffsbaumeister Descharges in Brest die Stückpforten erfunden haben,

The Compleat Modellist by Thomas Miller, London 1684.



hierdurch wurde der Aufschwung der Marine-Artillerie angebahnt. und Kanonen auf das ganze Schiff verteilt<sup>4)</sup>. Unter Henry VIII.

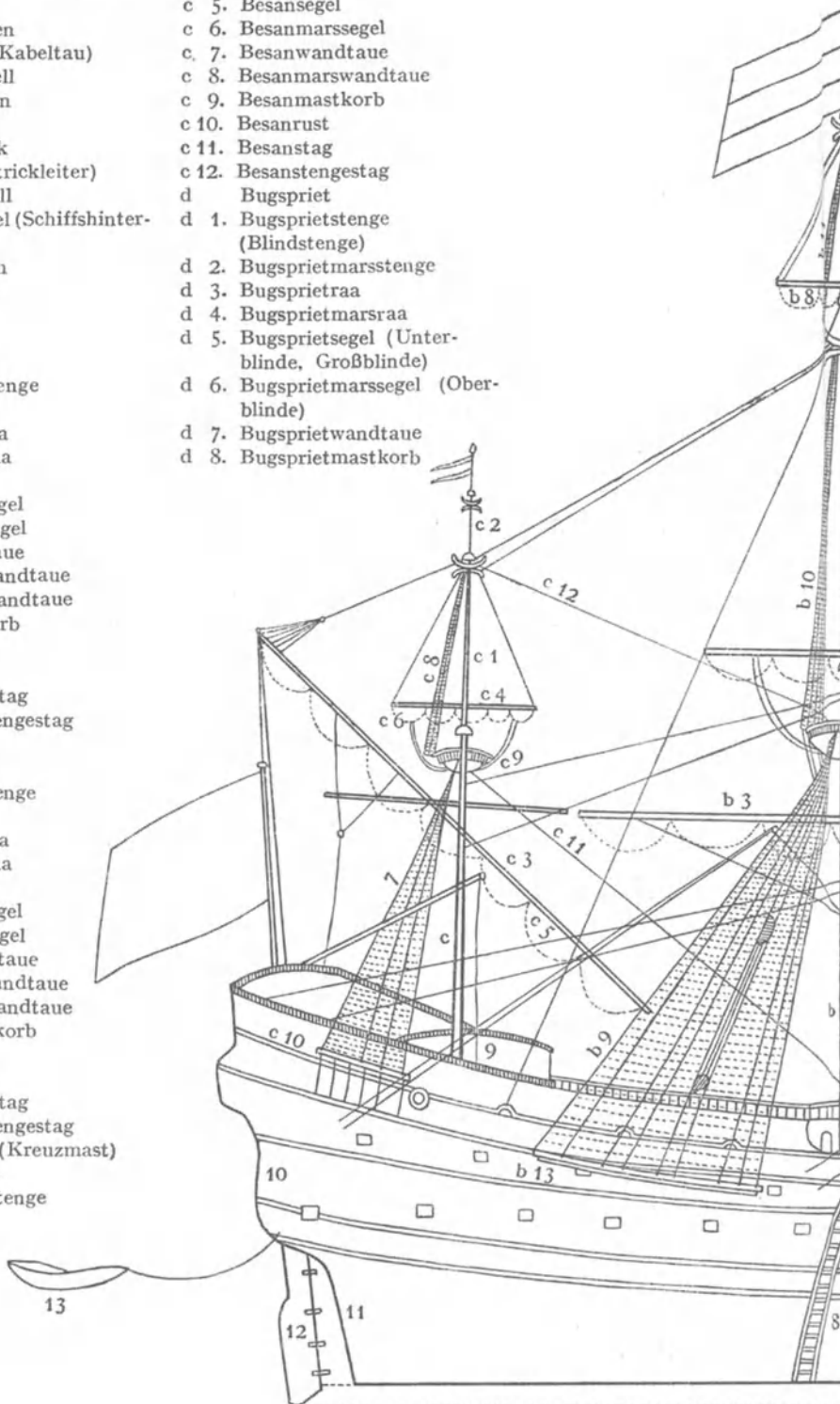
<sup>1)</sup> Jahrbuch der Gehestiftung, Bd. XIII, 4. Jahrg., Dresden 1907, 4.—5. Heft, Handels- u. Kriegsmarine von Dr. Ernst von Halle, p. 22; Jahrbuch der Schiffsbau techn. Gesellschaft, VII. Bd., Beiträge XXIII, p. 647; Tjard Schwarz, p. 48; Meereskunde, Heft 56, 1911, p. 8; Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 16. Jahrg., April 1914, Berlin 1914, p. 498. — <sup>2)</sup> Jahrbuch der Gehestiftung, Bd. XIII, 4. Jahrg. Dresden 1907, 4.—5. Heft, p. 21. — <sup>3)</sup> Jahrbuch der Schiffsbau techn. Gesellschaft, VII. Band, XXIII. Beiträge, p. 653; Tjard Schwarz, p. 616; vgl. Die Flotte August 1919, Das Segel. — <sup>4)</sup> Meereskunde, Heft 56, 1911, p. 10; Tjard Schwarz, p. 51, 90; Jahrbuch der Schiffsbau techn. Gesellschaft, VII. Bd., Beiträge XXIII, p. 651; J. C. de Jonge, Geschied. v. het Nederl. Zeewezen, Haarlem 1858, I, 60—61, an Stelle von einer Geschützreihe nun mehrere, an Stelle eines Verdeckes nun mehrere.

wurde das erste Kriegsschiff mit Stückpforten gebaut<sup>1)</sup>. Unter der Königin Elizabeth wurden die Stengen zum Fieren oder Herablassen eingerichtet, es soll dies 1553 eine Erfindung des Schiffers Krijn Woutersz von Enkhuizen gewesen sein<sup>2)</sup>. In Raleighs Zeit fiel das Ersinnen der Kettenpumpe, der Bei- und Leeseegel, der Blinde<sup>3)</sup>. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts soll die Ankerwinde oder Spille zum Einholen der Ankertaue erdacht worden sein<sup>4)</sup>. Gegen Ende des 16. oder Anfang des 17. Jahrhunderts wurde der 4. Mast oder Treibermast am Heck durch einen kleinen Göschenmast am Bugsprit ersetzt und die dreimastigen Schiffe eingeführt<sup>5)</sup>. Der erste Dreidecker Makalos soll Mitte des 16. Jahrhunderts in Schweden erbaut worden sein<sup>6)</sup>. Der Dreidecker Filip soll 1591 der spanischen Flotte eingereiht worden sein<sup>7)</sup>. Der erste englische Dreidecker war The Sovereign of the Seas oder The Royal Sovereign, 1635 von Peter Pett entworfen, 1637 von dessen Vater Phineas Pett gebaut<sup>8)</sup>. Zwischen 1635—40 wurde die Boleine, ein Saumtauwerk der Raheseegel (Leik oder Liek) mit dem man näher am Winde segeln konnte, erfunden<sup>9)</sup>. Mit dem Bau fregattenähnlicher Schiffe wurde 1646 zuerst von Peter Pett bei „Constant Warwick I“ begonnen<sup>10)</sup>. Diese Art Fahrzeuge wurden von den Dünkirchener um 1635 der Fregata oder schnellen italienischen Galeere nachgeahmt<sup>11)</sup>. In der ersten Hälfte des

<sup>1)</sup> The Fortnightly Review 1866, A word for the Stuarts by Robert Bell, vol. V, p. 200. — <sup>2)</sup> Tjard Schwarz, p. 65, 88, 113; Jahrbuch der Schiffsbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge, p. 654; Naval warfare by P. H. Colomb, London 1891, p. 26. — <sup>3)</sup> Naval warfare by Colomb, p. 26, nach Sir Walter Raleigh 2 discourses 1. on the invention of shipping, 2. concerning the Royal navy and sea-service, beides geschrieben 1609 und 1617, 1650 veröffentlicht (The Encyclopaedia Britannica); Francis Steinitz, The ship its origin., p. 227; The Fortinghtly Review, vol. V, 15./V.—1./VIII. 1866, p. 200. — <sup>4)</sup> Jahrbuch der Schiffsbautechn. Gesellschaft, VII. Band, XXIII. Beiträge, p. 656, Naval warfare by Colomb, p. 26. — <sup>5)</sup> Tjard Schwarz, p. 70, 80; Jahrbuch der Schiffsbautechn. Gesellschaft, VII. Bd. XXIII. Beiträge, p. 656. — <sup>6)</sup> Tjard Schwarz, p. 89, nach Fredrik Henrik Chapman, Architectura navalis mercatoria, Stockholm 1768. — <sup>7)</sup> Tjard Schwarz, p. 88. — <sup>8)</sup> Ibid., p. 77. — <sup>9)</sup> Naval warfare by Colomb, p. 87, nach Sir William Monson, Naval tracts in Churchill, collections of voyages and travels, London 1732, III, 320; Rittmeyer, Seekriege, I, 185. — <sup>10)</sup> Francis Steinitz, The ship its origin, p. 226; vgl. John Evelyn, The Diary, III, 273; Fighting Instructions ed by J. S. Corlett in Publications of the Navy Records Society, vol. XXIX, London 1905, p. 103, a frigate-built ship. — <sup>11)</sup> England in the Mediterranean by J. St. Corbett, London 1904, p. 181—183 nach Cesáreo Fernández Duro, Armada Española desde la Unión de los reinos de Castillo y de León, Madrid, Piedadeyre 1895—97, IV, 407; Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen door J. C. de Jonge, Haarlem, 1858, I, 624; Histoire de la marine française per le comte de Lapeyrouse--Bonfils, Paris 1845, I, 48; Batailles navales de la France par O. Troude, publiées par P. Levot, Paris 1867, I, 18 nach Maissin, Études historiques; Seekriegsgeschichte von A. Stenzel, Hannover 1910, III, 7.

1. Sporn (Schiffsschnabel, Galion)
2. Vordersteven
3. Ankertau (Kabeltau)
4. Vorderkastell
5. Stückpforten
6. Kiel
7. Halbverdeck
8. Fallreep (Strickleiter)
9. Hinterkastell
10. Schiffsspiegel (Schiffshinter-  
teil)
11. Hintersteven
12. Steuerruder
13. Schaluppe
- a Fockmast
- a 1. Fockstenge
- a 2. Fockmarsstenge
- a 3. Fockraa
- a 4. Fockmarsraa
- a 5. Fockbramraa
- a 6. Focksegel
- a 7. Fockmarssegel
- a 8. Fockbramsegel
- a 9. Fockwandtaue
- a 10. Fockmarswandtaue
- a 11. Fockbramwandtaue
- a 12. Fockmastkorb
- a 13. Fockrust
- a 14. Fockstag
- a 15. Fockstengestag
- a 16. Fockmarsstengestag
- b Großmast
- b 1. Großstenge
- b 2. Großmarsstenge
- b 3. Großraa
- b 4. Großmarsraa
- b 5. Großbramraa
- b 6. Hauptsegel
- b 7. Großmarssegel
- b 8. Großbramsegel
- b 9. Hauptwandtaue
- b 10. Großmarswandtaue
- b 11. Großbramwandtaue
- b 12. Hauptmastkorb
- b 13. Großrust
- b 14. Hauptstag
- b 15. Großstengestag
- b 16. Großmarsstengestag
- Besanimast (Kreuzmast)
- c 1. Besanstenge
- c 2. Besanmarsstenge
- c 3. Besanraa

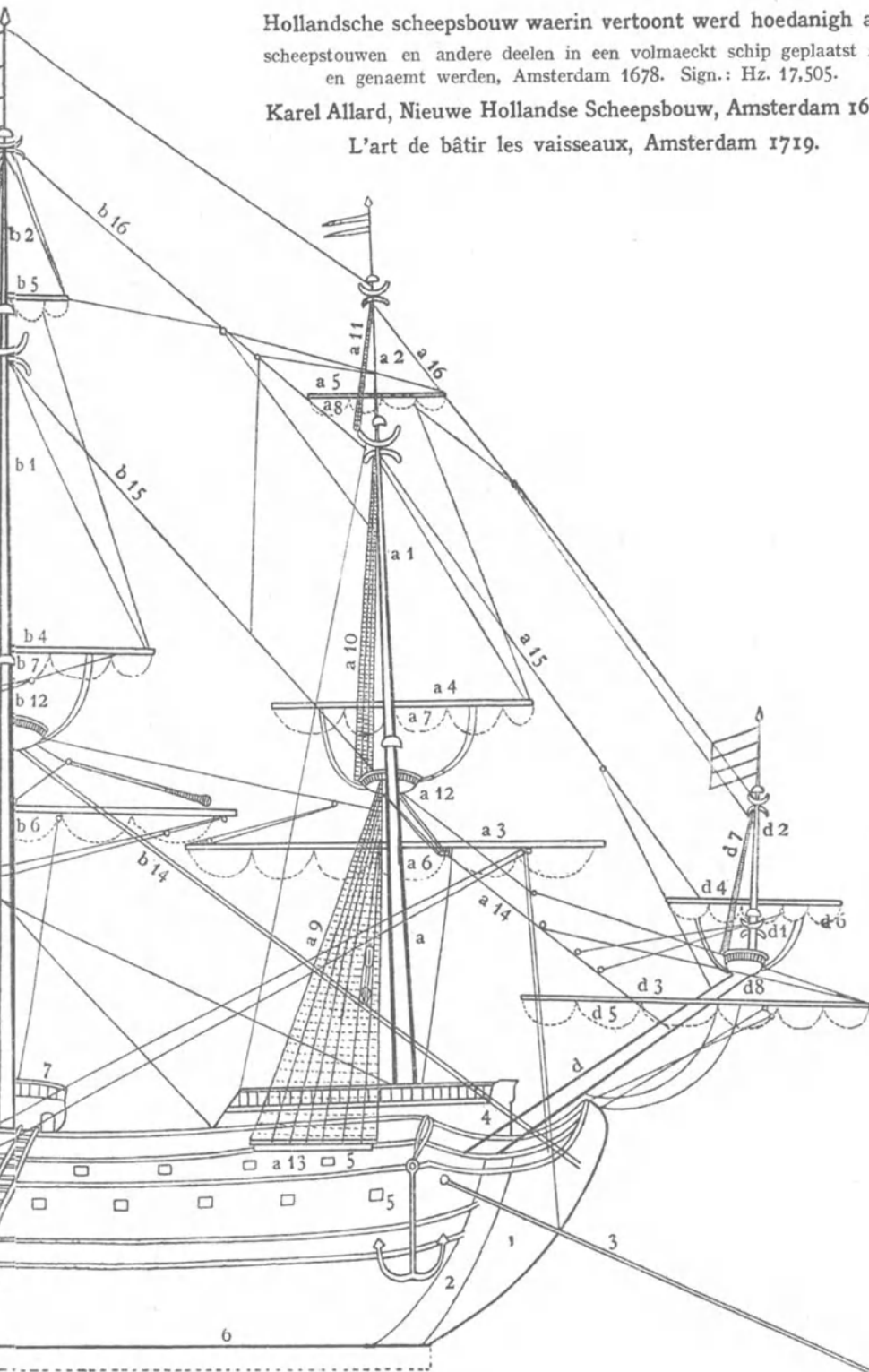
- c 4. Besanmarsraa
- c 5. Besansegel
- c 6. Besanmarssegel
- c 7. Besanwandtaue
- c 8. Besanmarswandtaue
- c 9. Besanmastkorb
- c 10. Besanrust
- c 11. Besanstag
- c 12. Besanstengestag
- d Bugspriet
- d 1. Bugsprietstenge  
(Blindstenge)
- d 2. Bugsprietmarsstenge
- d 3. Bugsprietraa
- d 4. Bugsprietmarsraa
- d 5. Bugsprietsegel (Unter-  
blinde, Großblinde)
- d 6. Bugsprietmarssegel (Ober-  
blinde)
- d 7. Bugsprietwandtaue
- d 8. Bugsprietmastkorb



Hollandsche scheepsbouw waerin verthoont werd hoedanigh alle  
 sloopstouwen en andere deelen in een volmaectt schip geplaatst zijn  
 en genaemt werden, Amsterdam 1678. Sign.: Hz. 17,505.

Karel Allard, Nieuwe Hollandse Scheepsbouw, Amsterdam 1695.

L'art de bâtir les vaisseaux, Amsterdam 1719.



17. Jahrhunderts sollen auch die Hängematten (an der Decke hängende Matratzen)<sup>1)</sup>, ebenso feste Wimpel im Topp unter der Toppflagge eingeführt worden sein<sup>2)</sup>.

Die englischen Könige setzten Prämien aus auf den Bau von brauchbaren Kriegsschiffen. Man legte auch frühzeitig Wert auf möglichst große Schiffe und größere Einheitlichkeit in der Form<sup>3)</sup>. Henry VIII. rief hervorragende Schiffsbaumeister aus Genua und Venedig herbei<sup>4)</sup>; dort stand zu damaliger Zeit die Schiffsbaukunst in höchster Blüte<sup>5)</sup>. Die schärferen Schiffsformen wurden namentlich den Genuesen entlehnt, sie beeinflussten auch die portugiesische und spanische Schiffsbaukunst<sup>6)</sup>. Die Spanier bevorzugten den Bau großer Kriegsschiffe<sup>7)</sup>, aber der Gefechtswert ihrer Größe wurde dadurch beeinträchtigt, daß sie neben Kriegsausrüstung allzu sehr auf großen Laderaum sahen<sup>8)</sup>. Die Engländer waren daher bezüglich der Schiffsbaukunst in der günstigen Lage, sich die Vorteile der anderen Nationen anzueignen und deren Fehler zu vermeiden, sie konnten in praktischer Hinsicht erfolgreiche Fortschritte machen. James I. und Charles I. hatten eifriges Interesse an der Flotte gefunden und derselben große technische Fürsorge angedeihen lassen<sup>9)</sup>. James I. ernannte zuerst eine Kommission zur Bereithaltung von Schiffsmaterialien<sup>10)</sup>. Diese stellte schon eine Art Flottenbauplan auf<sup>11)</sup>. Die Vermehrung der Schiffsgeschwindigkeit suchten die Engländer nach bestimmten Gesetzen zu regeln<sup>12)</sup>. Um 1665 fand Anthony Deane das Geheimnis, den Tiefgang eines Schiffs vor dem Ablauf zu berechnen<sup>13)</sup>. 1673 brach sich bei den Engländern die Erkenntnis Bahn, daß nur eine genügende Schiffsbreite ein stabiles Schiff erzeugen kann<sup>14)</sup>. Alles dies war aber mehr die Folge praktischer Erfahrung als wissenschaftlicher Erforschung. Erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts hat sich eine Schiffsbauwissenschaft ausgebildet<sup>15)</sup>. Auf 6 Dinge mußte besonders beim Zimmern

<sup>1)</sup> Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, Kiel 1907, p. 70. — <sup>2)</sup> Jahrbuch der Schiffsbau-techn. Gesellschaft, Bd. VII, Beiträge XXIII, p. 661. — <sup>3)</sup> Begründung der englischen Seevorherrschaft von G. Roloff in Preuß. Jahrb., 49. Jahrg., 123. Bd., 1906, Märzheft, p. 432—33. — <sup>4)</sup> Tjard Schwarz, p. 61. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 59. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 53. — <sup>7)</sup> Ibid., p. 88. — <sup>8)</sup> Ibid., p. 88—89, vgl. Mitteilungen auf dem Gebiete des Seewesens, Pola 1892. — <sup>9)</sup> A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, p. 252; Seekriegsgeschichte von A. Stenzel, III, p. 43. — <sup>10)</sup> Tjard Schwarz, p. 71. — <sup>11)</sup> Ibid., p. 72. — <sup>12)</sup> De Nederl. Zeemacht door J. J. Backer Dirks, 's-Gravenhage 1890, I, p. 637. — <sup>13)</sup> S. Pepys, The Diary, V, 294; A History of Naval Architecture by John Fincham, London 1851, p. 61. — <sup>14)</sup> Tjard Schwarz, p. 85 nach S. Pepys, Naval Minutes. — <sup>15)</sup> Tjard Schwarz, p. 126—127.

eines Kriegsschiffs geachtet werden: 1. daß ein Schiff stark war; 2. daß es ein schneller Segler war; 3. daß es einen stabilen Schiffsboden hatte; 4. daß es mit voller Armierung bei jedem Wetter die unterste Geschützreihe gebrauchen konnte; 5. daß es bei gutem Tiefgang treiben und beiliegen konnte mit Haupt- und Besansegel; 6. daß es beim Entern halten und beim Wind wenden konnte<sup>1)</sup>. Es war Brauch, die Schiffe in Trockendocks mit Fächern oder Schleusen zu bringen mit dem üblichen Seeballast (Steine und Seesand), wenngleich dieser nicht nötig, sondern eigentlich für die Docks wie Schiffe schädlich war<sup>2)</sup>. Das Stapellassen wurde bei Vollmond vorgenommen<sup>3)</sup>. Auch auf Wetterzeichen wurde bei diesem Vorgang geachtet<sup>4)</sup>.

Der Kiel diente dazu 1. alle Schiffsteile zu vereinen und zu befestigen, 2. allen anderen Hauptteilen die erforderliche Größe zu geben, 3. die Wogen zu durchschneiden<sup>5)</sup>. Er war verhältnismäßig lang<sup>6)</sup> und sehr scharf; dadurch wurde große Schnelligkeit sowie Geschicklichkeit im Luvgewinnen und Luvhalten erzielt<sup>7)</sup>. Andererseits hielt sich das Schiff schlechter tragend, es fand ein starkes Überneigen bei heftigem Wind statt, besonders wenn der Ballast nicht ausreichend, wie es bei den Engländern meist der Fall war, namentlich im Verhältnis zu den höheren Aufbauten<sup>8)</sup>. Infolgedessen schoß das Geschütz der obersten Batterie, statt zu treffen, ins Wasser, und die Geschützpforten der untersten Batterie mußten, weil nur 3' vom Wasser entfernt, aus Furcht vor dem Eindringen desselben geschlossen werden<sup>9)</sup>. Lange Schiffe konnten

<sup>1)</sup> The ship, its origin by F. Steinitz, p. 228, vgl. Paul Hoste, L'art des armées navales, Lyon 1697, II, 1—3; Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine II, 274. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., Dec. 1671—17./V. 1672, p. 20; N. Witsen I, 206; J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. zeewezen, I, 622. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1664—65, IV, 27. — <sup>4)</sup> S. Pepys The Diary, IV, 275, 505, 26./X.1664 beim Stapellauf von Royal Catharine erschien ein Regenbogen als das Zeichen eines Bündnisses zwischen Gott und der Welt, daß das Schiff niemals durch Wasser untergehen würde. — <sup>5)</sup> G. Fourrier, Hydrographie, p. 14. — <sup>6)</sup> A history of the administration of the royal navy by Oppenheim, p. 338; The Royal Navy by Wm. Laird Clowes, London 1898, II vol., chapt. XXI, p. 113; Rittmeyer, Seekriege, I, 163. — <sup>7)</sup> Witsen, I, 206, 273; The naval history of England by Thomas Lediard, London 1735, II, 538; An History of Marine Architecture by John Charnock, II, 296—298, 329; Memorials of the life of Sir W. Penn I, 399; J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen, I, 624; Niels Juel og Tordenskjold Skildringer fra Søkrigen ved J. C. Tuxen, Kjøbenhavn 1883, p. 7, vgl. F. Steinitz, the ship its origin, p. 229. — <sup>8)</sup> Tjard Schwarz, p. 64; Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge, p. 654. — <sup>9)</sup> A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 226; Witsen I, 206, 273; J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. zeewezen, I, 625; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, Kiel 1907, p. 69; The English Historical Review, vol. XII, II Parts, p. 694; Niels Juel og Tordenskjold, Skildringer fra Søkrigen ved J. C. Tuxen, p. 7.

leicht an den Seiten bei Untiefen<sup>1)</sup> brechen. Es war oft eine neue Verkleidung nötig, damit die Segel besser trugen<sup>2)</sup>. Die größeren und schwereren Schiffe waren weniger der Erschütterung unterworfen<sup>3)</sup>. Es trug auch zum Schwanken bei, je zugeschnittener ein Schiff vorne war<sup>4)</sup>. Die englischen Kiele waren aus mehreren Teilen zusammengesetzt<sup>5)</sup>. Der Loskiel oder falsche Kiel, welcher zum Schutz des eigentlichen Kiels beim Aufgrundlaufen diente, soll von den Holländern erfunden worden sein<sup>6)</sup>. Man machte die Kiele (äußerer und innerer oder Kielschwein, Kielschwinn, Gegenkiel) doppelt, tiefgehend und meist unten breiter wie oben, auch etwas ausgehöhlt, damit die Schiffe besser beim Wind segeln sollten. Der Gegenkiel hatte die Bauchstücken zu halten<sup>7)</sup>. Die Kielschwinn war breiter als der Kiel, weil sich darin das Mastloch (Spur) befand und die Wäger oder Stützen festgemacht werden mußten<sup>8)</sup>. Außer durch den längeren Schiffsboden und schärferen Kiel wurde durch ein größeres Tiefgehen das Erhalten der Luv gesteigert<sup>9)</sup>. Je tiefer der Schiffskiel ging, je weniger wich das Schiff ab<sup>10)</sup>, je höher konnte es am Winde segeln<sup>11)</sup>. Der Tiefgang eines Kriegsfahrzeuges durfte anfänglich 16' nicht überschreiten<sup>12)</sup>. Schiffe von Eichenholz sanken tiefer als solche von Fichtenholz, wie 50 : 43 oder 10 : 8<sup>3/5</sup><sup>13)</sup>. Die Engländer führten als Verstärkung Querstützen ein vom Kielschwein bis zum Hauptbalken des 2. Decks<sup>14)</sup>. Um das vordere Balkenknie (forefoot) mit dem falschen Kiel zusammenzuhalten, wendete Phineas Pett zuerst ein anderes Mittel an als die gewöhnlichen, nämlich Springstropfen (eiserne glatte Klammern, stirrup), die den Kabeltauen sehr schädlich waren<sup>15)</sup>. Die englischen Vorsteven waren zirkelstückig oder kreisartig und vorne heraus breit, um das Untertauchen zu hindern<sup>16)</sup>. Der Vorsteven mußte von außen abgerundet sein, um gegenüber dem Anprall der Wogen widerstandsfähiger zu sein.

---

1) Witsen I, 164, 196. — 2) Hoste, *L'art des armées navales*, II, 46; Tjard Schwarz, p. 85. — 3) Hoste, *L'art des a. n.*, II, 73; *Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen door J. C. de Jonge*, Haarlem 1858, I, 488. — 4) Hoste, *L'art des a. n.* II, 75. — 5) Witsen, I, 206, 208. — 6) Tjard Schwarz, p. 88. — 7) Witsen, I, 208. — 8) Witsen, I, 267; *L'art de bâtir les vaisseaux*, I, 78. — 9) *Political arithmetic by Sir W. Petty*, Glasgow 1751, p. 50; F. Steinitz, *The ship, its origin*, p. 227; *Naval warfare by Colomb*, p. 26; *Taktik-de Ruyters von Lassen in Marine-Rundschau* 1907, 3. Heft, p. 279; *Seekriege von R. Ritt, meyer*, I, 259. — 10) *L'art de bâtir les vaisseaux*, I, 70. — 11) *Marine-Rundschau* 1907, 3. Heft *Die Taktik de Ruyters von Lassen*, pg. 279. — 12) Tjard Schwarz, p. 74. — 13) Witsen, I, 240. — 14) F. Steinitz, *The ship its origin*, p. 227; *Naval warfare by Colomb*, p. 26. — 15) *Cal. of the St. P. D. S.*, 1./III.—31./X. 1673, p. 220. — 16) Witsen, I, 206, 208.

Man befestigte ihn nach innen zu durch einen Gegensteven<sup>1)</sup>. Er hatte ungefähr  $\frac{1}{4}$  Länge des Kiels<sup>2)</sup>, der Hintersteven  $\frac{1}{5}$ <sup>3)</sup>. Die Breite des Hinterstevens kam ca. zweimal der Höhe des Kiels gleich, er war durch ein Zapfenloch mit dem Kiel verbunden<sup>4)</sup>. Der Heckbalken war annähernd so breit wie die Länge des Hinterstevens, er diente zum Steifen der Randsomhölzer und Zusammenhalten des Schiffs<sup>5)</sup>. Randsomhölzer bestanden aus 2 Stücken Holz, welche die Kreisrundung des Schiffshinterteils bildeten<sup>6)</sup>. Die Engländer bauten ihr Schiffsgeriippe mittelst Pfähle und Stangen auf<sup>7)</sup>. Im Bug hatten sie die dicksten Bohlen wegen des großen Anstoßes der stauenden Wellen. Je tiefer ein Schiff ging, je größer war der Widerstand des Wassers vor dem Bug<sup>8)</sup>. Der breite Bug und das senkrechte weite Hinterteil wichen allmählich mehr dem schärferen Bug und spitzeren Hinterteil zugunsten der Schnelligkeit, aber auf Kosten der Stabilität<sup>9)</sup>. Die Bohlen oder Bretter wurden durch schwere eiserne Bolzen oder Nägel mit eisernen Kopfstücken angenietet, um das Schiffsholz gegen Stöße zu schonen<sup>10)</sup>. Der Dauerhaftigkeit wegen zimmerten die Engländer ihre Schiffe auch sehr dick im Bauch<sup>11)</sup>. Die Spanten (Rippen des Schiffsgebäudes, unten mit dem Kiel, oben mit dem Deckbalken verbunden) waren nach oben zu stark eingezogen<sup>12)</sup>. Dieses Einziehen der Schiffswände in ihren oberen Teilen nach innenbords wurde den Schiffsförmern der italienischen Galeassen entlehnt<sup>13)</sup>. Schiffe mit weniger äußerstem Schiffsbord segelten besser<sup>14)</sup>. Die obere Krümmung der Spanten verteuerte den Schiffsbau durch die schwierige Beschaffung der Krummhölzer. Die zur Bedienung der Geschütze und Takelage erforderliche Deckfläche wurde durch dieses Einziehen des äußersten Schiffsbord eine beschränktere<sup>15)</sup>. War der letztere zu dick, verursachte er auch mehr Schwierigkeit beim Handhaben der Kanonen<sup>16)</sup>. Die

1) L'art de bâtir les vaisseaux, I, 70; Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine, II, 260, vgl. F. Steinitz, The ship its origin, p. 228. — 2) Dassié, L'Architecture navale, p. 16. — 3) Ibid., p. 17. — 4) Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine, II, 260. — 5) Witsen, I, 269; Dassié, L'Architecture navale, p. 20. — 6) L'art de bâtir les vaisseaux, II, 25. — 7) Witsen, I, 206. — 8) Witsen, I, 240. — 9) Witsen, I, 206; An History of Marine Architecture by John Charnock, II, 296; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, p. 637; vgl. Deutschland zur See, Unabhängige Wochenschrift 1917, Heft 21, S. 6: Warum baut man das Schiff spitz und schlank? — 10) Witsen, I, 206. — 11) Ibid., p. 207. — 12) Tjard Schwarz, p. 82, 88; Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 15. Jahrg., Berlin 1913, p. 830. — 13) Tjard Schwarz, p. 68—69. — 14) L'art de bâtir les vaisseaux, I, 75. — 15) Tjard Schwarz, p. 111, vgl. Witsen, I, 209. — 16) L'art de bâtir les vaisseaux, II, 3.



Außenhautplanken oder Bohlen, die den Rumpf des Schiffes bildeten, wurden vor dem Biegen auf der Innenseite durch Holzfeuer erhitzt, während die Außenseite zugleich naß gehalten wurde<sup>1)</sup>. In Schweden kochte man die Hölzer, um sie gleichmäßig biegen zu können<sup>2)</sup>. Die Entdeckungsfahrten führten dazu, die Schiffsboden gegen Anwuchs und Bohrwürmer (*Teredo navalis*) zu schützen<sup>3)</sup>. Die Portugiesen halfen sich durch Sengen einer 1'' starken kohligen Kruste am ganzen unter Wasser befindlichen Teil des Schiffes oder lebendigen Schiffswerk gegen die Würmer. Auch an das bittere indische Birnbaumholz gingen letztere nicht, aber es war nicht möglich, eine Lauge herzustellen die eine gleichstarke Bitterkeit wie das genannte Holz hatte<sup>4)</sup>. Seit Mitte des 16. Jahrhunderts wendeten die Spanier zur Erhaltung ihres Schiffskiels das Beschlagen mit einer dünnen Bleiplatte an, und von ihnen übernahmen die Engländer dieses Mittel<sup>5)</sup>. Es soll aber weniger beliebt gewesen sein bei ihnen wegen des dadurch hervorgerufenen galvanischen Stromes, der wichtige Eisenteile zerstörte<sup>6)</sup>. 1670 sollen die Bleiplatten mit Kupfernägeln angenietet worden sein<sup>7)</sup>. Man bestrich auch den Schiffsboden mit einer Mischung von Talg und Harz oder Schwefel und Öl nebst andern Bestandteilen und verdoppelte das Schiff mit einer dünnen Planke<sup>8)</sup>. Ferner soll man geteertes Tierhaar zwischen den doppelten dünnen Planken gelegt haben<sup>9)</sup>. Man klagte, daß der überzogene Schiffsboden die Segelgeschwindigkeit beeinträchtigte<sup>10)</sup>. Zur Dichtung der Nähte oder Fugen diente ein Gemisch von gekochtem Pech, Teer, Harz, Öl und Schwefel, später ein solches von Moos und Tierhaaren<sup>11)</sup>. Auch wendete man in den Spalten gegen Ungeziefer geweißtes Segeltuch, welches mit heißem Pech überzogen war,

<sup>1)</sup> Tjard Schwarz, p. 107. — <sup>2)</sup> L'art de bâtir les vaisseaux, I, 77. — <sup>3)</sup> Tjard Schwarz, p. 66. — <sup>4)</sup> Philosophical Transactions in the Savoy printed 1665—66, I, p. 190—91. — <sup>5)</sup> The Royal Navy by Clowes, II vol., XXII chapt., p. 241; Marine-Rundschau, 20. Jahrg., II. Teil, Heft 7—12, Berlin 1909, p. 973; Jahrbuch der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Band, XXIII. Beiträge, p. 661. — <sup>6)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 167, Klagen, daß das Blei sehr schnell die Nägel und Ruderhaken zerfraß; 1671—73 erstes Überziehen mit gemahlenem Blei. (The English Historical Review XII, I Parts, p. 56 nach An account of several new inventions and improvements in a discourse by way of letter to the earl of Marlborough, London 1691.) <sup>7)</sup> Tjard Schwarz, p. 109. — <sup>8)</sup> Jahrbuch der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Band, XXIII. Beiträge, S. 661; vgl. The English Historical Review vol. XII, London 1897, I Parts, p. 56; ferner Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 543; Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine, Tome III, Code des armées navales, Planche V. — <sup>9)</sup> The English Historical Review, vol. XII, London 1897, I Parts, p. 56. — <sup>10)</sup> Marine-Rundschau, 20. Jahrg. II. Teil, Heft 7—12, 1909, p. 973. — <sup>11)</sup> Witsen, I, 207.

an<sup>1)</sup>. Außen herum schmierten die Engländer ihre Schiffe mit Seife und Talg<sup>2)</sup>. Die Schiffsseiten füllten sie mit allerhand weichen Stoffen, vornehmlich Moos aus, um die feindlichen Kugeln in ihrer Wirkung zu dämpfen<sup>3)</sup>. Mit der Zeit suchte man die Schiffsseiten immer stärker zu gestalten<sup>4)</sup>. Die Solidität der englischen Schiffsbauart im Verein mit dem vortrefflichen Material machte daher das feindliche Geschützfeuer wenig wirksam gegen den Rumpf des englischen Kriegsschiffs<sup>5)</sup>. Dazu kam stufenweise vermehrte Zunahme der Benutzung von Metall und Eisen ohne besondere Verminderung der Schwimmfähigkeit<sup>6)</sup>. Die Engländer übertrafen alle Nationen in Menge von Eisenwerk, das sie beim Schiffsbau verwendeten<sup>7)</sup>. Sie bauten später ihre Schiffe weniger hoch aus dem Wasser, um dieselben standhafter zu machen und festere Stückbettung zu erzielen<sup>8)</sup>. Oktober 1651 ermutigte der Staatsrat die Petts zum Bauen fregattenähnlicher Fahrzeuge mit Verminderung der Höhe des Schiffsrumpfs<sup>9)</sup>. Wegen der engen und schmalen Beschaffenheit des letzteren konnten diese Art Schiffe deshalb nur auf 10 Wochen Lebensmittelvorrat einnehmen<sup>10)</sup>. Sie waren zierlich, bequem, lang und niedrig, der Feind ließ sich durch ihr Aussehen über ihre Größe täuschen<sup>11)</sup>. Sie segelten viel schneller als die gleichen holländischen Fahrzeuge<sup>12)</sup>. Sie wurden zunächst ohne Vorderkastelle gebaut und dadurch die Mannschaft auf Deck ohne Schutz gelassen<sup>13)</sup>. Man sah die Unentbehrlichkeit der Vorderkastelle zu damaliger Zeit für größere Kriegsschiffe ein<sup>14)</sup> und ließ deshalb später nur die V. und VI. Klasse ohne dieselben zimmern<sup>15)</sup>. Anfänglich hatte die untere Geschützreihe nur 3' Abstand vom Wasser und konnte nur auf 10 Wochen Lebensmittelvorrat untergebracht werden. Später vergrößerte sich

1) Ibid. — 2) Witsen, I, 207. — 3) The English Historical Review XII, II Parts, p. 695. — 4) Roloff, Begründung der engl. Seevorherrschaft in Preuß. Jahrb., 49. Jahrg. 123. Bd. Märzheft, p. 433, 437. — 5) The Fortnightly Review, London 1866, vol. V, 15/V.—1./VIII, A word for the Stuarts by Robert Bell, p. 200. — 6) Witsen, I, 207. — 7) The Royal Navy by Clowes, London 1898, vol. II, chapt. XXI, p. 113; Rittmeyer, Seekriege, I, 163. — 8) A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, p. 338; vgl. J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 426. — 9) J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen, I, 624—25, s. später. — 10) An History of Marine Architecture by John Charnock, London 1800, II, 299. — 11) Ibid., p. 298; L'art de bâtir les vaisseaux, I, 82. — 12) A Collection of the State Papers of John Thurloe, I, 281. — 13) Publications of the N. R. S. vol. XXXVII by Atkinson London 1910, Letters rel. to the f. D. w., IV, 204, 255; Cal. of the St. P. D. S., London 1878, 1652—53, V, 235; Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 400; A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, p. 306. — 14) A history of the administration of the royal navy by M. Oppenheim, p. 306.

der Abstand auf  $4\frac{1}{2}'$  und wurde ein Vorratsraum für 6 Monate geschaffen<sup>1)</sup>, dadurch, daß man die Schiffe stärker und breiter baute. Man sparte dabei auch das früher übliche Umgürten des Schiffsrumpfs<sup>2)</sup>. An die Stelle des galeerenartig weit vorspringenden Galions (Sporn, Schiffsschnabel des Vorderteils)<sup>3)</sup> trat in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts allmählich ein steiles, kurzes Schegg (Brustholz, nicht zu verwechseln mit Scheg, Rührscheit am Steuerruder)<sup>4)</sup>.

Die Geschützpforten der Engländer sollen bei der oberen Geschützreihe auf dem Achterdeck (Hinterteil) erst kreisrund gewesen sein und nicht quadratisch wie die übrigen<sup>5)</sup>. Sie schlossen sich von oben nach unten, höchstens 8—9' voneinander entfernt<sup>6)</sup>. Die Kanonen hatten deshalb wenig Spielraum zum Schießen (Thurloe, *A Collection of the State Papers*, I, 281). Sie befanden sich bei den Engländern zuerst senkrecht übereinander, dann folgten diese der holländischen Mode und legten sie schachbrettförmig an<sup>7)</sup>. Jeder Stückfortendeckel mußte doppelt und angenagelt sein<sup>8)</sup>. Es wurde anfänglich sehr geklagt, daß die Engländer nur geradeaus feuern konnten mit ihren Kanonen, weil die Schießlöcher allzu eng waren<sup>9)</sup> und ohne Stützen und Keile gut passend sein sollten<sup>10)</sup>. Man versah die Schiffe auch zuweilen mit Ruderpforten (oarports), um bei Windstille sich der Ruder bedienen zu können (England in the Mediterranean by Corbett, London, 1904, I, 235, 253). Gegen den fregattenähnlichen Bau machte der Viceadmiral Sir George Ayscue geltend, daß die altgeformten Kriegsschiffe der stärksten Klasse bessere Kampfschiffe seien, weil sie das Laden der eignen Kanonen und die Treffer der feindlichen eher ertragen könnten, eine Art Festung in See wären, auch wegen ihrer hohen Bauart nicht so leicht entert würden, ohne im Entern anderer Schiffe behindert zu sein. Die Verleitung zur Feigheit sei nicht so groß, da sie nicht so rasch

<sup>1)</sup> A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 226; Rittmeyer, *Seekriege*, I, 165, vgl. vorher J. C. de Jonge, *Geschiedenis v. h. Nederl. Zeewezen*, I, 624—25. —

<sup>2)</sup> *The English Historical Review* vol. XII, II Parts, p. 694, vgl. *Cal. of the St. P. D. S.*, 1652—53, V, 288. — <sup>3)</sup> Tjard Schwarz, p. 59, 83. — <sup>4)</sup> *Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellsch.*, VII, Bd., XXIII, Beiträge, p. 663, vgl. *L'art de bâtir les vaisseaux*, II, 26. —

<sup>5)</sup> *Marine-Rundschau*, 20. Jahrg., II, Teil, Heft 7—12, Berlin 1909, p. 971. — <sup>6)</sup> G. Fournier, *Hydrographie*, p. 23; vgl. R. P. Cl. Fr. Milliet Dechaux, *Cursus seu Mundus Mathematicus*, Tomus III, tractatus XIX, ars navigandi, liber I, Lugduni 1690, p. 179,  $6\frac{1}{9}'$  Entfernung. — <sup>7)</sup> E. Sue, *Histoire de la Marine Française*, Paris 1845, II, 125; *Jahrbuch der Schiffbautechn. Gesellsch.*, VII, Bd. XXII, Beiträge, S. 660. — <sup>8)</sup> *L'art de bâtir les vaisseaux*, II, 66. — <sup>9)</sup> *A Collection of the State Papers of John Thurloe*; I, 281. — <sup>10)</sup> *Witsen*, I, 206.

davon segeln könnten<sup>1)</sup>. Je höher die Schiffe, desto geringer war die Gefahr geentert zu werden<sup>2)</sup>. Allzu hohe Schiffe faßten unnötig viel Wind<sup>3)</sup>. Ein größeres Kriegsschiff hatte stärkeres Holz und widerstand leichter den Kugeln<sup>4)</sup>. Die englischen Offiziere hatten abgesonderte Kajüten<sup>5)</sup>. Bis 15./VIII. 1673 war die Zahl der letzteren eine unbeschränkte<sup>6)</sup>. Sie waren ungefähr 5' 6"—6' lang und 4—5' breit<sup>7)</sup>. Die Fensterhöhe betrug 14", die Breite derselben 1' 8"). Die Kajüte des Schiffsbefehlshabers war weiter nach hinten zu, weil man dort die Bewegung des Schiffs mehr empfand und bessere Umsicht hatte<sup>9)</sup>. Bei größeren Schiffen mit Hinterkastell waren im obersten Stockwerk desselben 4 kleine Kammern, jede ca. bis zu 6' lang für die 4 oberen Offiziere, an der Seite des Stockwerks befanden sich dann die Kojen (Verschläge mit Schiffsbettstellen) für die Steuerleute<sup>10)</sup>. Diese sollen 5' 7"—6' lang, 3' hoch, 2 $\frac{1}{3}$ ' breit gewesen sein<sup>11)</sup>, die Höhe der Fenster in denselben 1' 3", die Breite 10 $\frac{1}{2}$ " betragen haben<sup>12)</sup>. In der Schifferkammer wurden die Segel in Kisten geborgen, in der Schiemannskammer das Takelwerk, in der Pulverkammer das Schießmaterial<sup>13)</sup>. Letztere befand sich im ersten Deck am Schiffshinterteil. Ungefähr  $\frac{1}{6}$  Schiffslänge betrug dieser Raum, am Giebel desselben befanden sich die Patronenträgergerüste. Die Falltür oder Luke zur Pulverkammer war nahe dem Hintersteven. Der Eingang nach dem Innern zu wurde mit Ochsenhäuten verdeckt<sup>14)</sup>. Die Länge der Brot- oder Vorratskammer soll 9' bis zu  $\frac{1}{6}$  des Raumes zwischen Vorder- und Hintersteven ausgemacht haben<sup>15)</sup>, die Weite 9'<sup>16)</sup>. Ihre Wände wurden anfänglich mit Tannenholz getäfelt. Sie wurde vor der Benutzung erwärmt, um ihr alle Feuchtigkeit zu nehmen<sup>17)</sup>. Später wurden die Wände mit Zinnplatten verkleidet wegen der Ratten<sup>18)</sup>. Zum Vernieten verwendete man Kupfernägeln<sup>19)</sup>. Man soll auch die Wände mit

1) B. Whitelocke's Memorials, London 1682, p. 639, vgl. Witsen, II, 377. — 2) Political arithmetic by Sir S. W. Petty, Glasgow 1751, p. 50; Witsen, II, 377. — 3) L'art de bâtir les vaisseaux, I, 77. — 4) L'art des armées navales par P. Hoste, I, 66. — 5) An History of Marine Architecture by Charnock, II, 300. — 6) A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 189; vgl. *ibid.*, I, 190—192 die Angaben über Schiffseinrichtungen. — 7) *Ibid.* p. 192. — 8) Witsen, I, 83, 87. — 9) L'art de bâtir les vaisseaux, I, 74. — 10) Dassié, L'Architecture navale, p. 26. — 11) Witsen, I, 58; Dassié, L'Architecture navale, p. 26. — 12) Witsen, I, 58. — 13) Witsen, I, 268; L'art de bâtir les vaisseaux I, 79. — 14) Dassié, L'Architecture navale, p. 25. — 15) Witsen, I, 85; Dassié, L'Architecture navale, p. 24. — 16) Witsen, I, 85. — 17) Dassié, L'Architecture navale, p. 24. — 18) Cal. of the St. P. D. S., Dec. 1671—17./V. 1672, p. 111. — 19) *Ibid.*, p. 96.

Pech geteert und dann mit dünnem Blei überzogen haben<sup>1)</sup>. Die englische Schiffsküche und Kellerei wurden sehr verschieden untergebracht, aber sie durften nicht zu tief wegen des Wassers und nicht zu hoch wegen des Sonnenscheins angelegt sein<sup>2)</sup>. Die Schiffsküche soll ungefähr 4' lang und 6' breit gewesen sein<sup>3)</sup>. Der Herd war auf allen 4 Seiten ungefähr 7' hoch mit etwa 1000 Tonschiefersteinen gemauert, man rechnete zu je 3000 solchen Steinen einen Hut Kalk<sup>4)</sup>. Die Kammer des Wundarztes befand sich im unteren Schiffsraum<sup>5)</sup>. An den Seiten der Schiffsbalken wurden Latten angenagelt, um Hängematten daran zu befestigen<sup>6)</sup>. Der Raum zwischen den 2 Verdecken mußte Menschenhöhe haben<sup>7)</sup>. Die Geländegänge auf dem Verdeck waren teilweise ungedeckt und ohne Einschnitte zum Ablauf des Wassers. Dies verursachte zuweilen Unreinlichkeit<sup>8)</sup>. Am Heck befanden sich dieselben oberhalb der Öffnung für die Ruderpinne<sup>9)</sup>. Sie waren verhältnismäßig groß<sup>10)</sup>. Im unteren Schiffsraum waren ebenfalls eine Art Geländegänge, d. h. Verschlüge oder Abzäunungen von Holz längs der Wegeringen (inwendige Verkleidungen)<sup>11)</sup>. Während des Kampfes hielten sich Leute darin auf, die auf die Wasserschüsse acht zu geben hatten. Konnte man einen solchen Schuß von innen nicht ausbessern, befestigte man ein Brett an einen Schiffshaken, setzte einen Mann darauf und ließ es eintauchen, damit derselbe, mit dem Schmeer- oder Holzpfropfen in der Hand, die Öffnung wieder schließen konnte. Um kein Wasser dabei zu schlucken, hatte er ein Stück mit Öl getränkter Leinwand in seinem Mund<sup>12)</sup>. Man soll auch Klumpen von Talg und gestampfter Kohle zum Löcherstopfen genommen und eine Bleiplatte darauf genagelt haben<sup>13)</sup>. Zur Versteifung der Schiffswand und bequemerer Wiederherstellung der Schußschäden sollte der Raum unterhalb der untersten Geschützreihe 2' unter Wasserlinie liegen<sup>14)</sup>. Ein Fenster im Geländegang soll 1' 5'' hoch und 16'' breit gewesen sein<sup>15)</sup>.

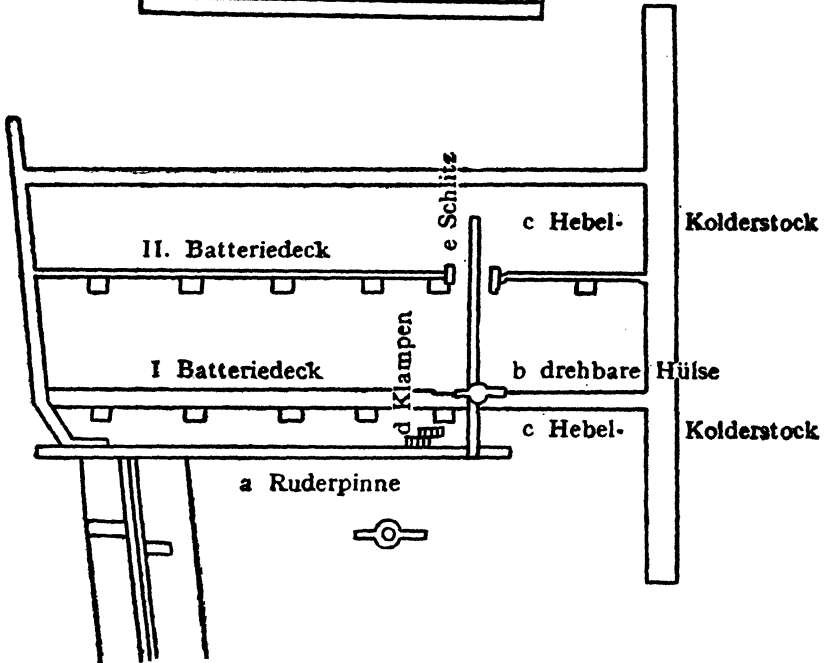
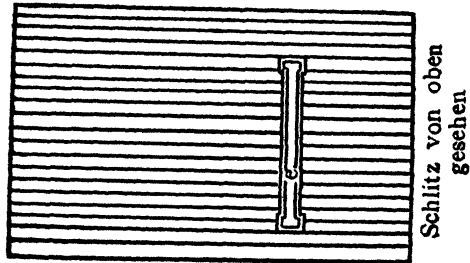
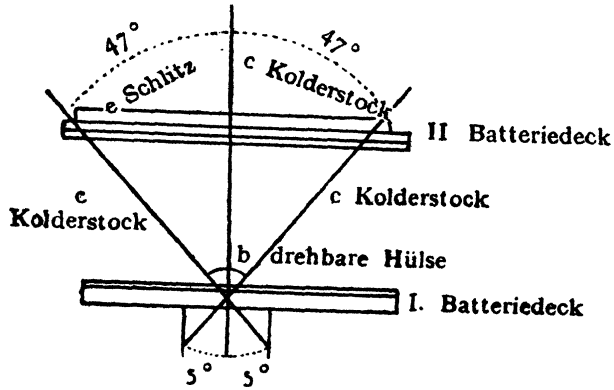
<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S. 1./III.—31./X. 1673, p. 271. — <sup>2)</sup> Witsen, I, 207, 268. — <sup>3)</sup> Witsen, I, 91. — <sup>4)</sup> Ibid., I, 91, 268, 1 Hut Kalk = 38 Scheffel à  $\frac{1}{10}$  Hektoliter; ibid., I, 119. — <sup>5)</sup> Dassié, L'Architecture navale, p. 24. — <sup>6)</sup> Pepys, The Diary, IV, 358. — <sup>7)</sup> L'art de bâtir les vaisseaux, I, 75. — <sup>8)</sup> Witsen, I, 207, Thurloe, A Collection of State Papers, I, 281, vgl. Verhael gehouden door de Heeren H. van Beverningk, 's-Gravenhage 1725, p. 100. — <sup>9)</sup> Tjard Schwarz, p. 59. — <sup>10)</sup> L'art de bâtir les vaisseaux, II, 17. Die Geländegänge auf Oberdeck am Schiffshinterdeck mit schweren Kabeltauen eingeschlossen bei den Engländern. — <sup>11)</sup> L'art de bâtir les vaisseaux, II, 5. — <sup>12)</sup> Witsen, I, 276; II, 386; L'art de bâtir les vaisseaux, II, 5. — <sup>13)</sup> Histoire de la milice française par le père Gabriel Daniel de la Cie. de Jésus, Paris 1724, II, 532. — <sup>14)</sup> Tjard Schwarz, p. 74. — <sup>15)</sup> Witsen, I, 87. Weiteres über Schiffseinrichtungen ist zu ersehen in A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 190—192.

Zur Fortschaffung des eingedrungenen Wassers im Schiffsraum bediente man sich der Kettenpumpen (Vorrichtung zum Heben der Flüssigkeiten mittels einer mit Scheiben besetzten Kette, durch welche ein Steigrohr ging)<sup>1)</sup>. Es waren primitive hölzerne Lenzpumpen mit umschotteten Brunnen (Pumpensods)<sup>2)</sup>. Schon Raleigh rühmte, daß sie doppelt mehr Wasser als die früheren Pumpeneinrichtungen aufnahmen<sup>3)</sup>. Das Loch der Pumpen soll 1½'' weit und ¼'' breit gewesen sein<sup>4)</sup>. Sie lieferten mehr Wasser als die holländischen und waren weniger unrein, waren aber hinderlich im Schiffsraum, gingen schwerer und gaben einen unangenehmen Laut von sich<sup>5)</sup>. Es gab mindestens 2 Pumpen, eine am Fuß des Großmastes, die andere vor dem Posten des Bootsmann am Steuerruder<sup>6)</sup>. Sie mußten von Presenning (geteertes Segeltuch zum Verstopfen) umgeben und mit Stricken stark betakelt sein; der Pumpenkasten befand sich ringsherum<sup>7)</sup>. Der Pumpenschlauch bestand aus geteeter Leinwand<sup>8)</sup>.

Das äußerste Ende des Schiffskiels war eine Stütze für das Steuerruder (ein durch die Ruderpinne drehbares Holz [siehe Karte]) und hinderte, daß etwas zwischen dasselbe und dem Hintersteven kam. Das Steuerruder durfte nicht tiefer als der Schiffskiel hinabgehen, damit es nicht anstieß, es durfte nicht zu breit sein, damit es die Wogen gut durchschneiden konnte, denn je breiter, je schwieriger kam es gegen die Wogen auf<sup>9)</sup>. Man rechnete auf je 12' Schiffslänge 4'' Ruderbreite<sup>10)</sup>. Es war mit Angeln am Hintersteven befestigt, der ins Wasser tauchende Teil war 2—4' breit, an der Spitze des über dem Wasser befindlichen ziemlich schmalen Teiles befand sich senkrecht der Steuerungshebel (Kolderstock, Kanterstock)<sup>11)</sup>. Er soll bis zu 30' lang gewesen sein<sup>12)</sup>. Die Steuerhandhabe oder Ruderpinne hing bei den Engländern mit einem Bolzen an einem eisernen Leit- oder Leuwagen (Laufschiene) und ging unten durch, sie war länger wie bei den Holländern<sup>13)</sup>. Je länger ein Schiff war, desto geringer war die Be-

1) Witsen, I, 207. — 2) Tjard Schwarz, p. 87, 114. — 3) F. Steinitz, The ship its origin, p. 227; Naval warfare by Colomb, p. 26; The Fortnightly Review, V, 200. — 4) Witsen, I, 85—86. — 5) Ibid., I, 207, 269; vgl. J. B. T. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, 269. — 6) Witsen, I, 207, 269; L'art de bâtir les vaisseaux, II, 8. — 7) L'art de bâtir les vaisseaux II, 8, — 8) Ibid., II, 80. — 9) Ibid., I, 70. — 10) K. Allard, Nieuwe Holl. Scheepsbouw, p. 39; L'art de bâtir les vaisseaux I, 24. — 11) Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, 265; Tjard Schwarz, p. 116; Überall, Illustrierte Zeitschrift f. Armee und Marine, 15. Jahrg., Sept. 1913, S. 831. — 12) Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, 265. — 13) Witsen, I, 209.

Die allmähliche Entwicklung des Segelschiffes von L. Arenhold  
 im Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Berlin 1906, Band VII. Beiträge  
 XXIII, p. 663—664.



wegung des Steuerruders, desto kleiner der Winkel, den es machte, und um so größer der Geschwindigkeitsgrad<sup>1)</sup>, desto mehr gehorchte auch das Schiff dem Steuer<sup>2)</sup>. Je breiter dagegen das Schiff hinten im Verhältnis zu vorne war, desto weniger war dies der Fall<sup>3)</sup>. Durch ein starkes Versteckeisen konnte man die Ruderstange anhalten<sup>4)</sup>. Es war zu verwundern, daß man mit einem so geringen Ruderwinkel wie 47° am oberen und 5° am unteren Ende auskam<sup>5)</sup>. Beim Steuerruder nach dem Besanmast zu befand sich das mit Brettern und Holzbolzen zusammengefügte Kompaßhäuschen (Nachthäuschen), damit kein Eisenteil die natürliche Richtung der Magnetnadel des Kompasses beeinträchtigen konnte. Mit Licht und Sanduhr schloß man den letzteren in das Häuschen ein. Es gab zwei solche Häuschen, eins für den Lotsen, eins für den Bootsmann<sup>6)</sup>.

Die Engländer sollen außer stummen Knechten (Blockrollen mit Scheiben) und Zugwinden (Zugrollen, Hissen) Kettenplatten oder bewegliche Gelenkketten (Ketten zur Befestigung der Mastwände = Puttingen), die zwischen dem mittleren und unterem Verdeck befestigt waren, verwendet haben<sup>7)</sup>. Mit den Blockrollen soll ein schwerfälliges Arbeiten gewesen sein<sup>8)</sup>. Die horizontalen Schiffswinden (Gangspille) befanden sich zwischen Fock- und Großmast<sup>9)</sup>, auch im Achterschiff<sup>10)</sup>. Ferner bediente man sich der Rusten (Traggestelle für die schweren Tauen und Ketten der Mastwände)<sup>11)</sup>.

Es gab Haupt-, alltägliche oder Tei (Teu)-, Bug-, Gabelanker, Bugsier (Tau)- oder Wurfanker, außerdem Drachenanker oder Dregge<sup>12)</sup>. Fast alle 4 Anker führten die Schiffe im Bug<sup>13)</sup>. Das Hauptanker wurde nur bei sehr stürmischem Wetter gebraucht<sup>14)</sup>. Die Anker bestanden aus Ring, Stock (Rute, Schaft), Arme (Zähne), Ankerschuhe (Flügel, Achsen)<sup>15)</sup>. Das Drachenanker hatte 4 Arme<sup>16)</sup>.

<sup>1)</sup> L'art de bâtir les vaisseaux, I, 72. — <sup>2)</sup> Ibid., I, 73. — <sup>3)</sup> Ibid., I, 74. — <sup>4)</sup> Ibid., I, 73. — <sup>5)</sup> Jahrbuch der Schiffsbautechn. Gesellsch., VII. Bd., XXIII. Beiträge, p. 664; vgl. Deutschland zur See, Unabhängige Wochenschrift 1916, Heft 51, S. 5—6: Das Ruder. — <sup>6)</sup> L'art de bâtir les vaisseaux, II, 39. — <sup>7)</sup> Witsen, I, 206; An History of Marine-Architecture by Charnock, II, 479. — <sup>8)</sup> Naval gunnery by captain H. Garbett, London 1897, p. 11. — <sup>9)</sup> Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, 269. — <sup>10)</sup> Tjard Schwarz, p. 87. — <sup>11)</sup> Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 15. Jahrg., Sept. 1913, S. 830, vgl. Ancient and modern ships by George C. V. Holmes, London 1900, p. 111; K. Allard, Nieuwe Hollandse Scheepsbouw, p. 38. — <sup>12)</sup> Witsen, I, 117. — <sup>13)</sup> Jahrbuch der Schiffsbautechn. Gesellsch., VII, Bd. XXIII. Beiträge, S. 660. — <sup>14)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 34; L'art de bâtir les vaisseaux, I, 47. — <sup>15)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 34. — <sup>16)</sup> Witsen, I, 119.



Die Arme sollen  $1\frac{1}{2}'$  kürzer als der Schaft gewesen sein<sup>1)</sup>. Soviel Fuß Schiffslänge, soviel Zolldicke sollen die Anker gehabt haben<sup>2)</sup>. Man nahm 100 Pfund Schwere derselben zu je 100' Schiffslänge an<sup>3)</sup>. Die Ankerarme sollen zuweilen mit Schmeer bestrichen worden sein, um auf Gründen mit fester Erde besser halten zu können. Je tiefer in See, desto standhafter mußten sie bleiben<sup>4)</sup>. Verhältnismäßig machte man sie bei einem großen Kriegsschiffe kleiner als bei einem geringeren<sup>5)</sup>. Die Ankerschmiede verdienten beim Verfertigen schwerer Anker viel mehr als bei leichteren, weil sie mehr Arbeit daran hatten<sup>6)</sup>. Die Länge des Pflichttaues oder Hauptkabels betrug 120 Faden à 6''<sup>7)</sup>, die der anderen Anker-taue 80—100 Faden<sup>8)</sup>. Die Stärke derselben wird zu 18—22'' angegeben<sup>9)</sup>. Jedes Garn eines Kabeltaues wog 4 Pfund<sup>10)</sup>. Das letztere soll  $2\frac{1}{4}$  mal so viel als sein Anker gewogen haben<sup>11)</sup>. Zum Lichten oder Hieven des Ankers, welches wegen der ungefügigen Kabeltaue eine schwere Arbeit und bei Frost kaum ausführbar (Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellsch., VII. Band, XXIII. Beiträge, p. 660), bediente man sich der Gangspille oder Ankerwinde, einer Spilltrommel mit bis auf den Kiel gehender Welle (Gewinde), die vermittels Barren oder Querhölzer drehbar war<sup>12)</sup>. War diese Winde zu schwach, nahmen die Engländer Zangen zu Hilfe<sup>13)</sup>, auch gebrauchten sie in Zeiten der Not statt der Anker mit Blei und Eisen gefüllte Kisten<sup>14)</sup>, ferner zuweilen 2 Tawe zusammen<sup>15)</sup> (Ankerketten waren damals nur vereinzelt bei den Engländern im Gebrauch. In Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, London 1863, 1664—65, IV, 375 wird 19./V. 1665 Erwähnung getan von einer Ankerkette der „Henrietta“ 89 Faden

<sup>1)</sup> Ibid., I, 118. Über Schaftlänge siehe Nieuwe Hollandse Scheepsbouw door Karel Allard, p. 51. — <sup>2)</sup> Witsen, I, 118; L'art de bâtir les vaisseaux, II, 41. — <sup>3)</sup> Witsen, I, 118, vgl. Witsen, I, 117; Nieuwe Hollandse Scheepsbouw door K. Allard, p. 52; The Compleat Modellist by Thomas Miller, London 1684, p. 16; Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, 271. — <sup>4)</sup> Witsen, I, 278. — <sup>5)</sup> L'art de bâtir les vaisseaux, II, 20. — <sup>6)</sup> Two discourses of the navy by J. Hollond, II, 256. — <sup>7)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 35; Witsen I, 127; L'art de bâtir les vaisseaux, II, 21; Mr. de Boismelé, Hist. générale de la m., III, 271; vgl. An essay on naval tactics by John Clerk, esq. of Eldin, Edinburgh 1804, p. 29; Kabellänge 240 yards à 3' = 223 Meter (jetzt 231 Meter). — <sup>8)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 35; Cal. of the St. P. D. S., October 1672 to February 1673, p. 374. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., October 1672 to February 1673, p. 374; vgl. Witsen, I, 127; The Compleat Modellist by Thomas Miller, London 1684, p. 17. — <sup>10)</sup> L'art de bâtir les vaisseaux, I, 42. — <sup>11)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 35, vgl. The Compleat Modellist by Thomas Miller, p. 18; Mr. de Boismelé, Hist. générale de la m., III, 271. — <sup>12)</sup> Tjard Schwarz, p. 65, 87, 114. — <sup>13)</sup> Witsen, I, 207. — <sup>14)</sup> Ibid., I, 206. — <sup>15)</sup> Ibid., I, 120.

à 1,80 m lang; pro Faden soll sie 3 Glieder gehabt und in Sa. 50 cwt. 2 qrs 1 lb. gewogen haben; vgl. Tjard Schwarz, p. 115; die erste eiserne Ankerkette wurde 1808 an Bord gegeben).

Die Länge des Großmastes (Haupt- oder Mittelmast) soll  $\frac{4}{5}$  Schiffbreite ausgemacht haben<sup>1)</sup> oder zweimal Tiefe und Breite des Schiffs zusammengenommen<sup>2)</sup> oder  $2\frac{1}{2}$  mal Länge des Hauptbalkens<sup>3)</sup> oder 3 mal die letztere<sup>4)</sup>. Der Vorder- oder Fockmast soll  $\frac{4}{5}$  Großmastlänge gehabt haben<sup>5)</sup> oder  $\frac{7}{8}$ <sup>6)</sup> oder  $\frac{8}{9}$  desselben<sup>7)</sup> oder  $2\frac{1}{4}$  mal Länge des Hauptbalkens<sup>8)</sup>. Der Hinter- oder Besanmast kam gleich  $\frac{1}{2}$  Großmast<sup>9)</sup> oder  $\frac{6}{7}$  Fockmast<sup>10)</sup>, die Groß- oder Großmarsstenge =  $\frac{1}{2}$  Großmast<sup>11)</sup>, Fock- oder Fockmarsstenge  $\frac{1}{9}$  kürzer als Großmarsstenge<sup>12)</sup>, Besan- oder Besanmarsstenge  $\frac{1}{3}$  Großmarsstenge<sup>13)</sup> oder  $\frac{1}{3}$  Besanmast<sup>14)</sup>. Die Bramstengen machten mindestens  $\frac{1}{3}$  Marsstengen aus<sup>15)</sup>. Großbramstenge =  $\frac{1}{2}$  Großmarsstenge, Fockbramstenge =  $\frac{1}{2}$  Fockmarsstenge<sup>16)</sup>, die Besanbramstenge wird wohl  $\frac{1}{2}$  Besanmarsstenge gewesen sein.

Die Rahen waren höchstens  $\frac{1}{4}$  schwächer als ihr dazugehöriger Mastteil<sup>17)</sup>, die Großraa oder Großsegelstange =  $\frac{6}{7}$  Großmast<sup>18)</sup> oder 2 mal Weite vom Schiff und 1 mal Hohlheit zusammengenommen<sup>19)</sup>, Fockraa =  $\frac{1}{7}$  weniger als Großraa<sup>20)</sup> oder  $\frac{8}{9}$  Großraa<sup>21)</sup>, Besanraa 1—2' länger als Besanmast<sup>22)</sup> oder etwas kürzer als Fockraa<sup>23)</sup>, Großmarsraa =  $\frac{1}{2}$  Fockraa<sup>24)</sup> oder =  $\frac{1}{2}$  Großraa<sup>25)</sup> oder im Verhältnis zu letzterer wie 2 : 3<sup>26)</sup>. Fockmarsraa =  $\frac{1}{2}$ -

1) Ibid., I, 132; L'art de bâtir les v., II, 18. — 2) Witsen, I, 254; K. Allard, Nieuwe Holl. Scheepsbouw, p. 39; L'art de bâtir les v., I, 25. Irrtümlicherweise will Henry Bond, The art of apparelling of any ship, London 1655, p. 22, hierbei noch ein Dividieren durch 3 vornehmen; auch dürfte die Angabe von Mr. de Boismelé, III, 265, 2 mal Schiffsbreite nicht recht zutreffen. — 3) Th. Miller, The Compleat Modellist, p. 2. — 4) Fournier, Hydrographie, p. 26. — 5) Fournier, Hydrographie, p. 44; Witsen, I, 132. — 6) K. Allard, p. 39; L'art de bâtir les v., I, 25. — 7) Th. Miller, The Compleat Modellist, p. 2; Jahrb. der Schiffsbautechn. Gesellschaft, Bd. VII, Beiträge XXIII, p. 660. — 8) Mr. de Boismelé, III, 266. — 9) Witsen, I, 132. — 10) Fournier, Hydrographie; Allard, p. 44;  $\frac{4}{5}$  Fockmast; K. Allard, p. 40 L'art de bâtir les v., I, p. 25. — 11) Witsen, I, 132; Jahrb. der Schiffsbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge, p. 660; vgl. Th. Miller, The Compleat Modellist, p. 2: Höhe der Großmarsstenge vom Hinterkastell aus gleich Besanmast. — 12) Allard, p. 40. — 13) Ibid. — 14) Miller, p. 2. — 15) Allard, p. 40. — 16) Miller, p. 2; Jahrb. der Schiffsbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge; p. 660. — 17) Allard, p. 40. — 18) Miller, p. 3. — 19) Witsen, I, 258; Allard, p. 40; L'art de bâtir les v., I, 25. — 20) Allard, p. 40; L'art de bâtir les v., I, 25. — 21) Miller, p. 3; Jahrb. der Schiffsbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge, S. 660. — 22) Witsen, I, 257; Allard p. 40; L'art de bâtir les v., I, 25. — 23) Miller, p. 3. — 24) Allard, p. 40; L'art de bâtir les v., I, 25. — 25) Miller, p. 3; Witsen, I, 258. — 26) Fournier, Hydrographie, p. 29.

Fockraa<sup>1)</sup>. Die Besanmarsraa wird wohl  $\frac{1}{2}$  Besanraa gewesen sein, die Großbramraa =  $\frac{1}{2}$  Großmarsraa<sup>2)</sup>, Fockbramraa =  $\frac{1}{2}$  Fockmarsraa<sup>3)</sup>. Das Bugspriet war etwas kürzer wie der Besanmast<sup>4)</sup> oder höchstens dem Fockmast gleich<sup>5)</sup>, die Bugsprietmarsstenge oder Blindstenge =  $\frac{1}{4}$  Besanmarsraa<sup>6)</sup>. Die Bugsprietbramstenge soll  $\frac{1}{3}$  Bugsprietlänge gehabt haben<sup>7)</sup>, die Bugsprietraa (große Blindraa oder Unterblinderaa) =  $\frac{1}{2}$  Besanmarsraa<sup>8)</sup> oder  $\frac{1}{4}$  Bugspriet<sup>9)</sup>. Die Oberblinderaa wird wohl  $\frac{1}{2}$  Bugsprietraa gewesen sein. Der Großmast soll pro 10' Hohlheit des Schiffs 1' 8'', Fockmast 2'', Besanmast 1'' Fall gehabt haben<sup>10)</sup>. Die größten Masten sollen ca. 70—90' lang und 29—30'' dick gewesen sein<sup>11)</sup>. Man rechnete auf 6' Schiffweite 1' Mastdicke.  $\frac{3}{4}$  Mastdicke in der Spur soll der Mastdicke an der Spitze gleichgekommen sein. An den Spitzen waren die Masten achteckig und etwas dicker, weil die Tauen durchgehen mußten<sup>12)</sup>. Man schätzte den größten Durchmesser des Großmastes auf den 40. Teil seiner Länge<sup>13)</sup>, den des Fockmastes auf den 39. Teil<sup>14)</sup>, den der Großmarsstenge auf den 43. Teil derselben<sup>15)</sup>, den der Großbramstenge auf den halben Durchmesser der Großmarsstenge, den der Großraa auf den 39. und den des Bugspriets auf den 27. Teil seiner Länge<sup>16)</sup>. Die Dicke der Rahen war ungefähr um den 4. Teil schwächer als diejenige des dazu gehörigen Maststückes<sup>17)</sup>. Der Fockmast sollte gerade aufwärts stehen, nicht nach vorne überneigen, um den Schwerpunkt nicht dahin zu verlegen, nicht nach hinten über, um dem Segelwerk des Großmastes nicht hinderlich zu sein<sup>18)</sup>. Da er, wie sein Haupthalt, der Bugspriet, schlecht gestützt war, konnte der Hang nach vorne immer leicht eintreten<sup>19)</sup>. Beim Großmast befand sich der größte Verdeckbalken und die dicksten Verdeckbretter<sup>20)</sup>. Je höher er war, je mehr Fortgang hatte das Schiff. Befand sich der Fuß des Großmastes im mittleren Schwerpunkt, rechnete man, daß das Schiff am schnellsten segeln konnte<sup>21)</sup>.

<sup>1)</sup> Miller, p. 3; Witsen, I, 258; Jahrb. der Schiffsbautechn. Gesellsch. VII. Bd., Beiträge XXIII, S. 660. — <sup>2)</sup> Miller, p. 3. — <sup>3)</sup> Ibid. — <sup>4)</sup> Allard, p. 40; L'art de bâtir les v., I, 25. — <sup>5)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 44: 2—3' kürzer als Fockmast; Miller, p. 2; Jahrb. der Schiffsbautechn. Gesellsch. VII. Bd., XXIII. Beiträge, S. 660. — <sup>6)</sup> Miller, p. 3. — <sup>7)</sup> Allard, p. 40. — <sup>8)</sup> Miller, p. 3. — <sup>9)</sup> Witsen, I, 257; Allard, p. 40; L'art de bâtir les v., I, 25. — <sup>10)</sup> Allard, p. 39. — <sup>11)</sup> Letters relating to the first Dutch war, III, 281. — <sup>12)</sup> Allard, p. 40. — <sup>13)</sup> Mr. de Boismelé, III, 265. — <sup>14)</sup> Ibid., III, 266. — <sup>15)</sup> Ibid., III, 265. — <sup>16)</sup> Ibid., III, 266. — <sup>17)</sup> Allard, p. 40. — <sup>18)</sup> Witsen, I, 255. — <sup>19)</sup> Jahrb. der Schiffsbautechn. Gesellsch., VII. Band, XXIII Beiträge, S. 660. — <sup>20)</sup> Witsen, I, 206. — <sup>21)</sup> Witsen I, 253.

Dieser Mast sollte alle Kräfte des Schiffs vereinen, die Erschütterung der Wogen schwächen und das Fahrzeug im Gleichgewicht erhalten<sup>1)</sup>. Die Bedeutung der Lage des Systemschwerpunktes und des Deplacementschwerpunktes (Schwerpunkt der verdrängten Wassermasse) wurde von Hoste erörtert<sup>2)</sup>. War der Großmast nicht so hoch als Weite und Hohlheit des Schiffs zweimal genommen, ging viel Wind verloren<sup>3)</sup>. Der Besanmast mußte so weit als möglich vom Großmast weggesetzt werden, um desto mehr Segel anschlagen zu können<sup>4)</sup>. Das Versetzen eines Mastes verursachte oft große Verminderung der Geschwindigkeit<sup>5)</sup>. Er bestand aus mehreren Teilen<sup>6)</sup>. Zusammengesetzte Masten wurden nicht so leicht über Bord getrieben<sup>7)</sup>. Schon zu Ragleighs Zeit waren zusammengefügte Stengen vorhanden<sup>8)</sup>. Zwischen Mast und Stenge wurde die Verbindung hergestellt vermittels Esels- haupt (Pflughaupt), s. Abbildung. Das Setzen der Großstenge vom Vorderteil des Schiffes aus wurde von Christopher Pett befürwortet<sup>9)</sup>, nur bei Handelsschiffen wollte er dieselbe hinter dem Großmast eingesetzt wissen<sup>10)</sup>. Jonas Sish dagegen war auch bei Kriegsschiffen für Einsetzen hinter dem letzteren<sup>11)</sup>. Für lange Schiffe waren kürzere Masten und längere Segelstangen geboten, denn bei langen Schiffen mit langen Masten sank der Schiffsbug zu viel ins Wasser<sup>12)</sup>. Wegen besserer Dauerhaftigkeit wurden sie oben bei den Segelstangen und Stengen geteert, ebenso unten, wo sie die meisten Reibungsflächen hatten<sup>13)</sup>. Um die Masten besser zusammenzuhalten, bediente man sich der Marsen. An denselben waren auch die Haupttaue befestigt<sup>14)</sup>. Sie erhielten kreisrunde Form von 4,8—5,4 m Durchmesser und wurden zum Schutze gegen das Scheuern der Segel mit Lammfellen umwickelt<sup>15)</sup>. Die Marsen oder Mastkörbe führten kleine Kanonen; in den Marsen befanden sich Steine, Blei, Eisen, Asche, kochendes Öl, Gipstöpfe mit Kalk und mit Granaten voll Pulver. Man versah

---

<sup>1)</sup> Mr. de Boismelé, III, 277. — <sup>2)</sup> Tjard Schwarz, p. 119. — <sup>3)</sup> Witsen, I, 254. — <sup>4)</sup> Witsen, I, 256. — <sup>5)</sup> Ibid., I, 275. — <sup>6)</sup> Fournier, Hrydrographie, p. 26. — <sup>7)</sup> The English Historical Review XII, II Parts, p. 694. — <sup>8)</sup> The Fortnightly Review, vol. V, London 1866, 15./V.—I./VIII. A word for the Stuarts by Robert Bell, p. 200, vgl. *ibid.*, p. 202. John Chamberlayne II, Angliae notitia, present state of the Great Britain 1671—73, the 38<sup>e</sup> ed. Tv. 3870. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1664—65, IV, 386; Fournier, Hydrographia, p. 28. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles, 1664—65, IV, 386. — <sup>11)</sup> Ibid., IV, 377. — <sup>12)</sup> Witsen, I, 94. — <sup>13)</sup> Ibid., I, 132. — <sup>14)</sup> Ibid., I, 258. — <sup>15)</sup> Tjard Schwarz, p. 113; Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellsch., Bd. VII, Beiträge XXIII, S. 661.

sie mit Schanzverkleidungen in Form von Matratzen und altem Seilwerk<sup>1)</sup>, Schirmwänden oder Regelingen mit Netzwerk<sup>2)</sup>. Beim Kampf legte man Ketten oder Kränze von Tauen um die Masten zum Festhalten der Segelstange unter das Rackwerk (Vorrichtung zum Befestigen der Rahe)<sup>3)</sup>. Die Masten selbst wurden durch ungefähr 10—12 Haupttaue, die Stengen durch 5—6 Taue gestützt<sup>4)</sup>, Wanten oder Wandtaue genannt<sup>5)</sup>. Letztere waren gespannt oder zusammengeschnürt mit Hänge- oder Ziehgarn<sup>6)</sup>, sie waren  $\frac{2}{3}$  Stag- oder Großmast lang. Der Stag mußte so lang als der Mast sein<sup>7)</sup>. Der Hauptstag soll 13'' dick, Fockstag  $9\frac{1}{2}$ '', das Tau der Hauptwant  $6\frac{1}{4}$ '', dasjenige in der Fockwant  $5\frac{1}{2}$ '' und das der Besanwant 4'' stark gewesen sein<sup>8)</sup>. Der Stag hielt ebenfalls den Mast fest<sup>9)</sup>. Zum Messen desselben bediente man sich des Stagkragens oder Stagemantels<sup>10)</sup>. Die Stags hatte man zu umwickeln, um sie straffer zu machen<sup>11)</sup>. An den Mastwänden befanden sich Ketten, die vermittle Zugwinden (Takel) bewegt wurden. Die Ketten am Fock und Besan waren die längsten, weil die Wandtaue nicht bis zum Rande des Mars reichten<sup>12)</sup>. Die Toppenanten waren Seile der Segelstange, um dieselbe im Gleichgewicht zu halten<sup>13)</sup>, Pardunen solche, um die Stenge zu befestigen<sup>14)</sup>. Man tränkte die Betakelung mit Schiffspappe, damit sie sich nicht reiben sollte<sup>15)</sup>. Auch mit Leder umwickelte man die Taue, um sie vor dem Scheuern zu schützen<sup>16)</sup>. Zum Splissen (Verbinden der Enden zweier Taue) bediente man sich des Splißhorns oder Splißeisens<sup>17)</sup>. England hatte feste Regeln über die Verhältnisse der Takelage zueinander<sup>18)</sup>.

Die vordersten Segel gaben dem Schiff den meisten Fortgang<sup>19)</sup>, die obersten mehr als die untersten, weil sie von der

1) Histoire de la marine française par le comte de Lapeyrouse-Bonfils, I, 27. — 2) Hist. de la milice française par Gabriel Daniel, Paris 1724, II, 531. — 3) Witsen II, 386; L'art de bâtir les v., II, 6; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. Nederl. zeeuwen I, 714. — 4) Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII Beiträge S. 661. — 5) Fournier, Hydrographie, p. 32; Thard Schwarz p. 50, 112. — 6) L'art de bâtir les v., II, 6. — 7) Th. Miller, p. 5. — 8) Witsen, I, 119. — 9) Fournier, Hydrographie, p. 32; Allgemeine Maschinenlehre, 5. Bd., Geschichte der Ruder-, Segel- und Dampfschiffe von Dr. Moritz Rühlmann, Berlin 1903, p. 240. — 10) Miller, p. 8. — 11) L'art de bâtir les v., II, 6. — 12) Ibid., I, 79; vgl. ibid., II, 27. — 13) Ibid., I, 2. — 14) Ibid., I, 4; vgl. Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII Beiträge, p. 661. — 15) L'art de bâtir les v., I, 79. — 16) Witsen, I, 119. — 17) E. Sue, Histoire de la M. F., I, 175. — 18) Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellsch., VII. Bd., XXIII. Beiträge, S. 660; siehe Tabelle für Takelwerk, Th. Miller, The Compleat Modellist, p. 9—15, vgl. Edward Haywood, The sizes and lengths of rigging for all his Majesty's ships 1660; Dassié, L'Architecture navale, p. 28—31, der Gang der Seile. — 19) Witsen, I, 139; L'art de bâtir les v., II, 7.

Schwere weiter entfernt waren, denn der Mast war ein Heber. Die Segel wurden nach oben zu kleiner, damit sie oben nicht zu viel Wind faßten<sup>1)</sup>. Man hat sie länger nach unten zu als nach oben, weil sie unten mehr Wind fangen können mit geringerer Gefahr für den Mast, auch gibt das Schiff so weniger nach vorne zu nach<sup>2)</sup>. Man mußte die vorderen Segel zuerst zusammenlegen, wenn der Wind heftig zu werden begann, und dicht beim Winde fahren, um ihn abzuschwächen<sup>3)</sup>. Alles, was Windfang verursachen konnte, mußte möglichst beseitigt werden (vgl. Wouter Schouten, Oost-Indische voyage, Amsterdam 1676, III, p. 172 sowie späteres). Bei Luv geite man das Hauptsegel auf, um den oberen oder vordersten Segel den Wind zukommen zu lassen<sup>4)</sup>. Mit den letzteren gierte das Schiff am wenigsten, mit ihnen wendete man dasselbe gegen den Wind herum<sup>5)</sup>. Bram- und Marssegel benutzte man auch beim Aufmarsch<sup>6)</sup>. Die mittleren Segel waren die geeignetsten, um geradeaus zu fahren<sup>7)</sup>. Bei Untiefen und Engen mußte man mit den Segeln steuern, nicht mit dem Steuerruder<sup>8)</sup>, und zwar vornehmlich mit dem Großmarssegel, um gleichmäßigen Geschwindigkeitsgrad zu haben<sup>9)</sup>. Die Untersegel waren die Hauptsegel<sup>10)</sup>, sie waren es auch in der Schlacht<sup>11)</sup> und bei schlechterem Wetter<sup>12)</sup>. Mit den hintersten Segeln fuhr man beim Winde aufwärts<sup>13)</sup>. Man mußte sie zuerst einziehen, wenn das Schiff nicht gut lufwärts kam und sich zur Seite neigte. Wollte man dagegen in Lee kommen, mußte man sie zuerst beisetzen<sup>14)</sup>. Das Besansegel konnte man beim heftigsten Sturm gebrauchen, es war selten unsicher<sup>15)</sup>. Dieses hintere dreieckige Segel (Lateinsegel, Sturmsegel) mit Schrägrahe konnte in Zeiten von Not das Steuerruder unterstützen, da es auf Kurs zu stellen war<sup>16)</sup>. Die Höhe eines Segels mußte mindestens von der Länge eines Mastes sein<sup>17)</sup>. Straffgespannte Segel faßten den meisten

<sup>1)</sup> Witsen, I, 139. — <sup>2)</sup> L'art de bâtir les v., II, 6. — <sup>3)</sup> Ibid., II, 7, mit appareiller hier zusammenlegen gemeint, nicht beisetzen, vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 165. — <sup>4)</sup> Witsen, I, 139; L'art de bâtir les v., II, 7. — <sup>5)</sup> Witsen, I, 140. — <sup>6)</sup> Tjard Schwarz, p. 113. — <sup>7)</sup> L'art de bâtir les v., II, 7. — <sup>8)</sup> Witsen, I, 140. — <sup>9)</sup> L'art de bâtir es v., II, 7. — <sup>10)</sup> Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge, S. 661; Rittmeyer, Seekriege, I, 165. — <sup>11)</sup> Tjard Schwarz, p. 113, 139; vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 183; vornehmlich, um die Flotte geschlossen zu halten (Witsen, II, 377). — <sup>12)</sup> L'art de bâtir les v., II, 7. — <sup>13)</sup> Witsen, I, 140. — <sup>14)</sup> L'art de bâtir les v., II, 7. — <sup>15)</sup> Witsen, I, 140; vgl. ibid., II, 407 über die Handhabung der Segel. — <sup>16)</sup> Witsen, I, 139. — <sup>17)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 30; L'art de bâtir les v., II, 6; vgl. Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, Bd. VII, Beiträge XXIII, p. 661; Rittmeyer, Seekriege, I, 165.

Wind<sup>1)</sup>. Die Engländer nahmen sie höher als die Holländer<sup>2)</sup>. Sie verdoppelten oder vermehrten dieselben öfter als sie, führten auch mehr Stagesegel<sup>3)</sup>. Bei Stagwind (Backstagswind, breiten oder halben Wind) trugen die Segel<sup>4)</sup>. Man konnte an den Nocken oder Spitzen der Segelstangen auf beiden Seiten Flügel (Stangen, Spieren) anbringen, um bei Eile möglichst Wind zu fangen. Solche Segel wurden Gei-, Gaffel-, Leesegel oder Bei- und Reffsegel genannt<sup>5)</sup>. Man konnte sie schmal und schräg halten<sup>6)</sup>, als Seitensegel, um den Wind von der Seite zu fassen<sup>7)</sup>. Man nannte sie dann Schratsegel<sup>8)</sup>. Man setzte auch Segel auf den Stag<sup>9)</sup>. Beim Sturm bediente man sich ferner eines Wassersegels, welches man vor dem Steuerruder anbrachte, um die Gewalt der Wogen besser zu brechen<sup>10)</sup>. Dieses hatte wohl vor den Schoten oder Ecktauen 2 große Löcher, damit das Wasser abließ<sup>11)</sup>. Die Reffs oder Reefen (Segelschleifen) dienten hauptsächlich zum Verkleinern der mittleren Segel und die Bonnets oder Bonnettes (Segelstreifen) zum Vergrößern der unteren<sup>12)</sup>. Bugsprietsegel waren besonders vorteilhaft, wenn in der Schlacht die Masten zerschossen und eine Flucht vor dem Winde geboten erschien<sup>13)</sup>. Um Maststümpfe noch benutzen zu können, brachte man ein viereckiges oder trapezförmiges Segel (ringtail, Giek- oder Gaffelsegel) bei denselben an (vgl. Letters rel. to the first Dutch war, IV, 184). Waren die Marsstengen verloren gegangen, befestigte man ein dreieckiges Klüversegel (jib) oben am Mast. Als Taue für die Segel kamen namentlich in Betracht die Boleine (s. vorher)<sup>14)</sup>. Mit derselben konnte man den Wind kneifen<sup>15)</sup>. Geitauere verwendete man zum Aufbinden<sup>16)</sup>. Schoten<sup>17)</sup> hatten hauptsächlich den Wind in den Segeln zu halten<sup>18)</sup>, Brassens dienten zur wagerechten Bewegung der Rahen<sup>19)</sup>. Bezüglich der zu einem englischen

1) Witsen, I, 140. — 2) Ibid, I, 205. — 3) Ibid., I, 206. — 4) Ibid., I, 139. — 5) Witsen, I, 140; Allgem. Maschinenlehre, V. Band, Geschichte der Ruder-, Segel- und Dampfschiffe von Dr. Moritz Rühlmann, Berlin 1903, p. 238; Jahrb. der Schiffsbau- u. techn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII., Beiträge, S. 663. — 6) L'art de bâtir les v., II, 7. — 7) Dassié, L'Architecture navale, p. 11. — 8) Allgem. Maschinenlehre, V. Bd., Geschichte der Ruder-, Segel- und Dampfschiffe von Rühlmann, p. 240; Tjard Schwarz, p. 61. — 9) L'art de bâtir les v., II, 7; Tjard Schwarz pg. 113. — 10) L'art de bâtir les v., I, 173. — 11) Jahrb. der Schiffsbau- u. techn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII., Beiträge, S. 660. — 12) Tjard Schwarz, p. 58, 113, vgl. Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 15. Jahrg. Sept. 1913, p. 830. — 13) Tjard Schwarz, p. 113. — 14) L'art de bâtir les v., I, 3. — 15) Mr. de Boismelé, III, 268. — 16) L'art de bâtir les v., I, 4. — 17) L'art de bâtir les v., I, 14, vgl. vorher Jahrb. der Schiffsbau- u. techn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge, p. 660. — 18) Fournier, Hydrographie, p. 33. — 19) Ibid.

Kriegsschiff nötigen Anzahl Ellen Segeltuch siehe frühere Angaben<sup>1)</sup>.

In den kupfernen Schiffslaternen verwendete man Scheibenglas, überzogen mit Talk (ein Mineral von Glas bis Perlmutterglanz), damit es nicht zerbrach<sup>2)</sup>, auch Hornglas (Laternenhorn, dünne Hornplatte mit Fett getränkt, durchsichtig geworden)<sup>3)</sup>. In den Laternen von „La Couronne“ sollen 12 pfündige Lichter gewesen sein<sup>4)</sup>. In warmen Gegenden benutzte man Lichter von Wachs, in kalten solche von Talg, für Lampen gebrauchte man Oliven- oder Nußöl<sup>5)</sup>. Die Anzahl der Laternen richtete sich nach der Größe und der Klasse der Schiffe (vgl. Cal. of the St. P. D. S. the reign of Charles II; London 1863, 1664—65, IV, 26). Zum Anzünden verwendete man Pfriemenkraut (*Spartium junceum*), Besenginster (*Histoire de la Marine Française par Eugène Sue, Paris 1845, I, 183*).

Früher sollen die englischen Flaggschiffe von der Wasserlinie an bis oben vergoldet gewesen sein<sup>6)</sup>. Durch die übermäßige Verzierung der Schiffe<sup>7)</sup> war der Haß gegen das Schiffsgeld noch vermehrt worden<sup>8)</sup>. Unter Cromwell wurde die Vergoldung vollkommen abgeschafft<sup>9)</sup>. Der Verzierung eines Schiffes wurde unter ihm auf das Mindestmaß verringert<sup>10)</sup>. Erst 1655 wurde Vergoldung wieder gestattet<sup>11)</sup>. August 1655 vergoldete Robert Isaacson die Figur vorne, das Wappen hinten und die 2 Figuren an der hinteren Gallerie<sup>12)</sup>. Mehr als 80 £ sollte die Verzierung bei einem Schiff nicht kosten<sup>13)</sup>. Bei Schiffen von der V. Klasse wurden die Kosten des Anstreichens auf 45 £ festgesetzt<sup>14)</sup>. Der Anstrich außenbords war schwarz<sup>15)</sup>. Die Bordwände der englischen Kriegsschiffe wurden innenbords rot gemalt<sup>16)</sup>, Kastelle, Schanzkleider, Marsen, das Innere der Geschützporten und die

<sup>1)</sup> Oppenheim, A history of the administration of the Royal navy p. 338—39: „Royal Sovereign“ brauchte 5513 Ellen Segeltuch; Cal. of the St. P. D. S., 18./V. —30./IX. 1672, p. 482, „Hampshire“ 3708. — <sup>2)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 25, 45. — <sup>3)</sup> Marine-Rundschau, 1913, 24. Jahrg., I, 148. — <sup>4)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 45. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 91. — <sup>6)</sup> L'art de bâtir les v., II, 4. — <sup>7)</sup> Tjard Schwarz, p. 105. — <sup>8)</sup> A History of Naval Architecture by John Fincham, London 1851, p. 53. — <sup>9)</sup> Marine-Rundschau, 20. Jahrg., II. Teil, Heft 7—12 (Juli-Dezember), Berlin 1909, Anstrich der Kriegsschiffe vom Stabszahlmeister Wülf, p. 971. — <sup>10)</sup> A history of the administration of the Royal navy by Oppenheim, p. 340. — <sup>11)</sup> Oppenheim, p. 340; Marine-Rundschau 1909, 20. Jahrg., II, 971. — <sup>12)</sup> Oppenheim, p. 340. — <sup>13)</sup> Ibid., p. 341; Marine-Rundschau 1909, 20. Jahrg., II, 971. — <sup>14)</sup> Oppenheim, p. 340. — <sup>15)</sup> Ibid., p. 340; Marine-Rundschau 1909, 20. Jahrg., II, 971, vgl. Jahrb. der Schiffsbau-techn. Gesellschaft, Bd. VII, Beiträge XXIII, p. 651, 661. — <sup>16)</sup> A note on the Drawings by J. S. Corbett, London 1908, p. 25, printed for the N. R. S., vol. XXXIII; Marine-Rundschau 1909, 20. Jahrg., II, 971.



Laffetten ebenfalls, um die Mannschaften an diesen Anblick zu gewöhnen und die im Gefecht zu erwartenden Blutflecken möglichst unauffällig zu machen<sup>1)</sup>. Die Masten wurden meist schwarz und die Rahen weiß gestrichen<sup>2)</sup> oder Bugsprit und Rahen schwarz und die anderen Masten gelb<sup>3)</sup>. Später soll unter Wasser die weiße Farbe angewandt worden sein, weil diese vor Bewachsen am besten schützte<sup>4)</sup>. Durchschnittlich rechnete man für einen Schiffsanstrich 30 £ Kosten<sup>5)</sup>. Für das Vergolden und Malen von Schiffen II. Klasse sollen 120 £ bezahlt worden sein<sup>6)</sup>. Die zum Anstreichen verwendeten Farben waren Gold in Muschel oder Blatt, Zinnober, Rotocker, Mennige (Bleilot), Kienruß, Eisenvitriol (Kupferwasser), Hausmannit (Schwarzbraunstein), Braunocker, Bleigelb (Bleioxyd), Bleiweiß, Ultramarinblau, Berggrün, Kupfergrün<sup>7)</sup>.

Schanzkleider (Schirmbretter, Schirmwände) wurden auf dem Dahlbord (Oberlauf) an Stelle der Regelingen (durchbrochene Geländer, Geländerdocken) mit Netz- oder Flechtwerk errichtet zur Verteidigung des Verdecks und zur Sicherung vor Musketenschüssen<sup>8)</sup>. Man verwendete auch solche von Tuch oder Flanell<sup>9)</sup>, mit grüner oder gelber Farbe und weißen Leinwandborten besetzt<sup>10)</sup>, sowohl auf dem Verdeck, wie um die Marsen herum, um die Mannschaft gegen Sicht des Feindes zu decken<sup>11)</sup>.

Das Verhältnis der Schiffslänge zur Schiffsbreite war ungefähr 3 : 1<sup>12)</sup>. Die Wasserverdrängung berechnete man vorne zu  $\frac{9}{20}$  ( $\frac{72}{160}$ ) der Querbalkenlänge, hinten zu  $\frac{3}{8}$  ( $\frac{60}{160}$ ) derselben<sup>13)</sup>. Die Tragfähigkeit eines Schiffes an Schiffslast glaubte man zu ermitteln, wenn man die Kiellänge mit der Länge des Vorderstevens bis zum Hinterstevan multiplizierte<sup>14)</sup>. Die Schiffsbaukosten sollen zur Zeit James I. 6—8 £ pro Tonne betragen haben,

<sup>1)</sup> Marine-Rundschau 1909, 20. Jahrg., II., 971; Jahrb. d. Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge S. 651, 661. — <sup>2)</sup> Marine-Rundschau 1909, II, 972. — <sup>3)</sup> Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellsch., VII. Bd., XXIII Beiträge, p. 661. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 656. — <sup>5)</sup> Marine-Rundschau 1909, II, 971. — <sup>6)</sup> Oppenheim, p. 340. — <sup>7)</sup> Marine-Rundschau 1909, II, 970; Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, Code des armées navales, Planche VI. — <sup>8)</sup> L'art de bâtir les v., II, 72, vgl. ibid., II, 27. — <sup>9)</sup> Ibid., II, 3. — <sup>10)</sup> Marine-Rundschau 1909, II, 970. — <sup>11)</sup> Ibid. — <sup>12)</sup> Tjard Schwarz, p. 74; vgl. A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 266—278 von  $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$  schwankend; Rittmeyer, Seekriege, I, 163,  $3\frac{1}{2}$  : 1; John Entick, A new, naval history of the British marine, London 1757, p. LVII, dimensions of the navy. — <sup>13)</sup> Mr. de Boismelé, Hist. générale de la marine, III, 272; vgl. später. — <sup>14)</sup> Dassié, L'Architecture navale, p. 23. Über die Berechnung des Tonnengehaltes von Schiffen nach ihren Größenverhältnissen gemessen siehe The art of apparelling any ship by Henry Bond, p. 1—10, 12.

später für kleinere Fahrzeuge 9—17, für größere 18—22 £<sup>1)</sup>. Sir William Petty (Naval Philosophy) nahm die Dauer eines Schiffes durchschnittlich zu 30 Jahren an, setzte die Kosten einschließlich der Vorräte der Kanoniere, Hochbootsleute und Zimmerleute auf 15 £ pro Tonne fest, die Kosten der Flotte auf 20 £ pro Tonne und die Unterhaltungskosten eines ausgerüsteten und bemannten Kriegsschiffs zur See auf 24 £ pro Tonne<sup>2)</sup>. Jedes größere Kriegsschiff besaß 3 Boote: 1. ein großes Schiffsboot, ungefähr 33—35' lang, 2. eine Pinasse oder Schaluppe, 28—29' lang, 3. ein kleines Boot oder Nachen 20' lang; das erstere wurde hinten bugsiert, die 2 anderen zwischen Fockmast und Großmast eingesetzt<sup>3)</sup>. Das große Boot soll auch zu Lasten verwendet worden sein<sup>4)</sup>. Später wurden die Boote größer gebaut, das große Schiffsboot soll 50' 10" lang, 12' breit, 4' 3" hohl gewesen sein, die Pinasse 30' lang, 9' 6" breit, 3,3" hohl, der Nachen 27' lang, 7' breit, 3' hohl<sup>5)</sup>. Die englischen Handelsschiffe waren leicht in Kriegsschiffe umzuwandeln<sup>6)</sup>. Die Kohlenschiffe in England waren so gezimmert, daß sie in Zeiten der Not ebenfalls zu Kriegszwecken gebraucht werden konnten<sup>7)</sup>. Die englischen Handelsschiffe waren den holländischen, ausgenommen die Ostindienfahrer, an Eigenschaften zum Kriegsgebrauch weit überlegen<sup>8)</sup>. England brauchte aber an und für sich schon in viel geringerem Grade auf sie zurückzugreifen als Holland<sup>9)</sup>. Die englischen Kitsen waren sehr verschieden, sie hatten 1—3 Masten<sup>10)</sup>. Die Engländer sollen auch Bombardiergaliotten oder Mörserboote mit 1—2 Masten von 80—200 Tonnen geführt haben<sup>11)</sup>. Die Jachten wurden seit 1660 in der Flotte in Gebrauch genommen<sup>12)</sup>. Zu Brandern (s. später) nahmen sie Prisen oder Kohlenschiffe<sup>13)</sup>, versahen dieselben auch

<sup>1)</sup> Tjard Schwarz, p. 74, 106; vgl. John Entick, *A new naval history of the British marine*, London 1757, p. LVI, Schiffsbaukosten nach *A complete history of the most remarkable transactions at sea* by Josiah Burchett, London 1720. — <sup>2)</sup> *A descriptive catalogue of the naval manuscripts* by Tanner, I, 229; vgl. *Cal of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1664—65*, vol. IV, 81, 99, 100, 289; *A history of the administrations of the royal navy* by Oppenheim, p. 339; *The English Historical Review* XII, London 1897, Parts I, p. 58. — <sup>3)</sup> *A history of the administration of the royal navy* by Oppenheim, p. 339; Rittmeyer, *Seekriege*, I, 166, vgl. Tjard Schwarz, p. 116. — <sup>4)</sup> Überall, *Illustrirte Zeitschrift für Armee und Marine*, 15. Jahrg., Sept. 1913, p. 831. — <sup>5)</sup> *The battleship* by Walter Wood, London 1912, p. 36. — <sup>6)</sup> *Memoirs of B. Whitelocke* by R. H. Whitelocke, London 1860, p. 342. — <sup>7)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 818. — <sup>8)</sup> Rittmeyer, *Seekriege*, I, 197. — <sup>9)</sup> *Ibid.*, I, 195. — <sup>10)</sup> Witsen, I, 207. — <sup>11)</sup> *Histoire de la milice française* par Gabriel Daniel, Paris 1724, II, 516; Rittmeyer, *Seekriege*, I, 173—74. — <sup>12)</sup> *A descriptive catalogue of the n. m.* by Tanner, I, 225; *The English Historical Review* XII Parts I, pg. 56. — <sup>13)</sup> *A descriptive catalogue of the naval manuscripts* by Tanner, I, 225; *The English Historical Review* XII, Parts I, 1897, p. 57.

mit Kanonen, um Bootsangriffe abzuwehren und im Gefecht eingreifen zu können bis zu ihrer eigentlichen Verwendung<sup>1)</sup>.

Im Gebrauch der Brander standen die Engländer den Holländern nach, sie hatten nicht die dazu erforderlichen chemischen Kenntnisse wie diese<sup>2)</sup>. Die richtige Zusammensetzung der brennbaren Stoffe erheischte große chemische Erfahrung. Sir Anthony Deane baute verschiedene Brandschiffe selbst, hatte aber allzu oft Fehlschläge<sup>3)</sup>. Man verwendete dazu Leinöl und Salpeter<sup>4)</sup>.

An Erfindungen zu damaliger Zeit sind zu erwähnen: 9./19./X. 1652 sollen die Engländer beabsichtigt haben, minenartiges Feuerwerk in holländische und hamburgische Schiffe einzumauern, um dasselbe bei günstiger Gelegenheit gegen feindliche Fahrzeuge, Hafenanlagen und Küstenstädte wirken zu lassen<sup>5)</sup>. 7./II. 1659 wurde berichtet, daß Dr. med. Kuffelaer einige Wochen vor Cromwells Tod in der Themse vermittels einer unter Wasser befindlichen, an einem langen Pfahl befestigten kleinen Maschine mit Feuerwerk (water-petard, Sprengbüchse) durch Bewegen und Anrühren ein Schiff in Grund geschossen habe<sup>6)</sup>. Sir William Petty erfand 31./VII. 1663 ein Schiff mit doppeltem Boden auf 2 Kielen<sup>7)</sup>, es lief 22./XII. 1664 vom Stapel<sup>8)</sup>. Laurens van Heemskerck, ein ehemaliger holländischer Kapitän (s. später) schlug 22./IV. 1668 dem Herzog von York vor<sup>9)</sup>, daß er ein Schiff zu bauen imstande wäre, welches 2—3 mal geschwinder segeln könnte als die andern<sup>10)</sup>. Prinz Rupert ging mit dem Plan um, durch Bildung eines Gehäuses einen kugelfesten Schutz um die Kriegsschiffe zu schaffen<sup>11)</sup>. August 1673 wurden Versuche gemacht mit der schußfesten Schanzverkleidung aus Hanf, welche Kapitän Martin Beckmann erfunden hatte<sup>12)</sup>.

An Eichenholz bezogen die Holländer die geraden Hölzer

---

<sup>1)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 173. — <sup>2)</sup> The life of Richard Deane by John Bathurst Deane, London, 1870, p. 553. — <sup>3)</sup> Ibid., p. 554. — <sup>4)</sup> Cal of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1667, VII, 213. Über die ungefähre Anzahl der englischen Brander in den 3 Kriegen, vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 173. — <sup>5)</sup> Letters relating to the first Dutch war II, 320. — Leven en bedrijf van M. de Ruiter, I, 83. — <sup>6)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1724, III, 548—49, 554. — <sup>7)</sup> S. Pepys, The Diary, III, 233. — <sup>8)</sup> John Evelyn, The Diary II, 220; vgl. De Navorscher, I, Jaarg, Amsterdam 1851, p. 178, 254; The History of the Royal Society by Thomas Sprat, London 1667, p. 240; S. Pepys The Diary, IV, 216—17. — <sup>9)</sup> S. Pepys, The Diary VII, 407. — <sup>10)</sup> S. Pepys, The Diary VIII, 15, 23. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S. 18./V.—30./IX. 1672, Preface, p. VI; *ibid.*, p. 442—43. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1./III.—31./X. 1673, Preface, p. XIX, *ibid.* p. 32.

vom Rheingebiet, die Krummhölzer von Westfalen <sup>1)</sup>. Das hochdeutsche Bergholz war besser wie das morastige niederdeutsche Holz <sup>2)</sup>. Eichenholz kam auch aus dem Ostseegebiet und Moskovien <sup>3)</sup>. Die Danziger, Stettiner, Swinemünder und Königsberger Bohlenbretter waren die gesuchtesten <sup>4)</sup>. Tannen- und Fichtenholz wurde aus dem Ostseegebiet, Norwegen und Schweden eingeführt <sup>5)</sup>. Der norwegische Holzmarkt fand zu Anslo im Gebiet von Kristiania statt <sup>6)</sup>. Zu Scheiben (Blockrollen) verwendeten die Holländer auch *Lignum vitae* oder Guajakholz <sup>7)</sup>. Zu Oost- und West-Zaandam (Saenredamme) wurde Holzhandel und Holzsägerei betrieben <sup>8)</sup>. Zu Dordrecht befand sich ein Holzmagazin <sup>9)</sup>. Teer konnte man aus Norwegen, Schweden (vornehmlich Insel Gotaland, Län Wisby) und Moskovien beziehen <sup>10)</sup>, auch aus Pommern und Preußen <sup>11)</sup>.

Der inländische Hanf dehnte sich nicht, war aber unrein <sup>12)</sup>. Hanf und Kabelgarn wurde eingeführt von Riga, Reval, Narwa, Königsberg und Danzig <sup>13)</sup>. Pommern und Preußen lieferte Flachs <sup>14)</sup>. Zu erwähnen sei noch, daß man in Spanien Ginsterkraut zum Taumachen benutzte <sup>15)</sup>. In Indien verwendete man dazu Kokosfaser (Koir), die beste soll gewonnen worden sein auf Ceylon <sup>16)</sup> oder von den Malediven (Inseln südwestlich von Ceylon) <sup>17)</sup>. Segeltuch konnte man in d'Olonne (Flecken in der Vendée) erwerben <sup>18)</sup>. Leinwand war erhältlich in Danzig und Riga <sup>19)</sup>.

In Holland soll die Mischung der Metalle aus 9 Teilen Erz, 27 Teilen Rotkupfer, 4 Teilen dünnem Zinn bestanden haben. Kupfer soll aus Ungarn, Schemnitz (Komitat Hont) und Neusohl (Komitat Sohl) sowie aus Deutschland als gereinigter Rosenkupfer gekommen sein <sup>20)</sup>. Lodewijk de Geer übernahm die Oberverwaltung

<sup>1)</sup> Witsen, I, 178—79; Cal. of the St. P. D. S., Dec. 1671—17./V. 1672, p. 604; Mémoires sur le commerce des Hollandois, p. 36; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 534; Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen door J. C. de Jonge, I, 643; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 639. — <sup>2)</sup> Witsen, I, 179. — <sup>3)</sup> Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 525. — <sup>4)</sup> Witsen, I, 102—103, 179, vgl. S. Pepys, The Diary III. 211 deals of Swinsound. — <sup>5)</sup> Mémoires sur le commerce des Hollandois, p. 36, 53, 54, 67, 71, 205. — <sup>6)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 168. — <sup>7)</sup> Naval gunnery by captain H. Garbett, London 1897, p. 11. — <sup>8)</sup> Onze Gouden Eeuw, II, 108. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., Dec. 1671—17./V. 1672, p. 604. — <sup>10)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 168—169; Mémoires sur le commerce des Hollandois, p. 36, 53, 54, 67, 71, 205. — <sup>11)</sup> Mémoires de Jean de Witt, I, 26. — <sup>12)</sup> Witsen, I, 134, II, 432. — <sup>13)</sup> George Fournier, Hydrographie, p. 168; Mémoires sur le commerce des Hollandois, p. 68; Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 525. — <sup>14)</sup> Mémoires de Jean de Witt, I, 26. — <sup>15)</sup> Witsen, I, 134. — <sup>16)</sup> Witsen, I, 134. — <sup>17)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 34. — <sup>18)</sup> Ibid., p. 70. — <sup>19)</sup> Mémoires sur le commerce des Hollandois, p. 38; Gesch. des holl. Handels von Lüders, p. 525. — <sup>20)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 97.

der 1622 gegründeten schwedischen Kupfergesellschaft. Es wurde eine bessere Bereitung in den mit Wasserkraft betriebenen Kupferschmieden Norrköping (Län Linköping a. Motala), Nyköping (Län Söderland) und Danwick bei Stockholm eingeführt<sup>1)</sup>. Eine solche Schmiede oder Schmelzerei soll alle 2 Stunden 7—11 Schiffspfund à 2 $\frac{1}{2}$ —3 Zentner geliefert haben<sup>2)</sup>. 1638 brachte L. de Geer eine Stahl- und Eisendrahtfabrik in Betrieb<sup>3)</sup>. Auf Lüttichsche Art ließ er zu Godegard in Ostgotland eine Nägelschmiede einrichten<sup>4)</sup>. Man rechnete auf je 100' Schiffslänge 1" Dicke der Nägel. Die Nägel machte man um die Hälfte länger als die Bretterstärke betrug<sup>5)</sup>. Beim Schmieden von Eisenerzen aus den Gruben von Dannemora (Län Upsala) führte L. de Geer das wallonische Verfahren ein<sup>6)</sup>. Ein trichterförmiger Schmelzofen für Eisenerz war 20' hoch, hatte 5—6' Durchmesser und wurde mit Holzkohlen geheizt<sup>7)</sup>. Immer 2 Schmelzöfen waren durch Mauerwerk vereint<sup>8)</sup>. Das Danziger und Göteborger Eisen war besser als das Stockholmer. Der Nürnberger Stahl war der beste (Marke Tannenbaum, Sanduhr, Hellebarde, Kleeblatt). Der Stahl aus dem Herzogtum Berg (Hans-Musiker-Stahl genannt) war der Güte nach zwischen dem Nürnberger und schwedischen (Dannemora) zu stellen<sup>9)</sup>. Von Danzig wurde ebenfalls Stahl bezogen<sup>10)</sup>. Die Kohlen zum Schmieden des Eisens kamen aus Newcastle-on-Tyne, sie waren besser als die schottischen. Auch die Lütticher Kohlen galten für gut und wurden nach Hutformen gemessen, ein Hut enthielt 38 Scheffel<sup>11)</sup>.

Von den Werften ist hervorzuheben, daß 1645 die Werft von Dockum-Aalsum nach Harlingen an der Zuiderzee verlegt und dadurch eine Zunahme der friesischen Schiffe bewirkt wurde<sup>12)</sup>. Die übrigen Werftplätze waren Zaandam, Delfshaven bei Rotterdam<sup>13)</sup>, Middelburg, Vlissingen, Enkhuizen und Hoorn. Mit unendlich viel Schwierigkeiten hatten die Holländer zu kämpfen

<sup>1)</sup> Lodewijk de Geer, Eene bijdrage tot de handelsgeschiedenis van Amsterdam in de zeventiende eeuw door J. W. de Geer, 's-Gravenhage 1834, p. 41, vgl. Huguenin, Bijdragen tot het gietwezen, 's-Gravenhage 1834; Huguenin, Verhandeling over het Nederlandsche ijzer, 's-Gravenhage 1823. — <sup>2)</sup> Lodewijk de Geer, p. 47. — <sup>3)</sup> Lodewijk de Geer, p. 49. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 51. — <sup>5)</sup> Karel Allard, Nieuwe Holl. Scheepsbouw, p. 39. — <sup>6)</sup> Lodewijk de Geer, Eene bijdrage tot de handelsgeschiedenis van Amsterdam, p. 51. — <sup>7)</sup> Ibid., p. 153. — <sup>8)</sup> Ibid., p. 154. — <sup>9)</sup> Witsen, I, 119. — <sup>10)</sup> Lüders, Gesch. des holl. Handels, p. 525—26. — <sup>11)</sup> Witsen, I, 119. — <sup>12)</sup> Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen door J. C. de Jonge, I, 637; Geschiedenis van het Nederl. volk door P. J. Blok, Groningen 1902, V, 203. — <sup>13)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. van het Nederl. Zeewezen, I, 642, vgl. Publications of the N. R. S., vol. XLI; Letters relating to the first Dutch war, London 1912, V, 311.

infolge der vielen Sandbänke vor und in ihren Fahrwassern. Zu Harlingen hatten sie nur 12' Wasser bei den Untiefen, sie bedienten sich deshalb 4 hölzerner wasserdichter Kasten von der Größe eines Schiffes. Wenn dieselben so weit gesunken waren im Wasser, daß sie gerade noch schwammen, schlossen sie diese mit Pfropfen und befestigten sie vermittels Ketten, je 1 Kasten am Bug und je 1 am Heck an beiden Seiten des zu befördernden Schiffs, dann schafften sie das Wasser nach Herausnahme der Pfropfen durch Pumpen wieder aus den Kasten. Das Schiff wurde nun durch die Füllung der Kasten mit Luft so gehoben, daß es über die Untiefen hinwegkommen konnte. Dasselbe Verfahren wendeten sie später an, um die Schiffe von Amsterdam über die Sandbank Pampus zu geleiten, sie nannten dort die Kasten Kamele<sup>1)</sup>. Eine fernere Art, größere Schiffe über seichte Stellen hinwegzubringen, bestand darin, daß man sie durch Balken aus den Geschützpforten mit auf schweren Döcken befindlichen Zugwinden aufwunden ließ. Man rammte auch auf Anregung des Advokaten Cornelis Hogeboom von Amsterdam mitten in das Fahrwasser Schiffsanbindepfähle, Dükdalben (genannt nicht nach Ferd. Alvarez von Toledo, Herzog von Alba 1508—82, sondern nach Diek [Deich] und Dalle oder Dolle [Pfahl]) ein. An diese machte man Zugwinden fest und ließ über sie ein großes Schiff wegschleppen vermittels Fahrzeuge, welche Wassersegel oder unter Wasser befindliche Treibsegel führten. Ein Juwelier Cornelis Meijer von Amsterdam wollte sogar statt der Mantelpfähle besondere Anker verwenden, die von pflugähnlicher Form waren<sup>2)</sup>. Großes Verdienst soll sich der Bürgermeister Hudde von Amsterdam um das Abdämmen der Pampus-Untiefe erworben haben<sup>3)</sup>; aber ein solches hat gar nicht stattgefunden. Außer dem schon genannten Nicolaas Witsen werden als Schiffsbaumeister von Amsterdam erwähnt Dirk Raven um 1627<sup>4)</sup>, P. Glaviman 1663—68<sup>5)</sup>, als solcher von Rotterdam Jan Salomonsz um 1652<sup>6)</sup>. Die holländische Schiffsbauindustrie war ein Kleinbetrieb, die Schiffsbaumeister arbeiteten handwerkmäßig nach den verschie-

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., Dec. 1671—17./V. 1672, Preface, p. X; *ibid.* p. 329, 604; T'Verwerd Europa door P. Valkenier III, 365; Tjard Schwarz, p. 88. — <sup>2)</sup> T'Verwerd Europa door P. Valkenier, III, 365. — <sup>3)</sup> P. Simons, J. de Witt en zijn tijd, Amsterdam 1835, II Deel, II Hoofdstuk, p. 64. — <sup>4)</sup> J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 293. — <sup>5)</sup> P. Simons, J. de Witt en zijn tijd, II Deel, II Hoofdstuk, p. 66. — <sup>6)</sup> Letters relating to the first Dutch war, III, 120.

densten aufgestellten Mustern<sup>1)</sup>. Die holländischen Flottenbefehlshaber wurden mit der Zeit gezwungen, im Interesse der Wehrkraft Festsetzung bestimmter Normen im Schiffbau zu verlangen<sup>2)</sup>. 1631 wurde der Beschluß gefaßt, beim Bau von Kriegsschiffen nach größerer Regelmäßigkeit zu streben<sup>3)</sup>. Wenig Einheit und Kraft zeigte sich bei der Leitung des holländischen Seewesens<sup>4)</sup>. Es gab in ihrer Flotte 1. Schiffe, die von den einzelnen Kollegien der Admiralität angebaut wurden, 2. die durch diese Kollegien gemieteten Kauffahrteischiffe, 3. die von der Ostindischen Kompagnie erworbenen, 4. die Direktorschiffe<sup>5)</sup>. Die Ausrüstung von letzteren war den Direktoren seit dem Kampf gegen die Dünkirchner Seeräuber übertragen worden. Diese Direktoren setzten sich zusammen aus Kaufleuten und Magistratspersonen der Seestädte. Die Anfänge ihrer Wirksamkeit sollen von 1631 her stammen<sup>6)</sup>. 24./III. 1631 sollen zu Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Medemblik, Edam und Harlingen Direktorien errichtet worden sein<sup>7)</sup>. Die Schiffe der letzteren bewährten sich aber im Kriege so schlecht, daß laut Resol. der G. St. vom 16./VIII. 1655 und der St. v. Holl. vom 12./VIII. und 8./IX. 1655 nur noch von den Kollegien der Admiralität Schiffe ausgerüstet werden durften<sup>8)</sup>.

Bei der älteren Kampfweise, Draufgehen und Entern, hatten die Holländer kein Gewicht gelegt auf die Widerstandsfähigkeit ihrer Kriegsschiffe gegen Geschützfeuer, die meist aus Fichtenholz und Holznägeln bestanden<sup>9)</sup>. Man suchte rasch zu entern, im Bewußtsein den Spaniern im Artilleriekampf nicht gewachsen zu sein<sup>10)</sup>. Die Spanier hatten lange, schwer zu ladende, aber weiter gehende Kanonen, die Holländer kurze, die wohl dreimal schneller schossen, aber nur bei geringer Entfernung ihr Ziel treffen konnten<sup>11)</sup>. Holland wurde verwöhnt durch die leicht errungenen Siege über die im Niedergang befindliche spanische Marine<sup>12)</sup>. Nach dem Frieden von Münster 1648 verminderte man die holländische

<sup>1)</sup> Begründung der englischen Seevorherrschaft von Roloff in Preuß. Jahrb. 1906, Märzheft, p. 428. — <sup>2)</sup> Ibid., p. 429. — <sup>3)</sup> J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 291. — <sup>4)</sup> J. C. de Jonge, Het Nederl. Zeewezen, I, 483. — <sup>5)</sup> Ibid., I, 486. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 548; Onze Gouden Eeuw, I, 224. — <sup>7)</sup> J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 230. — <sup>8)</sup> J. C. de Jonge, Het Nederl. Zeewezen, I, 548; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 427. — <sup>9)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 194; Alfred Stenzel, Seekriegsgeschichte, Hannover 1910, III, 14. — <sup>10)</sup> Begründung der engl. Seevorherrschaft von Roloff in Preuß. Jahrb. 1906, Märzheft, p. 426. — <sup>11)</sup> Mr. de Boismelé, Hist. générale de la marine, II, 109. — <sup>12)</sup> A. T. Mahan, The influence of sea-power upon history, in Übersetzung herausgegeben von der Redaktion der Marine-Rundschau, Berlin 1898, I, 121; vgl. Sybel, Historische Zeitschrift Bd. 86, p. 309, G. Roloffs Rezension von diesem Werk.

Flotte durch Verkauf und Abtakelung teils aus Sparsamkeit, teils aus Parteirücksichten bis auf 40 Schiffe<sup>1)</sup>. Selbst Martin. Tromps Flaggschiff Aemilia I von der Admiralität von der Maas gebaut und nach Amalia von Oranien benannt<sup>2)</sup>, seit 1642 zur Kammer von Zeeland gehörig<sup>3)</sup>, wurde 1650/51 verkauft<sup>4)</sup>. Die holländische Kriegsflotte erreichte damit ihren niedrigsten Tiefstand, auch technische Verbesserungen unterblieben<sup>5)</sup>.

Das Aufbauen der Schiffe geschah in Holland auf offenen Werften<sup>6)</sup>. Sie liefen von Stapel, wenn sie bis zum untersten Verdeck oder Kanonendeck beplankt waren<sup>7)</sup>. Die Holländer bauten, mit Ausnahme der Ostindienfahrer, kleinere Schiffe<sup>8)</sup>. Die Gegner des Anbaues von großen Kriegsschiffen sagten, dieselben seien bei den Dünkirchnern als Leuchttürme verspottet worden, die kleineren Fahrzeuge seien leichter abzutakeln und schneller in Dienst zu stellen<sup>9)</sup>. Die Holländer zimmerten leichte und billigere Fahrzeuge<sup>10)</sup>. Je leichter ein Schiff, desto widerstandsunfähiger war es gegenüber heftigem Wind, desto weniger hatte es deswegen im Wasser Halt<sup>11)</sup>. Holländische Schiffe mußten mit geringerem Tiefgang gebaut werden, da in ihren Häfen viele seichte Stellen vorhanden<sup>12)</sup>, sie segelten aus diesem Grunde schlechter beim Winde<sup>13)</sup>. Die Holländer bauten deshalb keine Dreidecker, weil diese für ihre Häfen zu großen Tiefgang hatten<sup>14)</sup>. Durch die Einschränkung infolge des Tiefgangs waren sie auch gezwungen beim Bau des Rumpfes an Gewicht zu sparen<sup>15)</sup>. Sie beschränkten den Tiefgang auf 4,8 m<sup>16)</sup>. 1665 ging das größte holländische Kriegsschiff 19<sup>1/3</sup>' tief<sup>17)</sup>. Ihre

1) L. van Aitzema, III, XXXII, 761; Angl. II, 9, 6, No. 16, p. 15; *ibid.*, No. 33, p. 10; Aanwijzing der heilsame politieke Gronden door P. de la Court, III, 483, 508; 'TVerwerd Europa door P. Valkenier, I, 113; Mémoires du comte de Guiche, London 1744, p. 26 (s. später); History of the administration of J. de Witt, by J. Geddes, London 1879, I, 199; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. Nederl. Zeewezen, I, 411; P. J. Blok, Gesch. v. h. Nederl. volk, V, 62; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 307, 327; Nauticus V, 1900, p. 161; A Stenzel, Seekriegsgesch., III, 15. — 2) Oud-Holland, 1898, II. Aflevering, p. 70. — 3) Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht 1869, V. Reeks, V. Deel, p. 23. — 4) Holl. Mercurius 1651, p. 74; Reinier Vrijaarts Openhartige Brieven, Deventer 1781—83, VI. stuk, p. 117, 118—119. — 5) Nauticus 1900, V, 161. — 6) Witsen, I, 206. — 7) Jahrbuch der Schiffbau-techn. Gesellschaft, Bd. VII, Beiträge XXIII, p. 660. — 8) The Royal Navy by Wm. Laird Clowes, London 1898, II vol., chapt. XXI, p. 150. — 9) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 783. — 10) *Ibid.*, III, XXXIII, 818; An History of Marine Architecture by John Charnock, II, 298; J. C. de Jonge, Geschiedenis v. h. Nederl. Zeewezen, I, 483; Richelieu et la Monarchie absolue par George d'Avenel, Paris 1887, III, 169. — 11) Fr. Steinitz, The ship its origin, p. 229; Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 42. — 12) An History of Marine Architecture by Charnock, II, 329; Memorials of the life of Sir W. Penn by G. Penn, London 1833, I, 398. — 13) Marine-Rundschau 1907, Heft 3, p. 279. — 14) A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 49. — 15) Tjard Schwarz, p. 69, 87. — 16) *Ibid.*, p. 87. — 17) J. C. de Jonge, Geschiedenis v. h. Nederl. Zeewezen, II, 45.



Fahrzeuge waren schwerfälliger im Manövrieren und Luvgewinnen, lagen aber zufolge ihrer Breite fester auf See<sup>1)</sup>. Das langsamere Segeln suchte man durch Verbesserung der Takelage und Schiffsförmigkeit zu mindern<sup>2)</sup>. Breite und kurze Schiffe trugen ebenfalls zum langsameren Segeln bei<sup>3)</sup>, aber Breite allein machte ein Schiff fest auf See<sup>4)</sup>. Eine kreisrunde Form war viel besser geeignet zum Widerstande gegen die heftige See<sup>5)</sup>. Kurze Schiffe liefen bei Untiefen weniger Gefahr<sup>6)</sup>. Man zog auch später die weniger tiefgehenden, breiteren und weniger scharfen Kriegsschiffe teils wegen der heimischen Hafenverhältnisse, teils um stabilere Geschützstände zu haben, vor<sup>7)</sup>. Zu besserer Gegenwehr mußten die Schiffe oben und im Herzen breit sein<sup>8)</sup>.

Die neuen fregattenähnlichen Schiffe waren so gebaut, daß ein Mann ohne sich zu bücken, bequem unter dem Verdeck gehen konnte<sup>9)</sup>. Die Holländer beschränkten aber den Bau dieser Schiffe nur auf kleinere Fahrzeuge<sup>10)</sup>. Auch sie segelten im allgemeinen schlechter als die englischen<sup>11)</sup>, können aber wegen ihrer Kleinheit vielleicht im Erkundungswesen und bei verschiedenen anderen Hilfsdiensten nutzbringender gewesen sein als letztere<sup>12)</sup>. Die Holländer legten den Kiel auf Balken<sup>13)</sup>. Ihr Kiel war aus weniger Teilen zusammengesetzt als der englische<sup>14)</sup>, er bestand aus 3 Stücken. Die Fügungen waren von 10' Länge und an ihrem Ende von 4" Dicke, jede vermittelt 25 hölzerner Bolzen verbunden<sup>15)</sup>. Die Kiele waren auch nicht ausgehöhlt und tief wie die englischen; darum trieben ihre Schiffe mehr ab<sup>16)</sup>. Zur Verbreiterung des Kiels bedienten sie sich dreieckiger Latten<sup>17)</sup>. Dieser war um den 4. Teil dicker als der Vorsteven inwendig. Man rechnete auf 10' Schiffslänge 1" Vorsteven inwendig<sup>18)</sup>. Letzterer war von außen abgerundet (s. vorher). Der Sporn (Schiffsschnabel, Galion)

<sup>1)</sup> Ibid., I, 644.; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 426, 637; vgl. Niels Juul og Tordenskjold, Skildringer fra Søkrigen ved J. C. Tuxen, Kjøbenhavn 1833, p. 8. — <sup>2)</sup> Marine-Rundschau, 22. Jahrg. 1911, I. Teil, 5. Heft, S. 569. — <sup>3)</sup> L'art de bâtir les v., I, 73; Rittmeyer, Seekriege, I, 194. — <sup>4)</sup> A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 227. — <sup>5)</sup> An History of Marine Architecture by Charnock, II, 478. — <sup>6)</sup> Witsen, I, 164, 196. — <sup>7)</sup> Histoire de la marine française par le comte de Lapeyrouse-Bonfils, I, 49; Rittmeyer Seekriege, I, 255; Marine-Rundschau, 22. Jahrg., 1911, I. Teil, 5. Heft, p. 569—70, Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 142. — <sup>8)</sup> Witsen, I, 54; L'art de bâtir les v., I, 73; Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge, p. 660. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 810. — <sup>10)</sup> Marine-Rundschau, 22. Jahrg. 1911, I. Teil, 5. Heft, S. 571; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 142. — <sup>11)</sup> L'art de bâtir les v., I, 82. — <sup>12)</sup> Vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 259, 300. — <sup>13)</sup> Witsen, I, 206. — <sup>14)</sup> Ibid. — <sup>15)</sup> L'art de bâtir les v., I, 57. — <sup>16)</sup> Witsen, I, 208. — <sup>17)</sup> Ibid., I, 269. — <sup>18)</sup> L'art de bâtir les v., I, 20.

war möglichst kurz, um den Geschwindigkeitsgrad nicht zu hemmen, und durfte nicht zu schwach sein. Die Matrosen wuschen sich und ihre Kleidungsstücke darauf, auch war das Tauwerk des Bugspriets an ihm befestigt<sup>1)</sup>. Er diente den Leuten, die man in Eisen legte, als Gefängnis. Auf seiner Rückseite war ein Löwe, das Staatswappen, befestigt<sup>2)</sup>. Außer diesem Wappenschild war zwischen den 2 durchbrochenen Geländern (Galionsregelungen) oberhalb des Galions der Name des Eigentümers und des Bauorts angebracht<sup>3)</sup>. Der Bug war rund, der Spiegel (Heck) war breit und eben<sup>4)</sup>. Die Länge des Heckbalkens sollte  $\frac{2}{3}$  Schiffsbreite gleichkommen<sup>5)</sup>. Er wurde allmählich länger, das Galion kürzer, die Krummhölzer noch gebogener<sup>6)</sup>. Den Schiffsrumpf versteifte man durch eine innere Beplankung (Wegerung), die durch Innenspannen gesichert wurde. Außen wurde ein Gürtel von Bergholzplanken angebracht<sup>7)</sup>. Die Holländer fugten ihre Bretter nur<sup>8)</sup>. Für Spalten und Sprünge der Bretter war Moos das beste; mit Talg, Pech und Teer wurde dann das Ausgestopfte überzogen. Von unten an bis über die Wasserlinie überzog man das Schiff mit Schiffspappe (Zusammensetzung von Harz, Talg, Schwefel, Walfischtran und gestampftem Glas. Durch Tran oder Öl wurde das Schiffsholz überhaupt härter; Witsen, II, 436). Die unteren Bretter wurden auch mit einer Anzahl kleiner Nägel beschlagen. Zwischen den Verkleidungen legte man Kuhhaare, dünnes Blei oder Kupfer<sup>9)</sup>. Die Holländer machten sich zuerst von den stark nach oben eingezogenen Spannen frei und ließen die Bordwand weniger zurücktreten<sup>10)</sup>. Die Höhe der Verdecklehne mußte ein bequemes Darüberschießen ermöglichen<sup>11)</sup>. Schiffe mit mehr äußersten Schiffsbord hatten mehr Tragfähigkeit und konnten die Wogen besser zerteilen<sup>12)</sup>. Die Holländer verminderten die übertriebenen Aufbauten und Überladungen des Bugs und Hecks und legten größeren Wert auf Entwicklung ihrer Takelage<sup>13)</sup>. Die Kastelle waren früher fast abgeschlossene kleine

<sup>1)</sup> Ibid., I, 70. — <sup>2)</sup> Ibid., I, 71, vgl. J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht I, 636. — <sup>3)</sup> L'art de bâtir les v., I, 71. — <sup>4)</sup> J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 637. — <sup>5)</sup> Allard, Nieuwe Holl. Scheepsbouw, p. 34. — <sup>6)</sup> L'art de bâtir les v., II, 16. — <sup>7)</sup> Tjard Schwarz, p. 83; Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft VII. Bd., XXIII. Beiträge, p. 653, 661. — <sup>8)</sup> Witsen, I, 206. — <sup>9)</sup> L'art de bâtir les v., I, 79. — <sup>10)</sup> Ancient and modern ships by George C. V. Holmes, London 1900, p. 111; Tjard Schwarz, p. 88; Überall, Illustrierte Zeitschrift für A. und M., 15. Jahrg., Sept. 1913, p. 830. — <sup>11)</sup> Batailles navales de la France par O. Trude; publiées par P. Levot, Paris 1867, I, 18. — <sup>12)</sup> L'art de bâtir les v., I, 75. — <sup>13)</sup> Tjard Schwarz, p. 70, 88, vgl. vorher Marine-Rundschau, 22. Jahrg. 1911, I. Teil, 5. Heft, 569.

Festungen<sup>1)</sup>. Nach Abschaffung derselben wurde das Oberdeck am Schiffshinterteil (Kampanje) und Vorderdeck (bak) noch höher gezimmert<sup>2)</sup>. Die Holländer hatten nur kleine Geländergänge nach Bedarf<sup>3)</sup>. Es waren z. T. gedeckte Seitengalerien, die sich von der Kajüte aus erstreckten<sup>4)</sup>. Statt des dritten Decks führten sie Halbverdecks (Schiffshauptwache). Wenig Öffnung blieb zwischen dem Vorderdeck und Halbverdeck. Diese wurde geschlossen durch Kuhbrücken (falsches Verdeck) oder Finkennetze. Letztere standen auf Stützen, wenn sie festgemacht waren<sup>5)</sup>. Das Galion war mit einem Gitter versehen<sup>6)</sup>. Fliegende Verdecks oder Gitter befanden sich auch vor dem obersten Stockwerk am Hinterteil<sup>7)</sup>. Das Oberdeck am Schiffshinterteil war meist ungedeckt (Verhael gehouden door de Heeren H. van Beverningk, 's-Gravenhage 1725, p. 100).

Die Geschützpforten der Holländer waren breit und weit, ihre Kanonen hatten viel Spielraum<sup>8)</sup>. Die Geschützpforten waren schachbrettförmig im Schiffsrumpf angelegt, man hatte so in den unteren Geschützreihen nicht die Feuerfunken zu fürchten, die aus den oberen Reihen fallen konnten, andererseits konnte der Rauch der unteren Reihen nicht in die oberen eindringen<sup>9)</sup>. Sie waren  $6\frac{1}{2}$ — $7\frac{1}{2}$ ' voneinander entfernt<sup>10)</sup>. Die Holländer hatten ihre unteren Geschützreihen 4' ab vom Wasser und konnten in ihren Schiffen für 4 Monate Lebensmittel einnehmen<sup>11)</sup>. Sie hatten eine beschränkte Zahl von Kajüten<sup>12)</sup>. Ihre Seeoffiziere hatten keine abgesonderten Kajüten<sup>13)</sup>. Die Schiffsküche befand sich bei den Kriegsschiffen im untersten Schiffsraum, 2—3' vom Großmast entfernt. Sie war mit Kupfer im Innern beschlagen,

<sup>1)</sup> Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge S. 651. — <sup>2)</sup> J. C. de Jonge, Geschiedenis v. h. Nederl. Zeewezen, I, 623; Onze Gouden Eeuw I. 218; vgl. Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge S. 660. — <sup>3)</sup> L'art de bâtir les v. II 17. — <sup>4)</sup> Überall, Illustrierte Zeitschrift für A. u. M., 15. Jahrg., Sept. 1913, p. 831. — <sup>5)</sup> Witsen, I, 268; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht I. 636, vgl. L'art de bâtir les v. I, 22; Überall Illustrierte Zeitschrift für A. u. M. Sept. 1913, p. 830. — <sup>6)</sup> Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge, p. 660, vgl. vorher L'art de bâtir les v. I, 71. — <sup>7)</sup> L'art de bâtir les v., I, 23. — <sup>8)</sup> Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 281; vgl. Witsen, I, 77. — <sup>9)</sup> L'art de bâtir les v., II, 66; E. Sue, Histoire de la Marine Française, Paris 1845, II, 125; Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine III, 259; ibid. Code des armées navales p. 29; Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Bd. XXIII. Beiträge, p. 660, vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 168. — <sup>10)</sup> Mr. de Boismelé, III, 259, ibid., Code des armées navales, p. 24, 29. — <sup>11)</sup> A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 226; The English Historical Review 1897, XII, I Parts, p. 52; J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen, I, 625. — <sup>12)</sup> A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 189. — <sup>13)</sup> An History of Marine Architecture by Charnock, II, 300. —

dahinter lag die Kellerei. Auf Handelsschiffen dagegen wurde die Küche im Geländergang eingerichtet<sup>1)</sup>. Die Matrosen schliefen in Hängematten. Die Soldaten sollen in Kojen<sup>2)</sup> oder im Kabelgatt (Verschlag im untersten Schiffsraum des Vorderteils) des Nachts untergebracht worden sein<sup>3)</sup>. Während des Kampfes spannte man Häute innen 1—1½'' von der Schiffsverkleidung um das Schiff herum, damit die Leute weniger durch Holzsplitter verwundet wurden. Man füllte auch die leeren Räume zwischen den Verkleidungen mit Korkholz aus, um die Gewalt der Kugeln zu dämpfen<sup>4)</sup>. Die Holländer hatten Schwängel- (Schwengel) oder Handpumpen mit Griffen<sup>5)</sup>. Die Pumpen waren unreiner und faßten weniger Wasser als die englischen, gingen aber leichter<sup>6)</sup>.

Die Steuerhandhabe lief oben darüber hinweg und war kürzer als die englische<sup>7)</sup>. Der Handgriff des Steuerruders bestand aus einem Holzstück, das durch einen Ring mit der Ruderstange verbunden war<sup>8)</sup>. Zum Betrieb des Schiffes wurden bei den Holländern, außer Blockrollen mit Scheiben, noch besonders verwendet Jungfern (flache Blöcke ohne Scheiben)<sup>9)</sup>. Die Großrusten sollen ⅓ Schiffslänge lang und ⅓ Steven dick gewesen sein, die Fockrusten etwas kürzer und schmaler, die Besanrusten ⅓ Großrusten gleichgekommen sein<sup>10)</sup>. Das Rackwerk bestand aus Holzkugeln (Knöpfen, Rackschlitten), eingereiht in Form von Rosenkranz- oder Paternosterwerk, die die Segelstange fest gegen den Mast drücken, sie auch in die Höhe heben konnten<sup>11)</sup>. Takelhaken wurden an die Masten und Segelstangen geschlagen, um das Takelwerk (alles zur Segelführung dienende) daran zu befestigen<sup>12)</sup>. Die Holländer brachten die Blockscheiben für die Ketten zum Befestigen der Mastwände so hoch an, als die Schwellen der obersten Deckluken zuließen<sup>13)</sup>. Für kurze Schiffe waren längere Masten und kürzere Segelstangen nötig<sup>14)</sup>. Bei schwächeren Fahrzeugen ließen die Holländer den Fockmast etwas nach hinten überneigen<sup>15)</sup>. Sie nahmen die Segel tiefer als die Engländer<sup>16)</sup>. Je niedriger die Segel waren, je geschickter konnten sie besteuert werden<sup>17)</sup>.

<sup>1)</sup> Witsen, I, 91, 268. — <sup>2)</sup> Ibid., I, 268. — <sup>3)</sup> L'art de bâtir les v., I, 80. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 5. — <sup>5)</sup> Überall, Illustrierte Zeitschrift für A. u. M., Sept. 1913, p. 830. — <sup>6)</sup> Witsen, I, 207. — <sup>7)</sup> Ibid., I, 209. — <sup>8)</sup> L'art de bâtir les v., II, 39. — <sup>9)</sup> Witsen, I, 267, vgl. L'art de bâtir les v., I, 41 über die eventuelle Anzahl und Verteilung. — <sup>10)</sup> K. Allard, Nieuwe Holl. Scheepsbouw, p. 38. — <sup>11)</sup> L'Architecture navale par le Sr. Dassié, Paris 1677, p. 14—15, L'art de bâtir les v., II, 6. — <sup>12)</sup> L'art de bâtir les v., II, 6. — <sup>13)</sup> An History of the Marine, Architecture by Charnock, II, 479; Ancient and modern ships by George C. V. Holmes, London 1900, p. 111. — <sup>14)</sup> Witsen, I, 94. — <sup>15)</sup> Ibid., I, 255. — <sup>16)</sup> Ibid., I, 205. — <sup>17)</sup> Ibid., I, 140.

Die Breiten eines holländischen Segeltuchs sollen  $2' 8\frac{1}{2}''$  betragen und die Rollen 39—40 Ellen enthalten haben<sup>1)</sup>. Das Hauptsegel wird zu ungefähr 23 Breiten und  $14\frac{1}{2}$  Ellen Höhe angegeben, das Großmarssegel zu 22 Breiten, unten 14, oben  $15\frac{1}{2}$  Ellen Breite und 18 Ellen Höhe, das Großbramsegel zu 19 Breiten unten, 12 oben und  $14\frac{1}{2}$  Ellen Höhe, das Focksegel zu 20 Breiten und  $11\frac{1}{2}$  Ellen Höhe, das Besansegel zu 16 Breiten unten und 19 Ellen Höhe, das Bugsprietsegel (Unterblinde) zu 14 Breiten und  $8\frac{1}{2}$  Ellen Höhe<sup>2)</sup>. Berechnet man die Segelfläche nach den hier gemachten Angaben und den bei den Rahen vorher gefundenen Verhältnissen, so würde sich ungefähr bei  $7\frac{3}{4}$  Ellen Segeltuch pro Tonne (s. früher) ein Schiff mit ca. 350 Tonnen ergeben, was einem Durchschnittstonnengehalt der damaligen holländischen Kriegsschiffe entspricht.

Stückpforten, Schirmbretter (Schirmwände oder Schanzkleider) waren rot angestrichen wie bei den Engländern<sup>3)</sup>, aber der sonstige obere Schiffsteil innenbords war blau gemalt<sup>4)</sup>. Der Schiffsrumpf soll von weißer Farbe gewesen sein<sup>5)</sup>. Die Admiralitätsschaluppe soll ebenfalls weißen Anstrich gehabt haben<sup>6)</sup>.

12./II. 1647 erließ man Verordnungen, um den Umfang eines Fahrzeugs nach Vorschrift zu messen. Solche von 80—130' Länge, 12—18' Weite und 11—12' Hohlheit hatten ein Schiffsgewicht von 50—195 Lasten<sup>7)</sup>. 1654 war das größte erbaute Schiff 150' lang, 38' weit und 15' hohl, es führte zunächst nur 58 Geschütze, das zweitgrößte 146' lang, 36' weit und 14' hohl, es führte 60 Geschütze (Gesch. v. h. N. Zeewezen door J. C. de Jonge, I, 650). Fahrzeuge mit 30—56 Kanonen waren 106—146' lang,  $20\frac{1}{2}$ —35' weit,  $9\frac{1}{2}$ — $14\frac{1}{2}$ ' hohl (ibid., I, 651). Schon früher 1631, 14./VI. und 1636, 21./VI. hatte man für Messung der Schiffe zum Wegschaffen von Truppen und Bedürfnissen Anweisung gegeben<sup>8)</sup>. Während des 2. englisch-holländischen Krieges soll das größte holländische Kriegsschiff 175' lang und 43' weit gewesen sein<sup>9)</sup>, dagegen im ersten englisch-holländischen Kriege das kleinste

<sup>1)</sup> L'art de bâtir les v., I, 41. — <sup>2)</sup> Ibid., I, 44. — <sup>3)</sup> Ibid., II, 4; E. Sue, Histoire de la Marine Française, II, 126. — <sup>4)</sup> A note on the Drawings by J. S. Corbett, London 1908, p. 25. — <sup>5)</sup> E. Sue, Histoire de la Marine Française, II, 126. — <sup>6)</sup> E. Sue, Histoire de la Marine Française, I, 193. — <sup>7)</sup> Groot Placaetboeck door Cornelis Cauw, II. Deel, IV. boeck, 's-Gravenhage 1664, p. 569—70; vgl. L'art de bâtir les v., II, 15. — <sup>8)</sup> Groot Placaetboeck door Cornelis Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 390—391. — <sup>9)</sup> Witsen, I, 97; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 636.

120—125' lang, 27—28' weit<sup>1)</sup>). Danach ist die Breite =  $\frac{1}{4}$  der Länge vom Vorsteven bis zum Hintersteven gerechnet worden<sup>2)</sup>). Später soll die Breite zugenommen haben, um die Tragfähigkeit des Schiffs zu erhöhen<sup>3)</sup>). Man nahm bei 10' Länge, 1' Hohlheit an<sup>4)</sup>). Da das Verhältnis der Länge zur Weite bei den englischen Kriegsschiffen 3 : 1 war und das der holländischen wie 4 : 1 gewesen sein soll, die letzteren aber viel kürzer und breiter als diejenigen ihrer Gegner gezimmert wurden, erscheinen die Angaben als sehr widersprechend. Die Messung der Schiffslänge geschah bei den Engländern nur nach dem Kiel<sup>5)</sup>, bei den Holländern dagegen vom Vorsteven bis zum Hintersteven<sup>6)</sup>). Die Messung der Schiffswerte wird ebenfalls bei beiden Nationen eine ungleiche gewesen sein. (Die Engländer maßen den Hauptbalken, die Holländer von der einen äußersten Bohle innwärts vor dem Großmast bis zur anderen, s. frühere Zitate). Auch kamen hierbei die verschiedenartigen Umgürtungen der Schiffe mit Berghölzern jeweilig in Betracht. Ein Kennzeichen beim Hintersteven unterhalb des Seising (Sorren, Befestigung des schweren Tauwerks) soll den Tiefgang angeben haben, 12' vorn, 14' hinten<sup>7)</sup>, s. früher. Im 16. Jahrhundert überwinterten die holländischen Schiffe auf dem Lande, später in Flüssen<sup>8)</sup>). Um Allerheiligen (1./XI.) legte man dieselben auf (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 838). 50 Mann sollen in 5 Monaten ein Schiff von 180—185' Länge gezimmert haben<sup>9)</sup>, 20—22 Mann in 4 Monaten eine Pinasse von 134' Länge<sup>10)</sup>.  $\frac{1}{3}$  Baugeld wurde bezahlt, wenn der Bugspriet fertig war,  $\frac{1}{3}$  wenn der Rumpf schwamm, das letzte Drittel, wenn alles Holz eingebaut war<sup>11)</sup>).

Die Kosten für den Bau eines Schiffes 165' lang, 43' breit, 16' hohl, sollen 93 635 Gulden betragen haben<sup>12)</sup>). Die Engländer würdigten den holländischen Schiffsbau und stellten namentlich

1) A. de Wicquefort, II, 122; Letters relating to the first Dutch war, I, 90, 120—121; J. C. de Jonge, Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen, I, 409. — 2) Witsen, I, 65; Allard, Nieuwe Holl. Scheepsbouw, p. 33; L'art de bâtir les v., II, 16. — 3) Allard, p. 34; L'art de bâtir les v., I, 19. — 4) Witsen, I, 65. — 5) A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 266—78. — 6) Allard, p. 34. — 7) L'art de bâtir les v., I, 6. — 8) Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. Bd., XXIII. Beiträge, p. 660. — 9) Witsen, I, 157; L'art de bâtir les v., I, 47. — 10) L'art de bâtir les v., I, 47. — 11) Letters relating to the first Dutch war, III, 82. — 12) Allard, p. 54; L'art de bâtir les v., I, 48; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 636; vgl. Werken van het Historisch Genootschap te Utrecht, III. Reeks, No. 19, Notulen gehouden ter Staten-Vergadering van Holland 1671—75, uitgeg. door Japikse, Amsterdam 1903, p. 104; 9./VI. 1672 Schiffe von 140—160' Länge kosteten 128 000—181 600 Gulden.

nach der Schlacht bei Lovestoft viele Prisen in den Dienst der Flotte<sup>1)</sup>. Die Ostindienfahrer hatten 3—4' hohe Verdecke<sup>2)</sup>, sie hatten tiefe Schiffsbäuche und waren hinten weit und hoch ausgebogen<sup>3)</sup>. Ihre Masten neigten hinten über, die Stengen wurden mit Pardunen hinten übergezogen, so daß die Masten unförmlich gebogen standen<sup>4)</sup>. Bis 1666 wurden sie als Kriegsschiffe noch benutzt<sup>5)</sup>. Die anderen Handelsschiffe der Holländer waren oben sehr schmal<sup>6)</sup> und sollen weniger als  $\frac{1}{4}$  Schiffslänge breit gewesen sein<sup>7)</sup>. Alle Türen und Luken waren durch eiserne Bänder und Bügel dicht geschlossen, damit der Feind nicht so leicht Löcher hineinhacken und sie anzünden konnte<sup>8)</sup>. Es war äußerst schwierig, sie in einigermaßen brauchbare Kampffahrzeuge umzuwandeln. Die Schaluppen oder großen Schiffsboote sollen außer den Ruderern 6 Musketiere und 2 Donnerbüchsen an Bord gehabt haben (Witsen, II, 386). Die Pinassen waren ungefähr 134' lang<sup>9)</sup>, die Berichtjachten 115' lang, 27' 5 $\frac{1}{2}$ " weit, 11' 5 $\frac{1}{2}$ " hohl, vorne und hinten scharf<sup>10)</sup>, die Galioten 88' lang<sup>11)</sup>, Flüten  $\frac{1}{5}$  Schiffslänge breit<sup>12)</sup>, von hohem Bord, sehr rund, 300 Tonnen groß<sup>13)</sup>, Wachtschiffe 120—200 Tonnen groß<sup>14)</sup>. Kleine Jachten 42' lang, 9 $\frac{1}{4}$ ' breit, 3' 8 $\frac{1}{4}$ " hohl<sup>15)</sup>. Nach 1666 wurden Schiffe nur noch gemietet als Brander, Lebensmittel- und Hospitalschiffe<sup>16)</sup>.

Federico Gianibelli soll 1585 zu Anvers zuerst moderne Brandschiffe angewandt haben<sup>17)</sup>. Seit 1636 sollen diese Art Fahrzeuge mit zum Bestandteil einer Kriegsflotte gerechnet worden sein<sup>18)</sup>. Seit dem Siege Tromps, 21./22./X. 1639 in the Downs waren sie unentbehrlich für dieselbe geworden<sup>19)</sup>. Man benutzte dazu Boote, Flüten, Pinassen von 70—80 Lasten<sup>20)</sup>. Sie führten

1) De Nederl. Zeemacht door J. J. Backer Dirks, I, 637. — 2) Witsen, I, 268. — 3) Ibid., II, 432. — 4) Ibid., I, 133. — 5) Onze Gouden Eeuw, III, 121; Marine-Rundschau, 1907, 3. Heft, p. 280. — 6) Witsen, I, 54, 206; L'art de bâtir les v., I, 73; Jahrb. der Schiffbautechn. Gesellschaft, Bd. VII, Beiträge XXIII, p. 660. — 7) L'art de bâtir les v., I, 19. — 8) Witsen, I, 160. — 9) Ibid., I, 153. — 10) Ibid., I, 162. — 11) Ibid., I, 132; vgl. Histoire de la milice française par Gabriel Daniel, Amsterdam 1724, II, 516. — 12) L'art de bâtir les v., I, 19. — 13) Hydrographie par Fourmier, p. 40. — 14) Ibid. — 15) L'art de bâtir les v., II, 19. — 16) Onze Gouden Eeuw, III, 121. — 17) The Encyclopaedia Britannica. Er trat in englische Dienste, seine Brander wurden gegen die Armada verwendet. — 18) Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 183; A. T. Mahan, The influence of sea-power upon history, Berlin 1898, I, 103, nach M. Gougeard, La Marine de guerre, Paris 1877. — 19) J. C. de Jonge, Geschiedenis v. h. Nederl. Zeewezen, I, 646. — 20) Arithmetische en de Geometrische Praktijke der Bosschietterije door Willem Claesz, p. 123; Witsen, I, 166; J. C. de Jonge, Geschied. v. h. Nederl. Zeewezen, I, 646; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 141, anfänglich wählte man zu schlechte Fahrzeuge davon aus, vgl. Marine-Rundschau, Berlin 1911, 22. Jahrg., I. Teil, Heft 4, p. 451.

hölzerne Kanonen (bangmakers), Scheinkanonen, um ihre Bestimmung vor dem Feinde zu verbergen, nur hinten heraus 2 eiserne Geschütze zur Verteidigung<sup>1</sup>). Sie hatten ca. 10—30 Mann Besatzung<sup>2</sup>). Sie waren verhältnismäßig groß<sup>3</sup>). 1672 wurde von einem holländischen Brander berichtet, der das englische Admiralschiff vernichten sollte, er wäre so groß gewesen wie ein Schiff mit 70 Geschützen, viele Figuren von Leuten hätte man darauf sehen können, er hätte keine Ausfallpforten (Pforten zum Entfliehen) gehabt, sondern die Boote wären hinten von einer Pforte des untersten Verdecks aus vermittlems Rollen herein- und herausgebracht worden<sup>4</sup>). Die Holländer waren vornehmlich erfahren im Zureichten und Anwenden dieser Fahrzeuge<sup>5</sup>). Man hackte im Oberlauf vierkantige  $1\frac{1}{2}$ ' breite Luftlöcher zwischen den Balken ein, man stellte Rinnen her von  $1\frac{1}{2}$ " breiten gesägten Brettern mit 1" starken Seitenplanken, legte an beiden Seiten von den Masten (Steuerbord, wie Backbordseite), 3 Rinnen an, welche in eine Querrinne einliefen 6—8' vom Hinterverdeck. Dann richtete man eine Nebenrinne ein, die quer hinab vom Hinterverdeck bis zu einer die Querrinne des Hinterverdecks kreuzenden Querrinne des Oberlaufs ging<sup>6</sup>). Zur Bedeckung der Luftlöcher und Luken brauchte man bei Regenwetter Segeltuch (Cal. of the St. P. D. S., 1667, VII, 298). An einer der beiden Seiten des Hinterverdecks befand sich eine geräumige Falltür. Unterhalb derselben lag eine Schaluppe, damit der am Ruder befindliche Mann gleich nach dem Anzünden der Rinnen in dieselbe gelangen konnte<sup>7</sup>). Vorn unter dem Bugspriet hing ein Drachenanker (Dreghaken) an einer Kette, ebenso ein solcher unter dem Nock von jeder Raa. Die Ankerhaken hatten sich an das feindliche Takelwerk zu hängen. Die Leine des Ankers wurde, sobald der Brander dem feindlichen Schiffe an Bord gekommen, vor dem Anbrennen zerschnitten. Ferner wurden auch alle Pforten und Luken geöffnet, um Luftzug zu bewirken, ehe

---

<sup>1</sup>) J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 142; Überall, Illustr. Zeitschr. f. A. u. M., Sept. 1913, p. 826, vgl. Letters relating to the first Dutch war, III, 34: 2—3 Kanonen. — <sup>2</sup>) J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 142; Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 183 je nach der Größe. — <sup>3</sup>) Letters relating to the first Dutch war, III, 133. — <sup>4</sup>) Cal. of the St. P. D. S. 18./V.—30./IX. 1672, p. 75. — <sup>5</sup>) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 543. — <sup>6</sup>) Willem Claesz, Arithmetische Praktijke der Bosschietierije, Amsterdam 1667, p. 123; Witsen, I, 166; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. Nederl. Zeewezen, I, 646; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 141. — <sup>7</sup>) Willem Claesz, p. 124; Witsen, I, 166; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 142.



man den Brand erregt hatte. Man suchte möglichst an den Bug und weniger an die Seite des Gegners anzulegen<sup>1)</sup>. Zur Füllung der Adern (Gossen) verwendete man 1 Teil Pulver,  $\frac{1}{2}$  Teil Salpeter,  $\frac{1}{4}$  Teil Schiffspappe oder Harpeus,  $\frac{1}{4}$  Teil gemeinen Schwefel. Alles mußte klein gerieben und mit Leinsaat angemacht werden, aber nicht zu feucht, damit der Brand nicht zu träg wurde. Die Rinnen bedeckte man mit geschwefeltem Tuch oder Patronenpapier, darüber legte man viel dünn geschnittene in Bündel gebundene und in Tran gesteckte Holzspänchen. Man stellte sie dachweise gegeneinander an mit den Enden, darüber legte man einige dünne Reisigbündel auf die gleiche Art<sup>2)</sup>. Letztere wurden bestrichen mit  $\frac{3}{4}$  Teil Salpeter,  $\frac{1}{4}$  Teil Schiffspappe und Tran<sup>3)</sup> oder mit gestoßenem und geschmolzenem Schwefel, Salpeter, grobem Pulver, Schiffspappe und Tran<sup>4)</sup>. Unterhalb des Verdecks hing man allerlei Brandstoffe (Büschel mit geteertem Kabelgarn, Büchsen voll Schwefel)<sup>5)</sup>. Auch unten waren überall gute Luftlöcher vorhanden. Der Oberlauf, die Bordränder innen, der untere Raum wurden gut geteert und mit gestoßener Schiffspappe und Schwefel bestreut. Es wurden auch offene Tonnen mit geteerten Hobelspänen aufgestellt<sup>6)</sup>. Nach Notul. der Admiralität von Amsterdam 29./VIII. 1652 gehörten zur Zubereitung eines Branders 3 Oxhotten Harpeus (Schiffspappe) à 1000 Pfund, 8 Tonnen Pech, 16 Tonnen Teer, 50 leere Teertonnen, 1 Ohm Olivenöl, 6 Pfund Kampfer, 50 Pfund Schwefel, 15 Ellen Kanevas (gewebtes Zeug)<sup>7)</sup>. Die Kosten eines Brandschiffes sollen ungefähr 10 000 Gulden betragen haben<sup>8)</sup>. Über die ungefähre Anzahl der holländischen Brander in den 3 Kriegen vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 173.

10./III. 1653 wurde eine Erfindung bekannt, wonach man mit einer Schüte unter Wasser fahren und die englischen Schiffe von unten in Brand stecken konnte<sup>9)</sup> (eine Art Unterwasserboot). Oktober 1653

---

<sup>1)</sup> Willem Claesz, p. 125; Histoire de la milice française par Gabriel Daniel, II, 516; J. C. de Jonge, Geschiedenis v. h. Nederl. Zeewezen, I, 647; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 141; Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 183; Überall, Illustrierte Zeitschrift für A. u. M., Sept. 1913, p. 826. — <sup>2)</sup> Witsen, I, 166. — <sup>3)</sup> Willem Claesz, p. 124. — <sup>4)</sup> Witsen, I, 166. — <sup>5)</sup> Willem Claesz, p. 124; Witsen, I, 166. — <sup>6)</sup> Witsen I, 166. — <sup>7)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. Nederl. Zeewezen, I, 647. — <sup>8)</sup> Werken v. h. Hist. Genoot. te Utrecht, III. Reeks, No. 19, Notul. gehouden ter St. Vergader, Amsterdam 1903, p. 80. — <sup>9)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Staten van Hollandt ende West-Vrieslandt 1653—58 te Utrecht, 1717, I, 3; 10./III. 1653; Vaderl. Historie door J. v. Wagenaar, XII, 224.

ließ der Franzose Desson in Rotterdam ein Schiff bauen, welches mit unglaublicher Schnelligkeit mit oder gegen den Wind ohne Segel vermittlems anderer Vorrichtungen gehen sollte<sup>1)</sup>.

### Schiffahrtskunde.

Für den Seemann war es erforderlich, auf seiner Fahrt das Abweichen des Kompasses zu beobachten<sup>2)</sup>. Es gab verschiedene Kompaßarten, den Seekompaß oder Fluidumkompass (Nadel schwamm durch Glyzerin), den Strichkompaß<sup>3)</sup> oder Windrose (Kompaßscheibe mit Teilung in 32 die Himmelsrichtungen angebenen Striche)<sup>4)</sup>, den Peilkompaß (Azimutkompaß zur Messung des Bogen des Horizonts vom Meridian aus gerechnet, um die Gegend, in der sich das Schiff befand, ungefähr zu bestimmen)<sup>5)</sup> und den Äquatorkompaß (Magnetnadel wagrecht stehend auf der Linie der Erdoberfläche, magnetischer Äquator)<sup>6)</sup>. Über Veränderungen der Magnetnadel machte man Vorherbestimmungen<sup>7)</sup>. In England und Italien soll der Draht unter allen Kompaßrosen S und N gelegt, die englischen und italienischen Kompassse deshalb um die Hälfte östlicher als die anderen gegangen sein<sup>8)</sup>. Als natürliche Magneten gab es 2 Arten von Magnetsteinen oder Magneteisensteinen: 1. den männlichen, der fest und dauerhaft war, aber leicht und von bläulicher Farbe (er kam in Indien und Äthiopien vor),

<sup>1)</sup> Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 521, 541; De Navorscher, I. Jaarg. 1851, p. 126, 178. — Weitere Literatur: Renaud, Théorie de la manoeuvre des vaisseaux, Paris 1689; Christiaan Huyghens, Discours de la cause de la pesanteur, Leiden 1696; Daniel Bernoulli, Hydronamia sive de navibus et motibus fluidorum, Arg., 1738; Petrus Bouguer Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements, Paris 1746. — Leonhard Euler, Scientia navalis seu tractatio de construendis navibus, Petropoli 1749; Duhamel du Monceau, Éléments de l'architecture navale, Paris 1752; Jean le Rond d'Alembert, Traité de l'équilibre et du mouvement des fluides, Paris 1770; Carolus Bossut, Abbé, Traité élémentaire de hydronamie, Paris 1771; Charles Augustin Coulomb, Recherches sur les moyens d'exécuter sous l'eau toutes les sortes de travaux hydrauliques, Paris 1779; G. Alwood, A treatise in the motion and rotation of bodies, Cambridge 1784; Edmond Paris, Souvenir de marine, collection des plans ou dessins des navires et des bateaux anciens ou modernes, Paris 1882—95; Buch der Erfindungen, Leipzig 1895—1901; Jan Philipp van der Kellen, Nederlandsche zeescheepen van 1470 tot 1830, Leiden 1913. — <sup>2)</sup> Philosophical Transactions in the Savoy printed 1665—66, Sign.: Ab 3202, I, 141; Fournier, Hydrographie, p. 123; Zee-Politie der vereenichde Nederl. door Johan Tjassens, 's-Gravenhage 1670, p. 28; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 541. — <sup>3)</sup> L'art de bâtir les v., II, 11. — <sup>4)</sup> Witsen, II, 403. — <sup>5)</sup> L'art de bâtir les v., II, 12; vgl. Mr. de Boismelé, Histoire générale de la marine, Tome III, Code des armées navales, Planche XIII. — <sup>6)</sup> L'art de bâtir les v., II, 13. — <sup>7)</sup> Philosophical Transactions in the Savoy printed 1668, III, 789—90. Vorherbestimmungen von 1663—1716. — <sup>8)</sup> Beschrijving van der Kunst der Seefahrt door P. van der Horst, Lübeck 1673, p. 11.

2. den weiblichen von roter ins Schwarze gehender Farbe (er war in Deutschland und einigen Gegenden Italiens zu finden)<sup>1)</sup>. Der Seemann mußte ferner genau Bescheid wissen mit den Ebbe- und Flutverhältnissen<sup>2)</sup>. Es gab 3 Arten von Abwechslungen zu beobachten: 1. die tägliche (diurnal reciprocation), Ebbe und Flut in 2 mal 24 Stunden (*Νυχθημερον*), 2. die monatliche (menstrual reciprocation), synodische Umlaufzeit des Mondes, synodischer Monat von Vollmond zu Vollmond, die Springfluten traten ein bei Voll- und Neumond, die Nippfluten beim ersten und letzten Mondviertel; 3. die jährliche (annual reciprocation), besondere Springfluten zeigten sich im Frühling und Herbst<sup>3)</sup>, Anfang Februar und November<sup>4)</sup>. Als Abweichungen hiervon wurden geltend gemacht, daß in der Themse die Springfluten zur Zeit der Tag- und Nachtgleiche (Äquinoktium: 21. März Frühjahrsäquinoktium, 22./23. September Herbstäquinoktium) aufträten<sup>5)</sup>, daß sie in Ostindien beim ersten und letzten Mondviertel sich sehen ließen<sup>6)</sup>, daß sie meist erst 2—3 Tage nach dem Mondwechsel in Europa zum Vorschein kämen<sup>7)</sup>. — Das Sondieren der Tiefen lag dem Seemann vornehmlich ob<sup>8)</sup>. Das Senkblei hatte man unten mit Schmeer zu bestreichen, wenn man die Art des Grundes erkennen wollte an der Stelle, an der man sich befand. Der Bootsmann hatte zu entscheiden, wann der Anker zu werfen oder zu lichten war. 3 Pfund Tau sollen bei gutem Wetter 10 Pfund Lot, 5 Pfund Tau bei Unwetter 12 Pfund Lot erfordert haben. Zu je 100 Faden Tiefe sollen bei stillem Wetter 8 Pfund Lot, zu je 200 Faden Tiefe bei gutem Wetter 6 Pfund Lot und 8 Pfund Tau nötig gewesen sein<sup>9)</sup>. Je tiefer die Gründe, je länger ein Tau im Wasser, desto schwerer mußte das Lot sein. Letzteres übertraf selten das Gewicht von 36 Pfund. Die Taue von 800—1000 Faden waren die längsten<sup>10)</sup>. Man berechnete den Kubikfuß Seewasser zu ungefähr 66 Pfund, den Grund der See zu 1400 Faden à 6' tief und jeden Kubikfuß vom Grund der See zu 554 000 Pfund Schwere<sup>11)</sup>. — Der Wechsel

<sup>1)</sup> L'art de bâtir les v., I, 50—51. — <sup>2)</sup> Philosophical Transactions, I, 141 und I, 263, An essay of Dr. Wallis exhibiting his Hypothesis about the flux and reflux of the sea, vgl. Dassié, L'Architecture navale, p. 209—217, Tabelle über Flut und Ebbe. — <sup>3)</sup> Philosophical Transactions, I, 267. — <sup>4)</sup> Ibid., I, 268. — <sup>5)</sup> Ibid., I, 282. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 284. — <sup>7)</sup> Ibid., I, 285; vgl. Sir Robert Moray's Betrachtungen über Flut und Ebbe, Philosophical Transactions, I, 298 bis 301; ferner Beschrijving van der Kunst der Seefahrt door P. van der Horst, p. 56, über die Äußerungen von René Descartes 1596—1650; The History of the Royal Society by Thomas Sprat, p. 175. — <sup>8)</sup> Philosophical Transactions, I, 142. — <sup>9)</sup> Witsen, II, 409. — <sup>10)</sup> Ibid., I, 410. — <sup>11)</sup> C. G. Zorgdraeger, Bl. opkomst der aloude Groenlandsche visscherij, Amsterdam 1728, II, 105.

in Wind und Wetter spielte eine große Rolle<sup>1)</sup>. Man bediente sich eines Wetterglases (Paroskop), um den Wind festzustellen<sup>2)</sup>. Durch einen versiegelten Thermometer stellte man die Kälte und Hitze fest, durch einen Hygrometer oder Hygroskop nach Emanuel Magnan die Feuchtigkeit und Trockenheit<sup>3)</sup>, durch ein Quecksilberinstrument (Barometer) den Luftdruck<sup>4)</sup>. Mit dem Auge beobachtete man die Wolken am Himmel<sup>5)</sup>, ferner die Wirkung des Donners und Blitzes<sup>6)</sup>. Man stellte Betrachtungen an, wie sich die menschlichen Körper Witterungseinflüssen gegenüber verhielten<sup>7)</sup>. Man suchte genaue Kenntnisse in der Astronomie zu erlangen<sup>8)</sup>. Hierzu benutzte man den Steinhöhenmesser (Astrolabium, ein Instrument zur Bestimmung der unmittelbaren Lage der Gestirne gegen die Ekliptik [Sonnenbahn], ein eingeteilter Viertelkreis zur Höhen- und Deklinationsbestimmung der Gestirne)<sup>9)</sup>, den Quadrant (Backstaff, Davissche Quadrant [John Davis, † 1605])<sup>10)</sup>, den Nachtweiser (Nocturnal, Nocturlabe, ein astronomisches Werkzeug)<sup>11)</sup> und den Jakobsstab (Cross-staff, astronomisches Instrument zur Messung der Polhöhe, Gradstock)<sup>12)</sup>. Der Steuermann mußte mit den Grundlehren der ebenen und sphärischen Trigonometrie bekannt sein<sup>13)</sup>. Dazu kam noch die Erwerbung von Kenntnissen der Gravitationsgesetze Newtons hinzu<sup>14)</sup>. Ein

<sup>1)</sup> Philosophical Transactions, I, 142, vgl. die Beobachtung des Barometers, *ibid.* I, p. 163—166 und p. 181—185. — <sup>2)</sup> The History of the Royal Society of London by Thomas Sprat, London 1667, A method for making a history of the weather by Mr. Hook, p. 173; vgl. Deutschland zur See, unabhängige Wochenschrift 1916, Heft 1, Seite 7—8: Ein unruhiger Geselle. — <sup>3)</sup> The History of the Royal Society of London, p. 173. — <sup>4)</sup> *Ibid.*, p. 174. Evangelista Torricelli 1608—47 erfand 1643 ein solches. — <sup>5)</sup> *Ibid.*, p. 174. — <sup>6)</sup> *Ibid.*, p. 175. — <sup>7)</sup> *Ibid.*, p. 174. — <sup>8)</sup> Philosophical Transactions, I, 142. — <sup>9)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 123; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 541. Die alten Astrolabien, welche die Araber benutzten, waren aus Holz gearbeitet und ruhten auf einem Dreifuß, sie waren zur See nicht zu gebrauchen. Martin Behaim 1459—1507 erfand ein Astrolabium, das aus einer metallenen Kreisscheibe bestand, die in Grade und Minuten eingeteilt war und in der Mitte einen Zeiger zum Visieren der Sterne besaß. Diese Scheibe wurde an einem Maste aufgehängt und behielt durch ihre eigene Schwere stets senkrechte Richtung (Gartenlaube 1884, Nr. 11, Aufsatz von St. v. J. Martin Behaim, Der große Kosmograph, p. 178). Die Ephemeriden des Johannes Müller oder Regiomontanus, astronomische Tabellen, in denen die Stellung von Sonne, Mond und Planeten verzeichnet waren, hatten schon den spanisch-portugiesischen Entdeckungsfahrern gute Dienste getan (Gartenlaube 1878, Nr. 36, Aufsatz von J. Lwbg.: Nach Mercators Projection p. 592). — <sup>10)</sup> L'art de bâtir les v., II, 10; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 541. — <sup>11)</sup> L'art de bâtir les v., II, 14; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 541; E. Sue, Histoire de la Marine Française, Paris 1845, I, 152. — <sup>12)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 123; L'art de bâtir les v., II, 10. — <sup>13)</sup> J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 643; vgl. Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 595. — <sup>14)</sup> Dr. Moritz Rühlmann, Allgem. Maschinenlehre, 5. Bd., Geschichte der Ruder- und Segelschiffe, Berlin 1913, p. 245, Isaak Newton 1642 bis 1727, Entdecker der Gravitationsgesetze 1665, seine Gravitationslehre 1678 erschienen als Philosophiae naturalis principia mathematica, 3. Aufl., 1726, deutsch von Wolfers-Berlin 1872.

Taschenwachtglas (Fernglas) brauchte jeder Kapitän, um den Lauf eines feindlichen Schiffes beobachten zu können<sup>1)</sup>. Der Lotse hatte auf gute Seekarten zu halten<sup>2)</sup>. Es wurden Anweisungen erlassen für das Steuern von der Maas und Goree<sup>3)</sup>, Petten<sup>4)</sup>, Texel<sup>5)</sup>, Vlieland<sup>6)</sup>, Terschelling<sup>7)</sup>, dazu kamen solche vom 21./X. 1668 von Petten, Kallantsoog, Helder, Huisduin und Texel<sup>8)</sup>. Um die Seefahrten möglichst zu fördern und ein entsprechendes Geschwindigkeitsmaß zu bewahren, war ein öfteres Reinigen des Schiffbodens geboten<sup>9)</sup>. Wir haben früher gesehen, daß die Büsen der Heringsfischerei, wie Grönlandfahrer Hollands ungefähr 1 Seemeile pro Stunde zurückgelegt haben, die holländischen Handelsschiffe nach Neuniederland und die Ostindienfahrer etwa 2 Seemeilen pro Stunde. George Ayscue gebrauchte nach Barbados nicht ca. 10 Wochen und 2 Tage (B. Whitelocke's Memorials London 1682, p. 498); dies ist ein Druckfehler und muß wohl heißen 16 Wochen und 2 Tage; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 467; Holl. Mercurius 1651, p. 50; J. Heath's Chronicle, II, p. 306; History of the Commonwealth by S. R. Gardiner, London 1897, II, 76, also durchschnittlich ungefähr 2 Seemeilen pro Stunde. Die durchschnittliche mittlere Fahrtgeschwindigkeit eines Kriegsschiffs zu damaliger Zeit wird 4 Seemeilen pro Stunde betragen

<sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 169. — <sup>2)</sup> Zee-Politie der vereenichde Nederl. door J. Tjassens, p. 28. Martin Behaim verfertigte 1492 zu Nürnberg den ersten Erdglobus. Nach diesem Muster wurden später ähnliche Globen angefertigt (Gartenlaube 1884, Nr. 11, Martin Behaim, „der große Kosmograph“, Aufsatz von St. v. J., p. 179; Gartenlaube 1878, Nr. 36, Aufsatz von J. Lwbg., Nach Mercators Projection, p. 592). Der sächsische Astronom Peter Bienewitz (Apianus) aus Leisnig gab 1520 die erste Landkarte mit dem Namen Amerika heraus. Gerhard Kremer oder Mercator, 1512—94, vollendete 1569 den Stich der großen Weltkarte zum Gebrauch der Seefahrer. Er erfand neue Netzentwürfe zur Übertragung von Kugelflächen in die Ebenen, also neue Projektionsarten. Ohne Mercators Projektion war den Seeleuten eine strenge Ermittlung ihres Kurses, ebensowenig wie eine schärfere Berechnung des zurückgelegten Weges möglich, ausgenommen durch astronomische Ortsbestimmung (Gartenlaube 1878, Nr. 36, p. 592—94). — <sup>3)</sup> Groot Placaet-boeck door C. Cauw, I, 1066—67; II. Deel, V. boeck, p. 292—95. — <sup>4)</sup> Ibid., I, 1036. — <sup>5)</sup> Ibid., I, 1032, 1036. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 1032, 1052, 1952. — <sup>7)</sup> Ibid., I, 1952. — <sup>8)</sup> Groot Placaet-Boeck, III. Deel, door Simon van Leeuwen, 's-Gravenhage 1683, p. 1286, vgl. Nieuwe Cronijk van Zeeland door M. Smallegange Middelburg 1696, p. 130—155; Holl. Mercurius 1669, p. 47, ferner Dassié, L'Architecture navale, p. 196—199, Tiefen einiger Hafen an der englischen, niederl. und französischen Küste; ibid. p. 231—38, Tabelle über Länge und Breite der hauptsächlichsten Hafen; ibid. p. 261—69, Entfernungen der vornehmsten Küstenorte zwischen Engl. u. den GSt.; Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, p. 33—35; Untiefen, Küstenverhältnisse und Entfernungen zwischen Engl. und Holland; Beschrijving van der Kunst der Seefahrt door P. van der Horst, p. 56; Entfernungen von Küstenstädten, Hafen und Landspitzen. — <sup>9)</sup> Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 365, Anordnung vom 11./VIII. 1637 für das Reinigen der Kriegsschiffe zu Hellevootsluis, vgl. Fournier, Hydrographie, p. 550, Angabe, wieviel Meilen ungefähr ein Schiff seine Fahrt ohne Unterbrechung fortsetzen kann.

haben<sup>1)</sup>, zumal die Schlachtschiffe Ende des 18. Jahrhunderts kaum mehr als 6 Seemeilen in der Stunde segelten<sup>2)</sup>).

### Die Schiffsartillerie und die übrigen Waffen.

#### Die hauptsächlichsten Quellen.

Leo van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh, 's-Gravenhage 1669.

Robert Anderson, The Genuine use and effects of the Gune, London 1674 (Königsberg Sign.: Ja 25). Derselbe Autor: To hit a Mark demonstrated by Robert Anderson London 1690, Proposals for the improvement of the great artillery, London 1691.

L'art de bâtir les vaisseaux, Amsterdam 1719; Artolloriae Pyrotechnicae Praxis, Osnabrück 1660; Ernestii Braunii Ernesti Novissimum fundamentum et praxis artilleriae, herausgegeben von Ernst Braun, Dantzig 1682; Cornelis Cauw, Groot Plaçaet-boeck, 's-Gravenhage 1664; Willem Claesz, van Utrecht Arithmetische ende Geometrische Praktijke der Bosschietterije, Amsterdam 1667; Dassié, L'Architecture navale, Paris 1677.

Vollkommene Geschütz-, Feuerwerk- und Büchsenmeysterei von Daniel Elrich, Frankfurt a. M. 1676. Die in Hoyer, Geschichte der Kriegskunst, II, 330 genannte Ausgabe 1703 war mir nicht zugänglich.

George Fournier, Hydrographie, Paris 1679. Les Traveaux de Mars par Allain Manesson Mallet, Paris 1672. Die in Hoyer, Geschichte der Kriegskunst, II, 328 angeführte Ausgabe 1684 war mir nicht erhältlich.

Artilleriae recentior Praxis von Michael Mieth, Leipzig 1684; The Diary of Samuel Pepys, London 1894—99, ed. by H. B. Wheatley; Philosophical Transactions in the Savoy printed

<sup>1)</sup> Tjard Schwarz, p. 138, vgl. Fournier, Hydrographie, p. 550; der 4 Lieues als Höchstleistung annahm, aber 1 Lieue hatte 4000 Schritte (5 Schritte = 1 Rute oder  $3\frac{3}{4}$  m) = 3 km oder 13 704 Pariser Fuß =  $4\frac{1}{2}$  km. Diese Berechnung ist also viel zu hoch gegriffen. — <sup>2)</sup> Deutschland zur See, unabhängige Wochenschrift, Heft 9, 1916, 2. Jahrg., S. 5. Die Schnelligkeit der Segler; siehe ferner Literatur Willem Blaeu (Blaeuw), Zeespiegel, Amsterdam 1627, 1631; Fomenier, Hydrographie contenant la Théorie et la Pratique de la Navigation, Paris 1642; Richard Norwood, Treatise of Trigonometrie and the seamans Practice, London, 1631, 1644; J. Colom, Trost der Zeevaert, Amsterdam 1651; van Loon, Voorlooper des Zeequadrants of Ruitkaast, Amsterdam 1651; Hans Tangermann, Wechwyser tho de Kunst der Seevaert, Hamburg 1655; Claudius Franç Milliet de Chales, L'art de naviguer, Paris 1677, Arthur Breusing, Steuermannskunst, 4. Auflage, Bremen 1877; Ditmar, Kapitän zur See, Handbuch der Seefahrtskunde, Leipzig 1894.

1667, vol. II, (Experiments for improving the art of gunnery by Sir Robert Moray); Publications of the Navy Records Society, vol. XIII, Letters relating to the first Dutch war, vol. I, by S. R. Gardiner, London 1899; dito vol. XVII, Letters relating to the first Dutch war, vol. II, London 1900; dito vol. XXVI, A descriptive catalogue of the naval manuscripts by J. R. Tanner, vol. I, London 1903; dito vol. XXX, Letters relating to the first Dutch war, vol. III, London 1906.

Mémoires d'artillerie recueillis par Pierre Suriray de Saint-Remy, Paris 1745 (erste Ausgabe 1696, nach Hoyer, Geschichte der Kriegskunst, II, 340, 2. Auflage 1707).

Beschreibung einer neuen Büchsenmeisterey durch Georg Schreiber, Breslau, Sign.: Hw 40, 250 (nach v. Alten, Handbuch für Heer und Flotte, IV, 208, Sonderabdruck. Georg Schreiber, Büchsenmeisterey-Discours, Leipzig 1656).

Artis magnae Artilleriae pars prima studio Casimiri Siemienowicz, Amsterodami 1650; The History of the Royal Society of London for the improving of natural knowledge by Thomas Sprat, London 1667; A Collection of the State Papers of John Thurloe, London 1742.

Tratado de la Artilleria y uso della Practicado par el capitán Diego Ufano, Brusselas 1613. Die in Mémoires d'artillerie par P. Suriray de St.-Remy, Paris 1745, Préface, erwähnte Ausgabe von 1621 war mir nicht zugänglich.

Nicolaes Witsen, Aloude scheepsbouw, Amsterdam 1671.

Das schwedische Eisen war fast ebensogut als Bronze (Kupfer)<sup>1)</sup>. Zum Guß der Kanonen verwendete man auch 5—6% Blockzinn<sup>2)</sup>. Man soll pro Pfund Kanonenkugel den Vollkanonen 150 bis 160 Pfund, den Halbkanonen 180—190 Pfund, den kleineren 238—266 Pfund Metall gegeben haben<sup>3)</sup>. Man unterschied Geschütze aus Glockenguß und aus Eisen<sup>4)</sup>. Die 36-Pfünder und 24-Pfünder waren stets von Metall<sup>5)</sup>. Das Eisen war ein geringerer Wärmeleiter als die Bronze und entzog der Pulverladung bei ihrer Verbrennung auch weniger Wärme. In einer eisernen Kanone

<sup>1)</sup> Pepys, The Diary, vol. VIII, Supplementary volume Pepysiana, London 1899, p. 302; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 301; Lettres de Mr. le comte d'Estrades, London 1743, III, 180—81; J. Basnage, Annales des Provinces-Unies, La Haye 1726, I, 740. — <sup>2)</sup> Lettres de Mr. le comte d'Estrades, VI, 27. — <sup>3)</sup> Fournier, Hydrographie, p. 97. — <sup>4)</sup> J. C. de Jonge, Geschiedenis v. h. Nederl. Zeewezen, I, 67; vgl. Willem Claesz, p. 34-35, glockenartig gegossene Kanonen. — <sup>5)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 767.

war die Intensität des Pulvergases einer Ladung größer. Eisen war härter als Kupfer, Kugelschläge (Kugellager) kamen bei der eisernen Kanone nicht vor, wie es bei der bronzenen der Fall war<sup>1)</sup>. Anfänglich wurde das Gießverfahren über eine Kernstange (Hohlguß) angewandt, für Mörser blieb es noch einige Zeit länger im Gebrauch. Bei der nicht ganz reinen Bronze waren mißratene Güsse nicht selten. Die hohlgegossenen Rohre wurden mit einem Schlichtbohrer nachgebohrt<sup>2)</sup>. 14./V. 1665 findet man Klagen über Fehler beim Gießen der Kanonen erwähnt<sup>3)</sup>. Später goß man volle Rohrblöcke und bohrte sie aus, auf diese Weise erreichte man gleichförmigeres Metall und eine konzentrische Lage der Seele zum äußeren Rohrumfang, mithin gleichmäßigere Wandstärken<sup>4)</sup>. Um 1550 soll man gelernt haben, die Gießerei eiserner Kanonenrohre zu vervollkommen und den hinteren Abschluß des Rohres mit dem vorderen aus einem Guß herzustellen<sup>5)</sup>. In England wird als langjähriger Kanonengießer zu damaliger Zeit George Browne genannt<sup>6)</sup>. Schweden war schon frühzeitig in der Geschützgießerei bahnbrechend gewesen<sup>7)</sup>. 22./XI. 1664 kam zwischen Holland und Lodewijk de Geer (s. früher) ein Vertrag zustande, eine schwedische Geschützgießerei für eiserne Kanonen in Amsterdam zu errichten<sup>8)</sup>. (Für metallene Kanonen hatten die Holländer wohl eigene Gießereien zu Amsterdam, Rotterdam, Enkhuizen, Middelburg; vgl. J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, II, 57—58, ältere Ausgabe, 's-Gravenhage 1835.) 1666 war eine Kanonengießerei für metallene Geschütze auch zu Haag in Betrieb<sup>9)</sup>. Zu Hamburg goß man viele Kanonen mit dem holländischen Wappen und sandte sie die Elbe hinab nach Holland<sup>10)</sup>. Die Schiffskanonen sollen von schwererem Metall als die Landkanonen wegen ihrer

<sup>1)</sup> Vorlesungen über die Systematik der Artillerie für Offiziere aller Waffen von L. von Breithaupt, Stuttgart 1841, p. 120. — <sup>2)</sup> Georg von Alten, *Handbuch für Heer und Flotte* 1912, IV. Band: Das Geschütz von Hauptmann Bönisch, Sonderabdruck, p. 194, nach Biringuccio, *Pyrotechnia*, Venezia 1540. — <sup>3)</sup> *Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1664—65* IV, 309, the „overmetalling“, vgl. *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—1652, IV., 264, 27./V. 1652, Klagen über schlechte Beschaffenheit der neuen eisernen Kanonen und *Cal. of the St. P. D. S.*, 1./III.—31. X. 1673, p. 509, 22./VIII. 1673, Prinz Ruperts neue Erfindung zur Ausgleichung der durch die Gallenrisse (honeycombs) beim Metallguß entstandenen Mängel. — <sup>4)</sup> G. v. Alten, *Handbuch für Heer und Flotte*, 1912, IV, 194. — <sup>5)</sup> Tjard Schwarz, p. 49. — <sup>6)</sup> *A history of the adm. of the royal navy* by Oppenheim, London 1896, p. 360 nach *Common Journals*, 30./XII. 1645. — <sup>7)</sup> Tjard Schwarz, p. 89. — <sup>8)</sup> J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 657 nach *Notul der Admiralität von Amsterdam*, 1652—67. — <sup>9)</sup> *Lettres de Mr. le comte d'Estrades*, IV, 536, vgl. Lefèvre-Pontalis, *J. de Witt*, Paris 1884, II, 2. — <sup>10)</sup> B. Whitlocke's *Memorials*, London 1682, p. 535; *Holl. Mercurius* 1667, Mei, p. 72.



stärkeren Ladung gewesen sein<sup>1)</sup>. Das Blei wurde aus Tynemouth-on-Tyne (Northumberland) hauptsächlich bezogen<sup>2)</sup>.

Im artilleristischen Altertum von 1330—1495<sup>3)</sup> wurden auf Schiffen Drehbassen (bombardella da nave) leichte, meist gußeiserner, auch wohl geschmiedete Rohre gebraucht, die eine bewegliche Kammer hatten und von hinten geladen wurden<sup>4)</sup>. Es waren aus Eisenbarren geschmiedete Zylinder von mäßiger Länge, von starker Holzbekleidung umgeben und durch Eisenreifen zusammengehalten. Sie schossen Steinkugeln von 2—10 Pfund<sup>5)</sup>. Das artilleristische Mittelalter (1495—1846) brachte erst die Verbesserungen, die das Geschütz zu einer wirklich kriegsbrauchbaren Waffe machte<sup>6)</sup>. Statt der anfänglichen Lagerung des Schiffsgeschützes zwischen Balken<sup>7)</sup> und seiner ausschließlichen Befestigung vermittels Taue und Ringe<sup>8)</sup> kam das Ruhen in der Laffette durch Schildzapfen auf, die nicht mehr zu schwach, wie anfänglich<sup>9)</sup>, waren, den Rückstoß aufzunehmen, und die es möglich machten, dem Rohre leicht und schnell eine genaue Höhenrichtung zu geben<sup>10)</sup>. Statt der steinernen Kugel, der man notdürftig etwas Halt durch Umschmieden mit einem Kreuz von Bandeisen geben konnte, wurden für Geschütze größeren Kalibers eiserne Kugeln eingeführt. Alle diese Verbesserungen gingen von Frankreich aus<sup>11)</sup>. Die Steinkugel rührte aus der Zeit der Wurfmaschine her<sup>12)</sup>. Man schoß auch Kugeln von Blei und Eisen gemischt aus Steinbüchsen<sup>13)</sup>. Es gab ferner auch Steinkammerstücke<sup>14)</sup>. Letztere waren Hinterlader mit eingelegten Kammern. Die Kammer soll nicht über 6 Rheinländische Schuh oder Fuß, also ca. 1,86 m lang gewesen sein<sup>15)</sup>. War der hölzerne Kammer-

<sup>1)</sup> Histoire de la milice française par Gabriel Daniel, II, 519; siehe ferner M. de Réaumur, L'art de convertir le fer forgé en acier et l'art d'adoucir le fer fondu, Paris, 1722; Description de la fabrication des bouches à feu en fonte de fer et des projectiles à la fonderie de Liège par le général Huguenin traduit du hollandais par le capitaine d'artillerie Neuens, à Liège 1839. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 444. — <sup>3)</sup> G. v. Alten, Handbuch für H. u. Fl. 1912, IV, 185—186. Sonderabdruck. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 190; nicht mit der vorher, p. 186, geschilderten Bombe zu verwechseln. — <sup>5)</sup> Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 16. Jahrg., 1913—14, April 1914, p. 498. — <sup>6)</sup> v. Alten, Handbuch f. H. u. Fl. 1912, IV, 190. — <sup>7)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 70, vgl. Batailles navales de la France par O. Troude, publiées par P. Levot, Paris 1867, I, 16. Steinstücke wurden auf Böcke gesetzt. — <sup>8)</sup> J. C. de Jonge; Gesch. v. h. N. Z., I, 70—71. — <sup>9)</sup> v. Alten, IV, 191. — <sup>10)</sup> Ibid., IV, 190. — <sup>11)</sup> Ibid., IV, 190. — <sup>12)</sup> Überall, Illustrierte Zeitschrift f. A. u. M., 15. Jahrg., 1912—13, Sept. 1913: Das Schiffswesen der Niederlande, von Siegel, p. 824. — <sup>13)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Zeewezn, I, 66. — <sup>14)</sup> Fournier, Hydrogr., p. 98. — <sup>15)</sup> Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, Osnabrück 1660, II, 158. —

spiegel (Scheibe auf der Ladung) an der Kammer befestigt, wurde kein Pulver verschüttet<sup>1)</sup>. Linde, Erle, Aspe wurde als Holz für den Spiegel benutzt<sup>2)</sup>. Die mannigfache Herstellung der Geschützrohre und das verschiedene Geschoßmaterial bedingte eine ungleichartige Ladeweise<sup>3)</sup>. Man ging von den Hinterladern, die als Verschußstücke Keile oder Ladebüchsen hatten, namentlich bei den stärkeren Kanonen zu den Vorderladern über; um die Ladung verstärken und die Geschoßgewichte erhöhen zu können. Bei leichteren Geschützen blieb der Hinterlader<sup>4)</sup>. Die letzteren erforderten viel Heben und Arbeit, je größer sie waren<sup>5)</sup> und hielten als zusammengesetzte Stücke wenig aus<sup>6)</sup>. Es finden sich Tabellen vor über die verschiedenen Steingeschütze<sup>7)</sup>, sowie über die Feldschlangen und Kanonen oder Kartaunen<sup>8)</sup>. In der englischen Flotte wurden zu damaliger Zeit als Geschütze verwendet: cannon of VII, demi-cannon, whole culverin, demi-culverin, demi-culverin-cuts, saker, light-saker oder saker-cuts, minion<sup>9)</sup>. Cannon of VII war  $41\frac{1}{4}$ — $41\frac{1}{2}$ - oder 42-Pfünder, demi-cannon  $30\frac{1}{4}$ — $33\frac{1}{2}$ -Pfünder, culverin  $17\frac{1}{3}$ — $17\frac{1}{2}$ - oder 18-Pfünder, demi-culverin  $9\frac{1}{3}$ — $9\frac{1}{2}$ - oder 10—12-Pfünder, saker  $5\frac{1}{3}$ — $5\frac{1}{2}$ - oder 5—6-Pfünder, minion 4-Pfünder<sup>10)</sup>. Demi-cannon kam ungefähr der halben Kanone am nächsten<sup>11)</sup>, ist aber als durchschnittlicher 32-Pfünder einer  $\frac{3}{4}$  Kartaune gleich zu achten<sup>12)</sup>, da die Vollkanone oder Kartaune ein 48-Pfünder war<sup>13)</sup> und die halbe Kanone ein 24-Pfünder<sup>14)</sup>. Culverin wird ungefähr der außerordentlichen Feldschlange

<sup>1)</sup> Michael Mieth, II, 10; Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, II, 49. — <sup>2)</sup> Michael Mieth, II, 12. — <sup>3)</sup> Tjard Schwarz, p. 90. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 49, 90; vgl. England in the Mediterranean by J. St. Corbett, London 1904, I, 197—198, Hinterlader breech-loading-guns, Vorderlader muzzle-loading-guns. — <sup>5)</sup> Michael Mieth, II, 6. — <sup>6)</sup> Georg Schreiber, 18, cap., p. 2. — <sup>7)</sup> Praxis Artollariae Pyrotechnicae, II, 60. — <sup>8)</sup> Diego Ufano, Tratado de la Artilleria, capitulo VI, p. 19—21, vgl. Hoyer, Geschichte der Kriegskunst, I, 248—250; Ufano, capitulo VI, 24—28; Hoyer, I, 251—52; Ufano VI, 31—32; Hoyer I, 252; Ufano VI, 35—36; Hoyer, I, 253—54; Schlangentafel in Praxis Artollariae Pyrotechnicae, II, 60; Kartaunentafel in Praxis Artollariae Pyrotechnicae, II, 59; The Genuine use of the Gun by R. Anderson p. 28; A new naval history of the British navy by John Entick, London 1757, p. LVII; Memorials of the life of Sir W. Penn by G. Penn, London 1833, I, 542; Naval gunnery by H. Garbett, London 1897, p. 6, nach Sir William Monson's Naval tracts. — <sup>9)</sup> Publications of the Navy Records Society, vol. XXVI, A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 234, 237, 239; A history of the administration of the royal navy by Oppenheim, London 1896, p. 341; vgl. The English Historical Review, vol. XI, London 1896, January 1896, The navy of the Commonwealth by Oppenheim; The English Historical Review, vol. XII, London 1897, The administration of the navy from the Rest. to the Rev. 1660—79 by J. R. Tanner, Parts II, p. 705. — <sup>10)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 542, Naval gunnery by Garbett, p. 6; Rittmeyer, Seekriege I, 168. — <sup>11)</sup> Ufano, VI, 35; Michael Mieth, I, 65; G. Schreiber, 8, cap., p. 3. — <sup>12)</sup> G. Schreiber, 8, cap., p. 3. — <sup>13)</sup> Ufano, VI, 35; Mieth, I, 60. — <sup>14)</sup> Ufano, VI, 35; G. Schreiber, 8, cap., p. 3; Mieth, I, 65; Hoyer II, 17.

gleichgekommen sein<sup>1)</sup>, demi-culverin der halben Feldschlange<sup>2)</sup> oder halben Bastardschlange<sup>3)</sup>, saker der  $\frac{1}{8}$  Kanone<sup>4)</sup>, demi-culverin-cuts dem saker und light saker oder saker cuts dem Falkonett oder  $\frac{1}{8}$  Schlange<sup>5)</sup>. Als holländische Kanonen wurden genannt: het heel canon: ein 48-Pfünder<sup>6)</sup>, het halve canon: ein 24-Pfünder<sup>7)</sup>, het velt-stuk: ein 12-Pfünder<sup>8)</sup>, het valkonett: ein 6-Pfünder<sup>9)</sup>, de demij-kanon-draeck: ein 24-Pfünder<sup>10)</sup>, de quartier-draeck: ein 12-Pfünder<sup>11)</sup>, de draeck ein 6-Pfünder<sup>12)</sup>, de kleijne draeck: ein 3-Pfünder<sup>13)</sup>. Das englische Pfund war im Gewicht, geringer als das holländische<sup>14)</sup>. 42 englische Pfund machten 38 holländische Pfund aus<sup>15)</sup>. Das englische Pfund verhielt sich zum holländischen wie 1 : 1,1<sup>16)</sup>. Sieben Kaliber wurden am meisten gebraucht, 36-, 24-, 18-, 12-, 8-, 6-, 4-Pfünder, die größten davon im untersten, die kleinsten im obersten Schiffsraum untergebracht<sup>17)</sup>. Die schwersten Kanonen im untersten Schiffsraum wurden wieder nach hinten (achten) gebracht. Eiserne waren schwerer als metallene<sup>18)</sup>. Die zahlreichsten Kanonen befanden sich in der 2. Reihe<sup>19)</sup>. Nach oben nahmen die Kaliber ab und die Rohrlänge zu, während die schwersten Kanonen mit den kürzesten Rohren im untersten Raum sich befanden<sup>20)</sup>. Als schwerste Kanonen galten in Holland längere Zeit die 36-Pfünder<sup>21)</sup>. Während die Engländer mehrere 42-Pfünder 36- wie 32-Pfünder und zahlreiche 24-Pfünder hatten, konnten die Holländer anfänglich nur sehr wenige 36- und 24-Pfünder aufweisen. Ihre artilleristische Hauptkraft bestand in 18-Pfündern<sup>22)</sup>. Auf dem Verdeck waren 2—4-Pfünder die kleinsten Kanonen<sup>23)</sup>, ferner 6-Pfünder<sup>24)</sup> und als die schwersten 8-Pfünder<sup>25)</sup>. Unter dem Verdeck befanden sich 12-Pfünder<sup>26)</sup>, 18-Pfünder und einige

1) Ufano, VI, 31. — 2) Ufano, VI, 20; Mieth, I, 78; Hoyer, II, 18. — 3) Ufano, VI, 27. — 4) Ufano, VI, 36; Hoyer, I, 254. — 5) Ufano, VI, 20, vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 168, ein Regelingsgeschütz auf dem Schiffsgeländer aufgestellt. — 6) Willem Claesz, p. 44. — 7) Ibid., p. 45. — 8) Ibid., p. 46. — 9) Ibid., p. 46. — 10) Ibid., p. 48. — 11) Ibid., p. 48. — 12) Ibid., p. 48. — 13) Ibid., p. 48. — 14) Brieven geschreven tuschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1724, IV, 412, 12./XII. 1664. — 15) J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 625. — 16) Überall, Illustrierte Zeitschrift f. A. u. M., 16. Jahrg., April 1914, p. 500. — 17) Histoire de la milice française par Gabriel Daniel, II, 518. — 18) Witsen, II, 412; Überall, Illust. Zeitschr. f. A. u. M., 16. Jahrg., April 1914, p. 500; vgl. An History of Marine Architecture by Charnock, II, 178. — 19) J. B. T. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, 258. — 20) Tjard Schwarz, p. 91. — 21) Ibid., p. 90. — 22) Marine-Rundschau 1907, 3. Heft, Tactic de Ruyters, von Lassen, p. 280; Rittmeyer, Seekriege, I, 259. — 23) J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 489. — 24) Letters relating to the first Dutch war, I, 90. — 25) J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 409. — 26) Letters relating to the first Dutch war, I, 90.

24-Pfünder<sup>1)</sup>. Später wurde die schwerere Artillerie und die höheren Kaliber auf Kosten der geringeren bei beiden Flotten fast verdoppelt<sup>2)</sup>. Über die Verwendung von Kartaunen oder Kanonen und Feldschlangen zur See gingen die Ansichten auseinander. Voll-, Halb- und Viertelkartaunen wurden meist zur See gebraucht<sup>3)</sup>. Man soll im 17. Jahrhundert die kürzeren Kartaunen vor den längeren Feldschlangen bevorzugt haben<sup>4)</sup>. Kartaunen sollen zur See besser gewesen sein wie Feldschlangen, da sie kürzer und sicherer waren, ihre Laffette im Zapfenlager niedriger und ein geraderes Zielen möglich war<sup>5)</sup>. Bei lebhaftem Wind und bei Nebel sollen Halbkanonen besser als Feldschlangen und Vollkanonen besser als Halbkanonen gewesen sein<sup>6)</sup>. Andererseits soll wegen der Entfernung auf ein mit vollen Segeln vorbeifahrendes Schiff der Bogenschuß nötig gewesen und die Feldschlange hierzu am geeignetsten gewesen sein<sup>7)</sup>. Zum Schießen auf weitere Entfernungen wurden die Feldschlangen für die passendsten Geschütze gehalten<sup>8)</sup>. Die leichtere Kugel der Feldschlange soll geschwinder durch die Luft gegangen sein, die Kraft des Windes und die Feuchtigkeit infolgedessen eher besiegt haben. Die kleinere Kugel hätte dem Winde 2 Pikenlängen, die größere kaum eine Pikenlänge Widerstand geleistet<sup>9)</sup>. Demgegenüber wird jedoch mit Recht betont, daß die kleinen Kugeln nur bis zu einer gewissen Entfernung infolge ihrer Leichtigkeit schneller fliegen, aber nach Zurücklegung dieses Raumes von der Luft und dem Winde wieder mehr beeinflußt werden als eine größere Kugel<sup>10)</sup>, denn je schneller ein Körper durch die Luft bewegt wird, desto mehr wird ihn mit der Zeit die zusammengepreßte Luft hemmen, und zwar einen schwächeren mehr als einen stärkeren (Witsen, II, 413).

Die Rohre der Schiffsgeschütze unterschieden sich von denen der Landartillerie nur durch den sog. Schiffskopf, eine Verstärkung, die am vorderen Ende des langen Feldes begann und sich nach der

1) Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 299, 456; Letters relating to the first Dutch war, I, 90; L. v. Aitzema, V, XXXV, 409. — 2) Rittmeyer, Seekriege, I, 256, vgl. Überall, III. Zeitschr. f. A. u. M., 16. Jahrg., April 1914, p. 502. — 3) Willem Claesz, p. 10. — 4) v. Alten, Handbuch f. H. u. Fl. IV, I, 196. — 5) Ufano, VI, 213; vgl. Fournier, Hydrogr., p. 98. — 6) Willem Claesz, p. 93. — 7) Georg Schreiber, 31, cap., p. 2; vgl. Fournier, Hydrogr., p. 98. Beim Schießen auf ein Schiff muß man eine Feldschlange um die Hälfte höher richten als eine Kanone. — 8) Philosophical Transactions in the Savoy printed, II, 475; Fournier, Hydrogr., p. 98. — 9) Ufano, VI, 213; vgl. G. Schreiber, cap. 21, p. 5 und cap. 33, p. 2. Die geschwindesten Kugeln gehen am weitesten. — 10) Willem Claesz, p. 91; vgl. Fournier, Hydrogr., p. 98. Wind und Feuchtigkeit behalten auf die Dauer bei der leichten Kugel mehr die Oberhand als bei einer schwereren (s. Späteres).

Mündung zu gleichmäßig verdickte, um diese verwundbarste Stelle weniger empfindlich zu machen<sup>1)</sup>. Darum konnte man auch die Schiffsartillerie durch Geschütze aus den Inlandsfestungen vermehren. Im Mai 1652 wurden 84 metallene und 544 eiserne Kanonen vom Lande in England für die Flotte verwendet<sup>2)</sup>. Alle Geschütze waren hinten am Bodenstück dicker als vorn an der Mündungsweite<sup>3)</sup>. Was das Gewicht anlangt, so soll cannon of VII 45 Zentner gewogen haben<sup>4)</sup>, demi cannon 40 Zentner (el medio cañon por otro nombre brecante 43 quintales), culverin 45 Zentner (culebrima extraordinaria 42 quintales)<sup>5)</sup>, demi-culverin 34 Zentner (la media culebrima ordinaria 41 quintales y medio oder el aspide ordinario o media culebrima bastardo 40 quintales y medio), saker 14 Zentner (el octavo de cañon 21 quintales), minion 10 Zentner, light saker oder saker cuts = falcon 6,60 Zentner<sup>6)</sup>. Auf je 100 Tonnen Schiffsgewicht wurden in England bei der 1. Schiffsklasse 12½ Tonnen Kanonengewicht, bei der 2. desgleichen, bei der 3. 11½, bei der 4. desgleichen, bei der 5. 11, bei der 6. 7 gerechnet<sup>7)</sup>. In Holland wog die Vollkanone, ein 48-Pfünder, 70 Zentner<sup>8)</sup>, die halbe Kanone, ein 24-Pfünder, 45 Zentner<sup>9)</sup>, das Feldgeschütz, ein 12-Pfünder, 45 Zentner<sup>10)</sup>, das Falkonett, ein 6-Pfünder, 21 Zentner<sup>11)</sup>, der Halbkanonendrache, ein 24-Pfünder 23—23½ Zentner<sup>12)</sup>, der Viertelkanonendrache, ein 12 Pfünder 11, 30—11, 50 Zentner<sup>13)</sup>, der Drache, ein 6-Pfünder, 5,80—6 Zentner, der kleine Drache, ein 3-Pfünder, 2,80 Zentner<sup>14)</sup>. Mithin entsprach die holländische Vollkanone el cañon comun de bateria 72 quintales<sup>15)</sup>, die halbe Kanone el medio cañon 43 quintales, das Feldgeschütz la media culebrima ordinaria 41 quintales y medio,

1) v. Alten, Handbuch für H. u. Fl., IV, 196. — 2) A history of the adm. of the royal navy by Oppenheim, p. 360. — 3) W. Claesz., p. 49. — 4) Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 542; Naval gunnery by Garbett, p. 6. Möglich ist es, daß hier ein Druckfehler vorliegt und das Gewicht ca. 70 Zentner betragen hat wie bei het heel canon. In diesem Falle würde cannon of VII dem 48-Pfünder el bata-muro oder el cañon comun de bateria 72 quintales gleichkommen (Ufano, VI, 35), vgl. Tjard Schwarz, p. 138. Die in den unteren Batterien aufgestellten 36-, 32-, 24-Pfünder waren von 3½—2½ tons Gewicht, also 70—46 Zentner. — 5) Vgl. Letters relating to the first Dutch war, III, 82, 18-Pfünder aus Schweden bezogen mit 40—42 Zentner Gewicht. — 6) Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 542; Naval gunnery by Garbett, p. 6; Ufano, VI, 20, 27, 31, 35, 36; vgl. Naval warfare by Colomb, p. 28 demi-culverin 9½-Pfünder = 30 Zentner, sakers 5½-Pfünder = 12½ Zentner Gewicht. — 7) A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 241. — 8) Willem Claesz, p. 44; Fournier Hydrogr., p. 97. — 9) Willem Claesz, p. 45; Fournier, Hydrogr., p. 97. — 10) Willem Claesz, p. 46. — 11) Ibid., p. 46. — 12) Ibid., p. 48. — 13) Ibid., p. 48. — 14) Ibid., p. 48. — 15) Ufano, VI, 35, wie solcher auch cannon of VII bei annähernd gleichem Gewicht entsprechen würde. Vgl. Cal. of the St. P. D. S. 1666—67, London 1864, VI, 419.

das Falkonett el octavo de cañon 21 quintales. Beim Halbkanonendrachsen lag eine andere Art Gewichtsberechnung zugrunde<sup>1)</sup>. Um leichtere Bedienung und Beförderung der Schnelligkeit zu haben, soll man allmählich die Länge der Rohre von 15—16' auf 9—11' und das Gewicht von 50—80 Zentner auf 30—40 Zentner vermindert haben<sup>2)</sup>. Andererseits zwang das verbesserte Pulver später dazu, die Rohre möglichst starkwandig zu machen und so wieder eine verhältnismäßige Gewichtserhöhung zu veranlassen<sup>3)</sup>. Die Geschütze wurden vermittle der Schiffswinde an Bord gebracht (Cal. of the St. P. D. S., 1664—65, IV, 198).

Selbst beim glatten Vorderlader war ein Spielraum zwischen Kugel und Rohrwand unvermeidlich, obwohl er die Trefffähigkeit sehr beeinträchtigte<sup>4)</sup>. Den Spielraum einer Kugel bildete die Differenz zwischen dem Durchmesser der Kugel und dem Kaliber der Kanone<sup>5)</sup>. Den Durchmesser der Kugel bestimmte man mit dem Kalibermaßstab, der zur Messung steinerner und eiserner Kugeln 1540 von Georg Hartmann zu Nürnberg erfunden wurde<sup>6)</sup>. Er sollte  $\frac{1}{20}$  weniger betragen als der Durchmesser der Bohrweite (Seele, Kaliber)<sup>7)</sup>. Mindestens einen Messerrücken dick sollte jede Kugel Spielraum haben<sup>8)</sup>. Bei den Geschützgießereien rechnete man pro 6 Pfund Eisen 1 Pfund Spielweite auf den Wind<sup>9)</sup>. Die Bohrungen der Geschütze wurden bei einem 48-Pfünder auf 54 Pfund festgesetzt<sup>10)</sup>, bei einem 24-Pfünder auf 28 Pfund<sup>11)</sup>, bei einem 12-Pfünder auf 14 Pfund<sup>12)</sup>, bei einem 6-Pfünder auf 7 Pfund<sup>13)</sup>. Man machte aber einen Unterschied zwischen einer metallenen oder bronzenen und einer eisernen Kanone und rechnete bei der ersteren auf 10 Pfund Kugelschwere 1 Pfund, auf 20 Pfund Kugelschwere 2 Pfund Spielraum; bei der letzteren auf 10 Pfund Kugelschwere 2 Pfund, auf 20 Pfund Kugel-

<sup>1)</sup> Willem Claesz, p. 33 ein 36-Pfünder 40 Zentner, ein 24-Pfünder 28,50 Zentner, ein 12-Pfünder 16 Zentner, ein 6-Pfünder 8 Zentner, ein 4-Pfünder 5,32 Zentner. — <sup>2)</sup> J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 285. — <sup>3)</sup> v. Alten, *Handbuch f. H. u. Fl.*, IV, 194. — <sup>4)</sup> *Ibid.*, IV, 197. — <sup>5)</sup> *A treatise of naval gunnery by Sir Howard Douglas*, London 1860, p. 82. — <sup>6)</sup> *Vorlesungen über die Systematik der Artillerie von L. v. Breithaupt*, Stuttgart 1841, p. 156, vgl. v. Alten, *Handbuch f. H. u. Fl.*, IV, 192. — <sup>7)</sup> *The Genuine use of the Gune by R. Anderson*, p. 30. — <sup>8)</sup> *Vollkommene Geschütz-, Feuerwerk- und Büchsenmeisterei-Kunst von Daniel Elrich*, Frankfurt a. M. 1676, II, 17, vgl. *ibid.*, II, 19; *Memorials of the life of Sir W. Penn* I, 543; die Kugeln sollten  $\frac{1}{4}$  kleiner sein als die Höhe des Stückes; Willem Claesz, p. 12. Man gab  $\frac{1}{4}$  holl. Staatsmaß Spielweite. — <sup>9)</sup> Willem Claesz, p. 35. — <sup>10)</sup> Willem Claesz, p. 12, 44; vgl. Fournier, *Hydrogr.*, p. 97 auf 52 Pfund; Ufano, VI, 309. — <sup>11)</sup> W. Claesz, p. 12, 34, 45. — <sup>12)</sup> W. Claesz, p. 12, 46. — <sup>13)</sup> *Ibid.*, vgl. v. Alten, *Handbuch f. H. u. Fl.*, IV, 196, über die Bohrungen nach Michael Mieth.

schwere 4 Pfund Spielraum; weil das Metall im Kern viel reiner war und sich viel besser bohren ließ als das eiserne<sup>1)</sup>.

Eine Steinkugel soll  $\frac{1}{3}$  der eisernen Kugel, eine eiserne  $\frac{2}{3}$  der Bleikugel gewogen haben<sup>2)</sup>. Die eisernen runden Kugeln, namentlich diejenigen für die schweren Geschütze, kamen meist aus Schweden<sup>3)</sup>. Für die Kugeln des obersten Geschützes benutzte man Säckchen, die aus steifem Pumpenleder zusammengenäht und mit leichten hölzernen Pfählen oder Bolzen befestigt waren<sup>4)</sup>. Um 1616 hatte man auch Kettenkugeln (chain-shots, boulets à chaîne, boulets enchainés, anges, kettingkogels) von 5—8 Pfund Gewicht, Stangenkugeln (double-headed, barshots, boulets ramés, boulets à branches, boulets à deux-têtes, knuppels, knepels, boutskogels, staafkogels, draadkogels, kruisscherp, schuiftangen koevoeten) von 5—8 Pfund Gewicht, sowie Brandkugeln von 5 Pfund Gewicht (gloeijnde schuiftangen) und Kugeln mit Spitzen (getakte morgensterren) auf den Kriegsschiffen einzuführen begonnen<sup>5)</sup>. Die Kettenkugeln waren 2 halbe oder ganze Kugeln, die mit einer 3—4'' langen Kette verbunden waren, um im Nahkampf zur Vernichtung des Takelwerks und Rundholzes der feindlichen Schiffe verwendet zu werden<sup>6)</sup>. Man mußte aufpassen, daß sich die Kette nicht verwickelte<sup>7)</sup>. In den Kugeln befanden sich Löcher, in denen die Ketten befestigt waren. Letztere wurden auf ein Holz mit Segelgarn gebunden, damit sie sich nicht verschoben<sup>8)</sup>. Man umwand die Ketten auch mit kleinen Schnüren, alle zwei Finger breit, nachdem man kleine fingerstarke Holzstückchen in dieselben

1) *Novissimum fundamentum et praxis artilleriae Ernesti Braunii*, herausgeg. von Ernst Braun, Dantzig 1682, p. 38. — 2) Überall, *Illustr. Zeitschr. f. A. u. M.*, 16. Jahrg., April 1914, p. 502. — 3) Thurloe, *A Collection of the State Papers*, I, 444; J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 658. — 4) W. Claesz, p. 39; Witsen, II, 412. — 5) *Belgica ad a. 1653—54*, Sammelbd. Nr. 7, *Ontstelde zee*, p. 42, 75; J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 284; vgl. Hoyer I, 239; Johan de Witt hat die Kettenkugeln nicht erst 1651 erfunden, wie in Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaaden ter zee door G. Engelberts Gerrits, Amsterdam 1831, II, 103, angegeben. Schon Leonhard Fronsperger hat im 3. Teil seines *Kriegsbuchs*, Frankfurt a. M. 1573 Anleitung zur Verfertigung von Kettenkugeln gegeben. (Hoyer, I, 114, vgl. L. Fronsperger, *Vom Geschütz und Feuerwerk*, Frankfurt a. M., 1564 [Staats-Bibliothek Sign. Hw 40010]; L. Fronsperger, *Vom Geschütz und Feuerwerk*, Frankfurt a. M., 1557; derselbe, *Von allerhand Kriegsrüstung und Gebrauch*, Frankfurt a. M. 1558 [v. Alten, *Handbuch f. H. u. Fl.*, IV, 208]; derselbe, *Kriegsbuch* Frankfurt a. M. 1558 und 1573 [v. Alten, IV, 194]); De Nederl. *Zeemacht door Backer Dirks, 's-Gravenhage 1890*, I, 472, schon 1572 bei der Belagerung von Haarlem kantige Kugeln gebraucht. — 6) Daniel Elrich, I, 180; *Histoire de la milice française* par Gabriel Daniel, Amsterdam 1724, II, 518; J. B. T. de Boismelé, *Histoire générale de la marine*, III, Planche XX; *Batailles navales de la France* par O. Troude, publiées par P. Levot, Paris 1867, I, 16; Hoyer, I, 239; Überall, *Illustr. Zeitschr. f. A. u. M.*, 16. Jahrg., April 1914, p. 502. — 7) Witsen, II, 413. — 8) *Novissimum fundamentum Ernesti Braunii*, p. 49.

gelegt<sup>1)</sup>. Die Stangenkugeln bestanden aus 2 Voll- oder Halbkugeln, die durch eine 5—6'' lange eiserne Stange verbunden waren<sup>2)</sup>. Sie wurden zur Vernichtung des Rundholzes, Takelwerks und der Segel feindlicher Kriegsschiffe angewandt<sup>3)</sup>. Sie waren geschmiedet<sup>4)</sup>. Sie konnten ebenfalls nur auf kürzere Entfernung im Nahkampf verwendet werden, man benutzte sie auch zur Vernichtung der feindlichen Mannschaft<sup>5)</sup>. Man soll auch 2 Stangen mit einem in der Mitte beweglichen Ringe als Geschoßmaterial gebraucht haben<sup>6)</sup>. Brandkugeln wurden durch Caspar Reyneveld, dem Feuerwerkmeister des Großen Kurfürsten von Brandenburg, eingeführt<sup>7)</sup>. Diese glühenden Kugeln schoß man, indem man vor dem Hineinlaufen derselben in das Geschützrohr einen hölzernen Pfropfen mit feuchtem Werg oder Leinen auf das Pulver tat<sup>8)</sup>. Man machte sie in Glühöfen glühend<sup>9)</sup>. Die Karkasse, ein eisernes Gerippe zu Brandkugeln soll 1672 von einem Artilleristen des Bischofs von Münster, Bernhard von Galen, erfunden worden sein<sup>10)</sup>. 31./III. 1599 wurde zur Bereitung von Brandkugeln anderer Art Anweisung erteilt<sup>11)</sup>. Diese sollen aus einer Mischung von Harz, Pech, Schwefel, Salpeter und Schießpulver bestanden haben, welche man in einem Sack von grober Leinwand mit Seilen umstrickte und in zerlassenes Pech tauchte<sup>12)</sup>. Johan de Witt berichtete 5./IX. 1664, daß die Engländer eine Brandkugel von unerhörter Gewalt erfunden<sup>13)</sup>. Diese war gefüllt entweder mit 12 Pfund Pech, 12 Pfund Colophonium (Geigenharz), 4 Pfund Terpentinöl, 1 Pfund kurzgeschnittenem Hanf oder 2 Pfund Pech, 4 Pfund Terpentinöl, 1 Pfund kurzgeschnittenem Hanf<sup>14)</sup> oder 4 Pfund Pech, 3 Pfund Geigenharz, 2 Pfund Wachs, 1 Pfund Terpentinöl<sup>15)</sup>. Man schoß ferner zusammengebundene viereckige Eisenstücke im Nahkampf in die feindliche Mannschaft. Die einzelnen Teile

1) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 68. — 2) Überall, Illustr. Zeitschr. f. A. u. M., 16. Jahrg., April 1914 p. 502; vgl. Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 48. — 3) Witsen, II, 413 Histoire de la milice française par G. Daniel, II, 518. — 4) Letters relating to the first Dutch war, I, 319, 17./27. VI. 1652. — 5) J. B. T. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, Planche XX, vgl. Batailles navales de la France par O. Troude, publiées par P. Levot, I, 16. — 6) Hoyer, II, 33. — 7) J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 658, nach Notul. der Admiralität von Amsterdam 30./VIII. und 10./IX. 1652. — 8) Witsen, II, 413; Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 69. — 9) Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 48. — 10) Hoyer, II, 34. — 11) Groot Placaet-boeck door C. Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 351—54. — 12) Hoyer, I, 262. — 13) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1724, IV, 347. — 14) To hit a Mark demonstrated by Robert Anderson, London 1690, p. 30. — 15) Ibid., p. 31.



sollten durch ihr Streuen viel Leute töten oder verwunden<sup>1)</sup>. Man verschoß auch Eisenstücke in Büchsen von Holz oder Blech (Kartätsche), sowie eiserne kleine Kugeln und Nägel in Säcke oder Beutel aus Leinwand gefüllt, um die Feinde vom Verdeck eines geenterten Schiffes zu vertreiben<sup>2)</sup>. Kartätschenschüsse soll man auf 100 Schritt à 5' à 0,31 cm = 155 m Entfernung abgefeuert haben<sup>3)</sup>. Eisenstücke in Pergamentbeuteln und Kartätschen in Weißblechbüchsen sollen schneller und weiter gegangen sein<sup>4)</sup>. Man knetete selbst einen Brei von Kalk, Eisenschuppen (Hammer-schlag) und Schießpulver zusammen, um ihn als Geschoßmaterial zu verwenden<sup>5)</sup>. Die Kartätschen feuerte man vom oberen Deck aus ab, die Stangenkugeln (wohl auch Kettenkugeln) vom unteren Verdeck<sup>6)</sup>. Im Nahgefecht pflegte man das Rohr zuweilen mit 2 Kugeln zu laden, um mehr Zerstörungskraft zu haben, aber die Schußgenauigkeit und Geschoßgeschwindigkeit litt<sup>7)</sup>.

Zur Pulverfabrikation verwendete man Salpeter, Schwefel und Kohle. Salpeter und Schwefel waren zu läutern<sup>8)</sup>. Salpeter sollte mit klarem Feuer abbrennen, nicht mit dunklem, durfte auch keinen Schmutz hinterlassen<sup>9)</sup>. Schwefel sollte hochgelb, glänzend und rein sein und mußte beim Brennen knacken<sup>10)</sup>. Die Kohle war herzustellen von Erlen-, Weiden-, Haselnußholz, Holz vom Hundsbeerbaum (Rhamnus, Kreuzdorn, Wegdorn, Schießbeere), Faulbaum<sup>11)</sup>. Zum Feuerwerk war Lindenholz das beste<sup>12)</sup>. Die Kohlen waren gut, wenn sie, in die Hand genommen und gedrückt, bei Öffnung derselben nicht in einem Klumpen blieben, sondern abglitten, ferner wenn sie, ins Wasser geworfen, obenauf als Fett schwammen und nicht sanken<sup>13)</sup>. Salpeter gab dem Pulver die Gewalt, Schwefel verursachte schnelles Zünden, Kohle bewirkte, daß Salpeter und

<sup>1)</sup> J. B. T. de Boismelé, *Histoire générale de la marine*, III, Planche XX; *Batailles navales de la France* par O. Troude, I, 16. — <sup>2)</sup> *Histoire de la milice française* par G. Daniel, II, 518; *An History of Marine Architecture* by Charnock, II, 300; Hoyer, I, 261, 429, 430; *ibid.*, II, 32, 33; *Überall*, *Illustr. Zeitschr. f. A. u. M.*, 16. Jahrg., April 1914, p. 503. — <sup>3)</sup> *Vorlesungen über Systematik der Artillerie* von L. v. Breithaupt, p. 135. — <sup>4)</sup> *Mémoires d'artillerie* par P. S. de St.-Remy, I, 184. — <sup>5)</sup> Witsen, II, 413. — <sup>6)</sup> *Biographia Navalis* by John Charnock, 1794, I, 161. — <sup>7)</sup> Tjard Schwarz, p. 139. — <sup>8)</sup> *The History of the Royal Society of London* by Th. Sprat, 1667; C. *The History of making of Salt-Peter* by Dr. Henshaw, p. 260—276. — <sup>9)</sup> *Novissimum fundamentum Ernesti Braunii*, p. 143. — <sup>10)</sup> *Ibid.* p. 145, vgl. W. Claesz, p. 68. — <sup>11)</sup> *The History of the Royal Society of London* by Th. Sprat 1667; D. *The History of making gunpowder*, p. 277; Michael Mieth, II, 55, 72; Fournier, *Hydrogr.*, p. 104; *Novissimum fundamentum Ernesti Braunii*, p. 145; G. Schreiber, 17. cap., p. 4; *Praxis Artolloriae Pyrotechnicae*, I, 4. — <sup>12)</sup> *Novissimum fundamentum Ernesti Braunii*, p. 145; G. Schreiber, 17. cap., p. 4. — <sup>13)</sup> Witsen, I, 119.

Schwefel locker blieben und Luft darin Platz fand<sup>1)</sup>. Es gab Pulvermühlen mit Hand-, Tier- und Wasserbetrieb<sup>2)</sup>. Die mit Wasser betriebenen Mühlen hatten je nach der Wasserkraft entweder ein ober-schlächtiges oder ein unter-schlächtiges Trieb-rad<sup>3)</sup>. Jede Mühle hatte 2 Tröge und 16 Mörser, früher dauerte es 30 Stunden, jetzt 18—20 Stunden bis das Pulver darin zubereitet<sup>4)</sup>. Von der Mühle kam das Pulver in einen Raum, wo es gekörnt wurde (corning-house) vermittels zweier Haarsiebe, das obere Sieb mit Löchern, von der Größe der Pulverkörner (corning-sieve), das untere war ein feuchtes Staubsieb (wet duster). Das Pulver wurde 2'' stark auf das obere Sieb geschüttet, worauf ein schweres Holz (runner genannt) gelegt war<sup>5)</sup>. Nach dem Körnen wurde das Pulver in einem geheizten Raume 1 $\frac{1}{2}$ '' dick auf das Trockensieb geschüttet. An der Seite, wo der Ofen stand, waren eine Reihe Stangen zum Auflegen der Trockensiebe angebracht. Das Erhitzen des Raumes geschah durch ein auf der hinteren Seite (Rückseite) des Ofens aufgestelltes  $\frac{1}{2}$  Elle breites, 1 Elle hohes Eisen in Form eines halben Viertelkreises. Danach kam das Pulver wieder in den Raum, wo es vorher gekörnt wurde, zurück, um ohne Auflegen des schweren Holzes nochmals gesiebt zu werden<sup>6)</sup>. Die großen Körner im oberen Sieb (separator) wurden zum Kanonenpulver, die kleineren im unteren Sieb (dry duster, trockenes Staubsieb) zu Musketen- und Pistolenpulver verwendet und in Fässer gefüllt, jedes Faß à 100 Pfund<sup>7)</sup>. Die Pulverfässer wurden aus jungem Eichenholz hergestellt und in warmen Tagen mit heißgekochtem Leinöl zusammengefügt<sup>8)</sup>. Ein öfteres Wenden des Pulvers schien geboten, um es vor dem Verderben zu bewahren<sup>9)</sup>. Es war erst mehlig, dann wurde es gekörnter hergestellt<sup>10)</sup>. Je lockerer es war, desto besser<sup>11)</sup>. Das im März bereitete Pulver soll am längsten seine Güte bewahrt haben<sup>12)</sup>. Während des Krieges wurden in England im allgemeinen keine Klagen laut über die Qualität des daselbst hergestellten Pulvers<sup>13)</sup>. Auch in Holland wurde das Pulver selbst verfertigt<sup>14)</sup>.

<sup>1)</sup> Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, I, 4; Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 37. — <sup>2)</sup> Michael Mieth, II, 62. — <sup>3)</sup> The History of the Royal Society of London, D., p. 279. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 279; vgl. Michael Mieth, II, 56, 24 Stunden zum Pulverstampfen nötig. — <sup>5)</sup> The History of the Royal Society of London, D., p. 281. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 282. — <sup>7)</sup> Ibid., p. 283. — <sup>8)</sup> Michael Mieth, II, 75. — <sup>9)</sup> Fournier, Hydrogr., p. 96; Witsen, II, 412, s. später. — <sup>10)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 543. — <sup>11)</sup> Philosophical Transactions in the Savoy printed, II, 476. — <sup>12)</sup> G. Schreiber, 17. cap., p. 4. — <sup>13)</sup> A history of the adm. of the royal navy by Oppenheim, p. 361, vgl. später Letters relating to the first Dutch war, II, 117, 122. — <sup>14)</sup> J. C. de Jonge. Gesch. v. h. N. Z., I, 657.

Als gutes Verhältnis der Zusammensetzung galten 3—5 Teile Salpeter, 2 Teile Kohle, 1 Teil Schwefel<sup>1)</sup>, auch 3 Pfund Salpeter, 1 Pfund Kohle, 1 Pfund Schwefel<sup>2)</sup>. Pulver auf weißes Papier geschüttet, sollte geschwind auffahren und rein vergehen (Papierprobe)<sup>3)</sup>, es sollte knirschen wie Sand, wenn eine Hand voll vor das Ohr gehalten wurde (Ohrenprobe)<sup>4)</sup>, es sollte kalt sein und durfte nicht gleich vergehen, wenn man etwas davon auf die Zunge nahm, (Zungenprobe)<sup>5)</sup>.

Das Pulvergewicht bei Steingeschützen soll 5% des Kugelgewichts ausgemacht haben<sup>6)</sup>. Das Verhältnis von Pulver zur Schwere der eisernen Kugel soll erst 1 : 2, dann bei Zunahme der Güte des Pulvers weniger (1 : 4) gewesen sein<sup>7)</sup>. Man soll nach der Menge der für jedes Geschütz nötigen Pfund Pulver das Kaliber berechnet haben<sup>8)</sup>. Kleine Kanonen sollten  $\frac{1}{4}$  Pfund Pulver mehr nötig gehabt haben als größere<sup>9)</sup>. Zu einem Geschütz, welches 2 pfündige eiserne Kugeln schoß, nahm man  $1\frac{1}{2}$  Pfund Pulver, bei eisernen Kugeln von 2—12 Pfund pro 1 Pfund Kugel  $\frac{1}{2}$  Pfund Pulver mehr, bei solchen von 12—18 Pfund je  $13\frac{1}{2}$  Lot Pulver mehr<sup>10)</sup>. Auch stellte man die Berechnung auf, pro 500 Pfund Eisengeschützrohr-Gewicht (spijs) und pro 400 Pfund Metallgeschützrohr-Gewicht je 1 Pfund Pulver nötig zu haben<sup>11)</sup>. Die Verschiedenartigkeit der Geschütze und ihrer Kaliber mußte auch

---

<sup>1)</sup> The History of the Royal Society of London, D., p. 278. — <sup>2)</sup> W. Claesz, p. 68; vgl. Artis magnae Artilleriae pars prima studio Casimiri Siemienowicz, p. 74; M. Mieth, II, 55; Les Travaux de Mars par A. M. Mallet, III, p. 96. — <sup>3)</sup> Ernesti Brauni Novissimum fundamentum, p. 37. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 38. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 38, vgl. weitere Angaben über Pulverproben Fournier, Hydrogr., p. 104; G. Schreiber, 17 cap., p. 2—3; W. Claesz, p. 69—70; M. Mieth, II, 72; Ufano, VI, 313; Daniel Elrich, II, 14; Zee-Politie der vereenichde Nederl. door J. Tjassens, 's-Gravenhage 1670, p. 27. — <sup>6)</sup> Überall, Illustr. Zeitschr. f. A. u. M., 16. Jahrg., April 1914, p. 502; vgl. G. Schreiber, 10, cap., p. 2; Fournier, Hydrogr., p. 98; M. Mieth, II, 6. — <sup>7)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 65, vgl. G. Schreiber, cap. 21, p. 5, bei gutem Pulver nur  $\frac{1}{3}$  Kugelschwere nötig. — <sup>8)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 65. — <sup>9)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 543. — <sup>10)</sup> W. Claesz, p. 30, vgl. Witsen, II, 412. — <sup>11)</sup> Witsen, II, 412; siehe ferner das Verhältnis der Kugelschwere zum Pulvergewicht bei eisernen Kanonen (L'art de bâtir les v., I, 50) und bei gegossenen (Allard, N. Holl. Scheepsbouw, p. 56; L'art de bâtir les v., I, 49—50, sowie die Geschütztabelle, in denen das Verhältnis von Kugel zu Pulver angegeben (Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 542; Naval gunnery by Garbett, p. 6, Ufano, VI, 19—39, The Genuine use by R. Anderson, p. 28), weitere Vergleiche (Groot Placaet-boeck door Cauw, II, Deel, IV, boeck, p. 481—482 18./III. 1632; 8, 4, 2- und 1-pfünd. Kugeln sollen nur mit Pulver von  $\frac{1}{2}$  Kugelschwere geladen werden; W. Claesz, p. 29; Kugeln von 1—8 Pfund mit Pulver von voller oder  $\frac{3}{4}$  Kugelschwere, von 8—16 Pfund mit  $\frac{3}{4}$  Kugelschwere, von 16—48 Pfund mit  $\frac{2}{3}$ — $\frac{1}{2}$  Kugelschwere; *ibid.*, p. 34, 35, 36, 44—46, 48, 93; G. Schreiber, 18. cap., p. 6; *ibid.*, 32. cap., p. 4; Daniel Elrich, II, 16; J. C. de Jonge Gesch. v. h. N. Z., I, 657).

eine große Mannigfaltigkeit in den Bestimmungen des Pulvergewichtsverhältnisses zur Kugelschwere im Gefolge haben. Je länger die Rohre der Kanonen waren, desto mehr Pulver war erforderlich, je kürzer, desto weniger. Das Pulver, welches die Kugel zum Treiben nötig hatte, mußte ganz in Flammen aufgegangen sein, wenn die Kugel zur Mündung hinausflog<sup>1)</sup>. Ein längeres Rohr war vorteilhafter als ein kürzeres<sup>2)</sup>. Die langen Kanonen waren bei der Mündung ohne Ring zu verfertigen<sup>3)</sup>. Die englischen Geschütze sollen anfänglich allzulang gewesen sein<sup>4)</sup>. Bei zu großer Länge verbrannte das Pulver, bevor es trieb<sup>5)</sup>. Bei Kanonen von 8—12' Rohrlänge soll sich die Flucht der Kugel vermehrt, bei 12—20' Rohrlänge dieselbe abgenommen haben<sup>6)</sup>. Bei zu kurzen Rohren kam die Kugel aus dem Geschütz, ehe das Pulver genügend in Brand kommen und derselben die ganze Kraft geben konnte<sup>7)</sup>. Wollte man aus einer kurzen Kanone weiter schießen, hatte man derselben eine Richtung hoch im Bogen zu geben<sup>8)</sup>. Die Längen der Rohre, wie der Durchmesser der Seele sind ersichtlich aus den verschiedenen vorher angegebenen Geschütztabeln<sup>9)</sup>.

Die Ladeschaufel für das Pulver soll  $\frac{3}{5}$  des Kugeldurchmessers breit gewesen sein<sup>10)</sup>. Sie war von Kupfer mit einem Stiel von anderer Farbe und von Kanonenlänge<sup>11)</sup>. Sie erwies sich mit der Zeit immer mehr als ungeeignet für den Seedienst bei dem lockeren Pulver, es wurden infolgedessen Patronen eingeführt<sup>12)</sup>. Patronen (Kartuschen, Kardusen, scartozzetti) aus Papier wurden schon von Capo Bianco erwähnt, an Stelle des lose mit der Ladeschaufel eingebrachten Pulvers verwendet worden zu sein<sup>13)</sup>. Das Laden mit denselben war sicherer und geschwinder als mit der Lade-

1) Daniel Elrich, I, 154; vgl. G. Schreiber, cap. 23, p. 3. — 2) G. Schreiber, cap. 23, p. 3; A treatise of naval gunnery by Sir Howard Douglas, London 1860, p. 100. —

3) Philosophical Transactions, vol. II, Experiments for improving the art of gunnery by Sir Robert Moray, p. 477. — 4) Thurloe, A Collection of the State-Papers, I, 414, 22./VIII. 1653. — 5) W. Claesz, p. 92; Fournier, Hydrogr., p. 99. — 6) W. Claesz, p. 92. —

7) Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 49; Fournier, Hydrogr., p. 99. — 8) G. Schreiber, cap. 23, p. 3. — 9) Vgl. ferner W. Claesz, p. 9—10. — 10) W. Claesz, p. 37; Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 92; vgl. die Geschütztafel mit Angabe der Breite und Länge des Löffels (Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 542); Ladeschaufel = Löffel (lepel, Groot-Plaetaet-boeck door Cauw, II, Deel, IV, boeck, p. 337) oder Vogelzunge (cuillère, L'Architecture navale par Dassié, p. 90, vgl. Mémoires d'artillerie par P. Suriray de St.-Remy, I, 130). — 11) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 62; Dassié, p. 90. — 12) Michael Mieth, II, 11; Naval gunnery by Garbett, p. 13 nach The complete cannoneer or the gunners guide by John Roberts, London 1639. — 13) v. Alten, IV, 195 nach Capo Bianco, Corona e Palma Militare di Artiglieria, Venezia 1598.

schaufel<sup>1)</sup>. Man verwendete außer Papier Kartuschbeutel von Zeug<sup>2)</sup>, Leinwand oder Segeltuch<sup>3)</sup>, Pergamenthülsen<sup>4)</sup>, Schreibpergament (Fransyn, vegetabilisches Pergament) war erheblich kostspieliger als das von Papier<sup>5)</sup>, aber Stückpatronen von Pergament waren die besten<sup>6)</sup>. Bei Papier- und Leinwandpatronen mußte man nach jedem Schuß auswischen, weil leicht Rückstände blieben, bei Pergament nur nach jedem dritten Schuß. Pergament wurde vorher in Essig eingeweicht, um sich besser nähern zu lassen<sup>7)</sup>. Ein schnelleres und um die Hälfte weiteres Schießen soll durch die Pergamentpatronen bewirkt worden sein. Pergament wurde in Kisten oder Büchsen gesandt. Weiße Stärke und Gummiarabikum (Saft von einer Akazienart, *Minosa senegallensis*) waren zum Kleistern nötig<sup>8)</sup>. Die Länge der Patronen betrug viermal die Mündungsweite des Geschützes<sup>9)</sup>. Es gab auch Patronenhülsen von Tannenholz, Weißblech und Pergamenthäuten<sup>10)</sup>. Das lockere Pulver wurde mittels des Pulverhorns auf die Zündpfanne oder das Zündloch aufgeschüttet<sup>11)</sup>. Das Pulverhorn hatte mindestens für 1 Pfund Inhalt und wurde mit einem Pulvertrichter gefüllt<sup>12)</sup>. Man bediente sich auch eines Pulversackes von Fell mit Kupferröhre<sup>13)</sup>. Die Patronen wurden mit Ladeschaufeln eingeschoben<sup>14)</sup> oder man steckte sie mit der glattrunden Raumnadel durch das Zündloch in das Geschütz<sup>15)</sup>. Das Pulver in der Tonne wurde vom Kanonier dicht mit Häuten bedeckt<sup>16)</sup>. Alle 4 Wochen mußten bei den Holländern die Pulvertonnen umgewendet und alle 4 Monate das Pulver in den Kanonen erneuert werden<sup>17)</sup>. Alle 6 Monate wurden Pulver und Kugeln bei den Engländern einer Prüfung unterworfen (L. v. Aitzema, V, XXXXV, 391). Patronen wurden in Patronenkasten aufbewahrt<sup>18)</sup>. Jede Kanone soll 2 Patro-

<sup>1)</sup> Michael Mieth, II, 10; IV, 14; Fournier, Hydrogr., p. 106; Hoyer, I, 260—261; History of the Commonwealth by Gardiner, London 1897, II, 134; Naval gunnery by Garbett, p. 13—14; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 543. — <sup>2)</sup> The Genuine use by R. Anderson, p. 90; v. Alten, Handbuch f. H. u. Fl., IV, 198; Überall, Illustr. Zeitschr. f. A. u. M., 16. Jahrg., April 1914, p. 502. — <sup>3)</sup> Michael Mieth, II, 10; IV, 14; Naval gunnery by Garbett, p. 13—14. — <sup>4)</sup> Ufano, VI, 307; Fournier, Hydrogr., p. 106; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 658. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, V Deel, XXXXV, p. 467. — <sup>6)</sup> Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 183. — <sup>7)</sup> Ibid., I, 184. — <sup>8)</sup> Letters relating to the first Dutch war, II, 330. — <sup>9)</sup> Ufano, VI, 307; Fournier, Hydrogr., p. 106; Naval gunnery by Garbett, p. 14 nach Sir Jonas Moore, A treatise of artillery or great ordnance, London 1683, vgl. Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 184. — <sup>10)</sup> Fournier, Hydrogr., p. 135. — <sup>11)</sup> Überall, Illustr. Zeitschr. für Armee und Marine, April 1914, p. 502. — <sup>12)</sup> Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 130. — <sup>13)</sup> Ibid., I, 134. — <sup>14)</sup> Daniel Elrich, II, 20. — <sup>15)</sup> M. Mieth, IV, 15. — <sup>16)</sup> W. Claesz, p. 38; Witsen, II, 412. — <sup>17)</sup> W. Claesz, p. 39, siehe vorher. — <sup>18)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 456; Angl. II, 9, 6, No, 126, p. 7.

nenbehälter (Kardoes-Kokers) geführt haben (Witsen, II, 385). Keine Patronenhülse durfte in die Patronenkisten getan werden, bevor dieselbe nicht genau besichtigt war. Zwischen je 2 Geschützen befand sich ein Nagel zum Anhängen der Pulverhörner (*ibid.*, II, 385).

Die englischen Kriegsschiffe 1. Klasse hatten 330 Fässer Pulver à 1 Zentner = 33 000 Pfund, sowie 2580 runde und 720 Stangenkugeln, in Summa 3300 Kugeln an Bord<sup>1)</sup>. Hierbei wurden aufgeführt die Schiffe: Royal Sovereign 1141 tons<sup>2)</sup> oder 1500 tons<sup>3)</sup>, 1520 tons<sup>4)</sup>, 1554 tons<sup>5)</sup>, 1556 tons<sup>6)</sup>, mithin ist ein Durchschnittsgewicht von 1500 Tonnen anzunehmen; Resolution (Prince Royal) 976 tons<sup>7)</sup>, 1295 tons<sup>8)</sup>, 1361 tons<sup>9)</sup>, mithin ist ein Durchschnittsgewicht von 1325 Tonnen anzunehmen; Naseby (Royal Charles) 1229 tons<sup>10)</sup>, mithin abgerundet 1225 Tonnen. Es kam also ungefähr bei den englischen Kriegsschiffen 1. Klasse auf je 4 Tonnen je 1 Faß Pulver und ca. 10 Kugeln. Die englischen Kriegsschiffe 2. Klasse hatten 20 300 Pfund Pulver, sowie 1900 runde und 740 Stangenkugeln in Summa 2640 Kugeln an Bord<sup>11)</sup>. Hierbei wurden aufgeführt die Schiffe: Triumph 585 tons<sup>12)</sup>, 776 tons<sup>13)</sup>, 779 tons<sup>14)</sup>, 891 tons<sup>15)</sup>, 900 tons<sup>16)</sup>, 922 tons<sup>17)</sup>, mithin ist ein Durchschnittsgewicht von 850 Tonnen anzunehmen; Victory 541 tons<sup>18)</sup>, 690 tons<sup>19)</sup>, 721 tons<sup>20)</sup>, mithin ist ein Durchschnitts-

<sup>1)</sup> A history of the administration of the royal navy by Oppenheim, p. 341. — <sup>2)</sup> Charnock, An History of Marine Architecture, I, 337, nach Liste vom Jahre 1651. — <sup>3)</sup> England in the Mediterranean, I, 180. — <sup>4)</sup> Stenzel, Seekr., III, 7. — <sup>5)</sup> A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 256, nach Liste von 1660. — <sup>6)</sup> Charnock, An History of Marine Architecture, II, 382, nach Liste von 1653, Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 438. (Der später erhöhte Tonnengehalt von 1605 tons [A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 266] und 1637 tons [Steinitz, The ship, its origin, p. 227], verändert in diesem Falle das Durchschnittsgewicht nicht. — <sup>7)</sup> Charnock, An History of Marine Architecture, II, 377 nach Liste v. J. 1651. — <sup>8)</sup> A descriptive catalogue by Tanner, I, 256. — <sup>9)</sup> Charnock, An History of Marine Architecture, II, 382. (Der später erhöhte Tonnengehalt von 1400 tons [Steinitz, The ship, its origin, p. 226] und 1432 tons [A descriptive catalogue by Tanner, I, 266] verändert in diesem Falle das Durchschnittsgewicht nicht.) — <sup>10)</sup> A descriptive catalogue by Tanner, I, 256; Oppenheim, p. 336—37. (Der später erhöhte Tonnengehalt von 1258 tons [A descriptive catalogue by Tanner, I, 266] verändert in diesem Falle das Durchschnittsgewicht nicht; dem bei Corbett, England in the Mediterranean, I, 322 angegebenen Tonnengehalt liegt wohl ein Druckfehler zugrunde.) — <sup>11)</sup> Oppenheim, p. 341. — <sup>12)</sup> Charnock, An History of Marine Architecture, II, 377. — <sup>13)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 237, nach Liste von 1647. — <sup>14)</sup> A descriptive catalogue by Tanner, I, 256. — <sup>15)</sup> Charnock, An History of Marine Architecture, II, 382; A descriptive catalogue by Tanner, I, 268. — <sup>16)</sup> Charnock, An History of Marine Architecture, II, 296. — <sup>17)</sup> Publications of the Navy Records Society, vol. VII, A discourse upon the state of the navy by Sir Robert Slyngebie, 1660; London 1896, Appendix, p. 362. — <sup>18)</sup> Charnock, An History of Marine Architecture, II, 377. — <sup>19)</sup> A descriptive catalogue by Tanner, I, 256. — <sup>20)</sup> Charnock, An History of Marine Architecture, II, 382. Der später erhöhte Tonnengehalt von 807 tons (A descr. catalog. by Tanner, I, 268) und von 875 tons (A discourse upon the state of the navy by Sir R. Slyngebie, Appendix, p. 362) veränd. in dies. Falle das Durchschnittsgewicht nicht.

gewicht von 700 Tonnen anzunehmen; Dunbar (Henry) 1047 tons<sup>1)</sup>, mithin abgerundet 1050 Tonnen. Es kam also ungefähr bei den englischen Kriegsschiffen 2. Klasse auf je 4 Tonnen je 1 Faß Pulver und 12 Kugeln.

Die englischen Kriegsschiffe 3. Klasse hatten 18 000 Pfund Pulver, sowie 2080 runde und 670 Stangenkugeln in Sa. 2750 Kugeln an Bord<sup>2)</sup>. Hierbei wurden aufgeführt die Schiffe: Speaker (Mary) 691 tons<sup>3)</sup>, 727 tons<sup>4)</sup>, 768 tons<sup>5)</sup>, 778 tons<sup>6)</sup>, mithin ist ein Durchschnittsgewicht von 725 Tonnen anzunehmen. Marston-Moor (York) 734 tons<sup>7)</sup>, 735 tons<sup>8)</sup>, mithin abgerundet 725 Tonnen; Fairfax 745 tons<sup>9)</sup>, 756 tons<sup>10)</sup>, 785 tons<sup>11)</sup>, 789 tons<sup>12)</sup>, mithin ist ein Durchschnittsgewicht von 760 Tonnen anzunehmen. Es kam also ungefähr bei den englischen Kriegsschiffen 3. Klasse auf je 4 Tonnen je 1 Faß Pulver und 15 Kugeln.

Die englischen Kriegsschiffe 4. Klasse hatten 10 000 Pfund Pulver, sowie 908 runde und 462 Stangenkugeln, in Summa 1370 Kugeln an Bord<sup>13)</sup>. Hierbei wurden aufgeführt die Schiffe: Bristol 532 tons<sup>14)</sup>, 534 tons<sup>15)</sup>, abgerundet 525 Tonnen; Portland 605 tons<sup>16)</sup>; 607 tons<sup>17)</sup> es ist mithin ein Durchschnittsgewicht von 605 Tonnen anzunehmen; Dover 511 tons<sup>18)</sup>, 530 tons<sup>19)</sup>, 533 tons<sup>20)</sup>, 571 tons<sup>21)</sup>, mithin ist ein Durchschnittsgewicht von 525 Tonnen anzunehmen. Es kam also ungefähr bei den englischen Kriegsschiffen 4. Klasse auf je 6 Tonnen je 1 Faß Pulver und mindestens 13 Kugeln.

Die englischen Kriegsschiffe 5. Klasse hatten 4000 Pfund Pulver, sowie 660 runde und 260 Stangenkugeln, in Summa. 920 Kugeln an Bord<sup>22)</sup>. Hierbei wurden die Schiffe aufgeführt: Pearl 260 tons<sup>23)</sup> 285 tons<sup>24)</sup>, mithin ist ein Durchschnittsgewicht von 275 Tonnen anzunehmen; Mermaid 286 tons<sup>25)</sup>, 287 tons<sup>26)</sup>, 289 tons<sup>27)</sup>, 309

<sup>1)</sup> A descr. catalog. by Tanner, I, 256, Oppenheim, p. 336—37. (Der erhöhte Tonnengehalt von 1082 tons [A descr. catalog. by Tanner, I, 266] verändert in diesem Falle das Durchschnittsgewicht nicht.) — <sup>2)</sup> Oppenheim, p. 341. — <sup>3)</sup> Charnock, An H. of M. A., II, 377. —

<sup>4)</sup> A descr. catalog. by Tanner, I, 256, 270. — <sup>5)</sup> Charnock, II, 383. — <sup>6)</sup> Oppenheim, p. 330—31. — <sup>7)</sup> Oppenheim, p. 334—35. — <sup>8)</sup> Charnock, II, 383. — <sup>9)</sup> A descr. catalog. by Tanner, I, 256; Charnock, II, 377; Oppenheim, p. 332—33. — <sup>10)</sup> A descr. catalog. by Tanner, I, 268. — <sup>11)</sup> Charnock, II, 383. — <sup>12)</sup> Oppenheim, p. 330—31. — <sup>13)</sup> Oppenheim, p. 341. — <sup>14)</sup> Charnock, II, 383; Oppenheim, p. 332—33. — <sup>15)</sup> A descr. catalog. by Tanner, I, 256, 270. — <sup>16)</sup> Oppenheim, p. 334—35. — <sup>17)</sup> A descr. catalog. by Tanner, I, 258. — <sup>18)</sup> A descr. catalog. by Tanner, I, 258. — <sup>19)</sup> Ibid., I, 272. — <sup>20)</sup> Charnock, II, 385. — <sup>21)</sup> Oppenheim, p. 330—31. — <sup>22)</sup> Oppenheim, p. 341. — <sup>23)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1664—65, IV, 367; Charnock, II, 385. — <sup>24)</sup> A descr. catalog. by Tanner, I, 260, 276; Charnock, II, 379; Oppenheim, p. 330—31. — <sup>25)</sup> A descr. catalog. by Tanner, I, 276. — <sup>26)</sup> Ibid., I, 260; Charnock, II, 379. — <sup>27)</sup> Oppenheim, p. 330—31.

tons<sup>1)</sup>, mithin ist ein Durchschnittsgewicht von mindestens 298 Tonnen anzunehmen; Fagons (Milford) 262 tons<sup>2)</sup>. Es kam also ungefähr bei den englischen Kriegsschiffen 5. Klasse auf je 7 Tonnen je 1 Faß Pulver und mindestens 23 Kugeln.

Die englischen Kriegsschiffe der 6. Klasse hatten 1400 Pfund Pulver, sowie 240 runde und 40 Stangenkugeln, in Summa 280 Kugeln an Bord<sup>3)</sup>. Hierbei wurde das Schiff *Martin* aufgeführt, 92 tons<sup>4)</sup>, 100 tons<sup>5)</sup>, 127 tons<sup>6)</sup>, mithin ist ein Durchschnittsgewicht von 106 Tonnen anzunehmen. Es kam also bei den englischen Kriegsschiffen 6. Klasse auf je 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tonnen je 1 Faß Pulver und etwa 20 Kugeln. Für die obere Geschützreihe waren 10 allgemeine Abfeuerungen mehr nötig als für die untere, weil mit den oberen Kanonen schneller geschossen wurde, auch im Kampf öfter von ihnen Gebrauch gemacht werden konnte als mit den unteren<sup>7)</sup>.

*Martin Tromp* soll 20./VI. 1653 an Bord des *Brederode* (54 Kan., 800 Tonnen, s. früher) 15 000 Pfund Pulver, die anderen stärksten holländischen Kriegsschiffe (32—40 Kan., 330—440 Tonnen) 10 000 Pfund Pulver gehabt haben<sup>8)</sup>. Da *Brederode* 800 Tonnen (s. früher) hatte, kam mithin bei dem mit den schwersten Kanonen ausgerüsteten holländischen Kriegsschiffe auf je 5 Tonnen Schiffsgewicht erst 1 Faß Pulver. Für jede Kanone sollen 20 runde und 8 Stangenkugeln (knuppels) bestimmt gewesen sein<sup>9)</sup>, es würde also auf je 5 Tonnen ca. 10 Kugeln gekommen sein. Später wurde die Zahl der Kugeln erhöht auf ungefähr 40 runde und 10 Stangenkugeln<sup>10)</sup>; dann würden ungefähr auf je 5 Tonnen bei einem Schiff von annähernd gleichem Tonnengehalt 18 Kugeln gekommen sein. Die *Amsterdamer* Kriegsschiffe hatten im Juni 1653 ca. 10 000 Pfund Pulver an Bord zu führen<sup>11)</sup> und die für das Mittelmeer bestimmten Kriegsschiffe 7000 Pfund<sup>12)</sup>. *Jan Evertsz* soll in der Schlacht bei *Lowestoft* an Bord des „t Hof van Zeeland“, 78 Kan., 17 000 Pfund Pulver gehabt haben<sup>13)</sup>. Ein holländisches Kriegsschiff von 100 Kanonen soll 30 000 Pfund Pulver an Bord gehabt haben<sup>14)</sup>. *M. de Ruijter* berechnete für sein

<sup>1)</sup> Charnock, II, 385. — <sup>2)</sup> A descr. catalog. by Tanner, I, 260; Oppenheim, p. 334—335. — <sup>3)</sup> Oppenheim, p. 341. — <sup>4)</sup> Oppenheim, p. 332—33. — <sup>5)</sup> Charnock, II, 385. — <sup>6)</sup> A descr. catalog. by Tanner, I, 262, 278. — <sup>7)</sup> Naval gunnery by Garbett, p. 11. — <sup>8)</sup> Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 280. — <sup>9)</sup> J. Tjassens, Zee-Politie der vereenigde Nederl., p. 250. — <sup>10)</sup> Dassié, L'Architecture navale, p. 90. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817. — <sup>12)</sup> Ibid., III, XXXIII, 818. — <sup>13)</sup> Ibid., V, XXXXV, 453. — <sup>14)</sup> Dassié, L'Architecture navale, p. 90.



Schiff „de 7 Provintien“ 44 000 Pfund Pulver nötig zu haben<sup>1)</sup>. Er will in der Schlacht bei Solebay 25 000 Pfund Pulver verbraucht und 3500 Kanonenschüsse getan haben<sup>2)</sup>. Schon 13./23./IX. 1653 waren für jedes holländische Kriegsschiff Pergamentpatronen zu 500 Schüssen erwünscht<sup>3)</sup>. Nach der Verordnung vom 10./III. 1665 waren für jedes Geschütz 42 Schüsse vorzusehen (Witsen, II, 385).

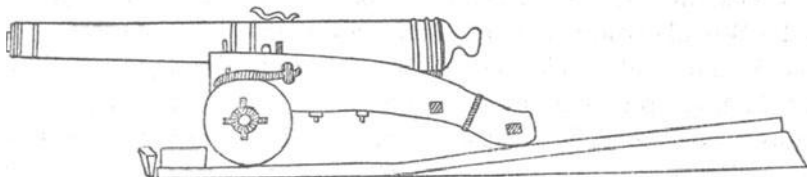
Die hauptsächlichsten Teile der Kanonen (s. Karte) waren das Bodenstück (culasse) mit Visierkorn, der Mündungsfries oder Gürtel (plate-bande), das Band um den Geschützlauf (astragale), Seele (Kaliber), Zündpfanne und Zündloch<sup>4)</sup>. Die Friesen der Kanonen und Zierrate sollen  $\frac{1}{3}$  des Ganzen gewogen haben<sup>5)</sup>. Die Geschütze hatten eine Zahl eingraviert über dem Schildzapfen. Die dazu gehörigen Laffetten wurden mit derselben Zahl gezeichnet an der Leiste unter oder nahe dem Schildzapfen. Die Kanonen auf der Backbordseite waren nummeriert und gezeichnet an derselben Seite, die auf der Steuerbordseite ebenfalls an letzterer<sup>6)</sup>.

Die Laffetten waren 2 durch Querriegel verbundene Bohlenwände von Holz, an deren Oberseite eine Ausrundung sich befand. In dieser waren die Schildzapfen des Geschützes eingelegt. An der Unterseite der Wände befanden sich erst eine<sup>7)</sup>, dann zwei Holzachsen, deren Außenenden Blockräder aus einem Stück ohne Speichen trugen<sup>8)</sup>. Die Schiffsgeschütze ruhten auf einer Laffette mit sehr niedrigen Rädern ohne Eisenwerk<sup>9)</sup>. Die hintere Oberfläche der Laffettenwände verlief in mehreren treppenförmigen Absätzen, die zum Auflegen der Hebebäume dienten<sup>10)</sup>. Die Räder der Laffetten mußten so gestellt sein, daß man das Geschütz heben

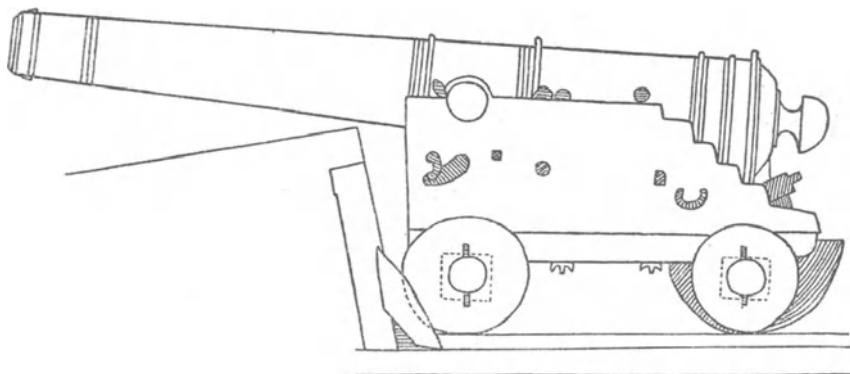
---

<sup>1)</sup> J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 657. — <sup>2)</sup> *Het Ontroerde Nederlandt*. Amsterdam 1674, p. 184; *Leven en bedrijf van M. de Ruiter*, IV, 81; *La vie et les actions du Sieur Michael de Ruyter par Barthélémy Piélat*, Amsterdam 1677, II, 43, vgl. J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, II, 308, 20 000 Pfund Pulver; A Lefèvre-Pontalis, J. de Witt, Paris, 1884, II, 321: 2500 Kanonenschüsse. — <sup>3)</sup> *Letters relating to the first Dutch war*, II, 330; vgl. Fournier, *Hydrogr.*, p. 963: 400 Patronen müssen immer nötig sein; W. Claesz, p. 38: zu jeder Kanone waren 12 gefüllte und 12 ungefüllte Patronen bestimmt; Witsen, II, 385: zu jedem Geschütz 42 Patronen zu füllen. — <sup>4)</sup> *Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy*, I, 77; J. B. T. de Boismelé, *Histoire générale de la marine*, III, Planche XV. — <sup>5)</sup> Fournier, *Hydrogr.*, p. 97. — <sup>6)</sup> John Entick, *A new naval history*, London 1757, Supplement, p. XXXIX. — <sup>7)</sup> *Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy*, I, 224; *Batailles navales par O. Troude*, I, p. 16. — <sup>8)</sup> *Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy*, I, 234; *Histoire de la milice française par G. Daniel*, II, 519; Tjard Schwarz, p. 92; Überall, *Illustr. Zeitschr. f. A. u. M.*, April 1914, p. 502. — <sup>9)</sup> Fournier, *Hydrogr.*, p. 95. — <sup>10)</sup> Tjard Schwarz, p. 92; Überall, *Illustr. Zeitschr. f. A. u. M.*, April 1914, p. 502.

und senken konnte<sup>1)</sup>. Die obere Seite der Laffette mußte auf die richtige Hälfte der Stückpforte zu stehen kommen, damit man die Kanone nach Belieben richten konnte<sup>2)</sup>. Je höher die Laffettenwände waren, desto mehr konnten die Geschütze hinten gesenkt werden, die Kissen oder Ruheriegel mußten so tief als möglich hinuntergesetzt werden, wenn man die Mündung erhöhen und einen



**Mémoires d'artillerie recueillis par Pierre Suriray de Saint-Remy, Paris 1745, Tome I, pg. 221, un affût marine ou bastard ou de place á piece de quatre.**



**Ibid. Tome I, pg. 231. Profil de l'affût portant sa pièce de trente-six.**

Bogenschuß feuern wollte<sup>3)</sup>. Die Dicke der Räder betrug bei einer Vollkartaune 1 Schuh oder Fuß, die Höhe  $2\text{--}3\frac{1}{2}$  Schuh<sup>4)</sup>. Sie wurden mit Seife geschmiert<sup>5)</sup>.

Die Geräte und Materialien eines Kanoniers bestanden außer den vorher erwähnten in Hebebäumen (Hebeisen, Brechstange, Kuhfuß, Ziegenfuß, handboom)<sup>6)</sup>, Kalibermaß von Holz oder Kupfer (s. früher)<sup>7)</sup>, Richtkeile (Stellhölzer, onderlagen)<sup>8)</sup>.

<sup>1)</sup> Witsen, II, 413. — <sup>2)</sup> W. Claesz, p. 39. — <sup>3)</sup> Michael Mieth, II, 32. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 33. — <sup>5)</sup> W. Claesz, p. 39; Witsen, II, 412. — <sup>6)</sup> L'art de bâtir les v., II, 46; J. Tjassens, Zee-Politie der vereenichde Nederl., p. 27. — <sup>7)</sup> L'art de bâtir les v., II, 54. — <sup>8)</sup> Ernesti Braunii Novissimum fundamentum, p. 93.

Sie sollen ungefähr 1' lang, 6—8'' breit, auf der einen Seite 2—3'', auf der andern  $\frac{1}{2}$ —1'' dick gewesen sein, an der stärksten Seite einen Griff gehabt haben<sup>1)</sup>. Takel (Zugseilklotze, Taljen) mit 2 Scheiben dienten dazu, das Geschütz vermittlems Taue oder Seile heraus- und hereinzuziehen<sup>2)</sup>. Diese Richtseile (stierrepen<sup>3)</sup>, Such- und Aufholertau; auch Anhaltseile oder Brooktau à 4 Schnüre (broektouw, breeching, britching, brague) wurden benutzt zum Abschwächen des Rücklaufs der Kanone und Zurückbringen in die Stückbettung<sup>4)</sup>. Ferner wurden gebraucht Sorr- oder Näh-tau<sup>5)</sup>, ein Ladestock (aanzetter, stamper, Setzkolben, Setzer) von Holz<sup>6)</sup> mit einem Stiel von der Länge des Geschützes<sup>7)</sup>, Kanonenwischer (Wischkolben), ebenfalls mit einem Stiel von der Länge des Geschützes. Am Ende des Wischers wurde Schaffell oder Bockshaut angeleimt<sup>8)</sup>, oder grobes Werg, Filz, alte Taue, starke Schweineborsten angebracht<sup>9)</sup>. Doppelköpfige Schuhnägel wurden auch verwendet zum Befestigen dieser Dinge am Stückwischer (Letters relating to the f. D. w., II, 254). Der Kolben des Wischers soll die Stärke einer  $\frac{2}{3}$  Kugel gehabt haben<sup>10)</sup>. Luntendocht wurde hergestellt von gut gedrehtem, gelaugtem und getrocknetem Werg<sup>11)</sup>. Man hatte nötig Pfühle (Bekleidungskissen)<sup>12)</sup>. Richtmaße bestanden in Richtscheite, Bleiwagen<sup>13)</sup>, Richtvisiere (Visiereisen)<sup>14)</sup>. Letztere waren auch von Kupfer<sup>15)</sup> oder von Eichenholz, 4'' dick,  $2\frac{1}{2}$ '' lang, 1'' hoch<sup>16)</sup>. Der Quadrant war von Messing oder Holz, er diente dazu, die Mitte von der Kanone vorn und hinten zu suchen und die Grade beim Bogenschießen zu bestimmen<sup>17)</sup>. Man unterschied einen Zirkel mit geraden und einen solchen mit gebogenen Schenkeln<sup>18)</sup>. Man hatte ein geometrisches Instrument zum Ent-

1) L'art de bâtir les v., II, 66. — 2) Witsen, I, 62. — 3) Groot Placaet-boeck door Cauw, II, Deel, IV, boeck, p. 337. — 4) Dassié, L'Architecture navale, p. 53; L'art de bâtir les v., II, 26; Histoire de la milice française par G. Daniel, II, 519, vgl. Tjard Schwarz, p. 93; Überall, Illustr. Zeitschr. für A. u. M., April 1914, p. 502. — 5) Dassié, l'Architecture navale, p. 90. — 6) Groot Placaet-boeck door Cauw, II, Deel, IV, boeck, p. 337; Dassié, L'Architecture navale, p. 90. — 7) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 62. — 8) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 62; Dassié, L'Architecture navale, p. 91; Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 130. — 9) Daniel Elrich, II, 9. — 10) Michael Mieth, II, 36. — 11) Dassié, L'Architecture navale, p. 91; J. B. T. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, Planche XX. — 12) Dassié, L'Architecture navale, p. 91; M. Mieth, II, 32. — 13) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 63. — 14) Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 130. — 15) Les Traveaux de Mars par Allain Manesson Mallet, Paris 1672, p. 114. — 16) Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 135. — 17) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, I, 4; Daniel Elrich, II, 9; Fournier, Hydrogr., p. 100; Les Traveaux de Mars par Mallet, III, 116; G. Schreiber, 20, cap., p. 2; ibid., 21, cap., p. 3, 7; Michael Mieth, IV, 25. — 18) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 53.

fernungsmessen<sup>1)</sup>, ein Meßinstrument (ruijlstok) um Seitenschüsse zu vermeiden<sup>2)</sup>. Zur Abgleichung der Kugel benutzte man einen Metallring<sup>3)</sup>, zur Säuberung und Öffnung des Zündlochs eine Raumnadel (Reumnadel, Reimnadel, Kartuschnadel von ungefähr 1¼ Schuh oder Fuß Länge<sup>4)</sup>. Einen Zündlochbohrer<sup>5)</sup>, Kugelbohrer, Kugelzieher (Stahlzunge), Beiß- oder Greifzange für die glühenden Kugeln<sup>6)</sup>, Zündrute (Lumpenzieher, Luntentock)<sup>7)</sup> mußte man zur Hand haben. Zum Bedecken des Zündloches bediente man sich der Stückkappe (chapiteau de lumière). An Stelle derselben verwendete man auch Bleiplatten<sup>8)</sup>. Man hatte nötig einen Rechenstab (telstok)<sup>9)</sup>, Pulvermaße, Pulversieb, Pulvertrichter, helle und Blendlaternen<sup>10)</sup>. Das Richten der Geschütze soll nachts vermittels eines Magnetkastens möglich gewesen sein. Derselbe wurde da angebracht, wo der Magnetzunge (Nadel) kein Eisen nahe war. Unter der letzteren soll sich eine Wachslinie befunden haben<sup>11)</sup>. Die Pfropfen auf den Kanonen sollen rot und weiß angestrichen gewesen sein<sup>12)</sup>. Als Vorladung (Vorschlag) wurde Heu und Stroh gebraucht<sup>13)</sup>. Dieses Material wollten die Matrosen nur ausschütteln, aber nicht ausharken<sup>14)</sup>. Werg oder Kabelgarn wurde ebenfalls als Vorschlag benutzt<sup>15)</sup>, auch Tabakstiele und in Ermangelung derselben zerschnitt man Taue und Seile<sup>16)</sup>. Man hatte Kienruß, Bleiweiß und Talg nötig<sup>17)</sup>.

Ehe man lud, blies man die Kanonen mit etwas Pulver ab<sup>18)</sup>. Zur Kugel wie zum Pulver gehörten Vorladungen (wad, valet, prop)<sup>19)</sup>. Die Kugel mußte dicht beim Pulver sein, sonst ging sie

---

<sup>1)</sup> Daniel Elrich, II, 9. — <sup>2)</sup> W. Claesz, p. 59. — <sup>3)</sup> Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 53. — <sup>4)</sup> Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 53, 63; Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 130. — <sup>5)</sup> Daniel Elrich, II, 9. — <sup>6)</sup> Ernesti Braunii Novissimum fundamentum, p. 36; Daniel Elrich, II, 9. — <sup>7)</sup> Ernesti Braunii Novissimum fundamentum, p. 36; vgl. Abraham du Quesne et la marine de son temps par A. Jal., Paris 1873, I, 497. — <sup>8)</sup> Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 130, 134. — <sup>9)</sup> Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 337. — <sup>10)</sup> Dassié, L'Architecture navale, p. 91; Fournier, Hydrogr., p. 96, 135; J. B. T. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, Planche XVI. — <sup>11)</sup> G. Schreiber, 25. cap., p. 2. — <sup>12)</sup> L'art de bâtir les v., II, 4. — <sup>13)</sup> Daniel Elrich, II, 17; Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, II, 49; Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 337. — <sup>14)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1665—66, V, 407, 22./VI. 1666. — <sup>15)</sup> Gun-wads (Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1664—65, London 1863, vol. IV, p. 106; Überall, Illustr. Zeitschr. für A. u. M., April 1914, p. 502. — <sup>16)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1664—65, IV, 465, 47 2, 516; Cal. of the St. P. D. S., Dec. 1671—17./V. 1672, p. 465, 4./V. 1672. — <sup>17)</sup> Dassié, L'Architecture navale, p. 91; ferner Materialien siehe in Praxis Artolloria, Pyrotechnicae, I, 1. — <sup>18)</sup> Witsen, II, 412. — <sup>19)</sup> Daniel Elrich, II, 17; Überall, Illustr. Zeitschr. f. A. u. M., 16. Jahrg., April 1914, p. 502. Die Pfropfen sollten rund und hart gewickelt sein (Witsen, II, 385).

zu kurz<sup>1)</sup>. Je nachdem das Geschütz ein Vorder- oder Hinterlader war, kam die Kugel oder das Pulver zuerst in das Rohr<sup>2)</sup>. Man streute auch nach achtern auf dem Bodenstück eine kleine Pulverbahn, um die Entzündung der Ladung zu vermitteln. Mit dem Pulverhorn füllte man das Zündloch mit Pulver<sup>3)</sup>. Das Richten des Rohres geschah durch Heben und Senken des Schwanzendes vermittels des Hebebaumes. Unter das Bodenstück wurde der Richtkeil untergeschoben<sup>4)</sup>. Die Entzündung geschah durch die Lunte (Zündrute), die an einem 1—1½ m langen Stock befestigt war<sup>5)</sup>. Der Rücklauf der Laffette wurde durch das Brooktau (Halttau) aufgenommen, welches durch Ringe an der Bordwand befestigt war. Dieses Tau war so lang, daß die Mündung der Kanone 1' von der Bordwand entfernt werden konnte. Dadurch bekam man Platz zum Reinigen und Laden<sup>6)</sup>.

Zur See fehlten die Ungleichheiten der Oberfläche, wie sie auf dem Lande vorkamen<sup>7)</sup>. Gleichwohl war das Richten der Kanonen zur See viel unsicherer als zu Lande<sup>8)</sup>. Man stellte an den Pfortluken Instrumente auf, um die Neigung des Schiffs festzustellen, damit man die Leegeschütze emporrichten und die Luvgeschütze senken konnte<sup>9)</sup>. Seitenvisiere waren ebenfalls hierbei erforderlich<sup>10)</sup>. Man setzte einen Keil oder Richtscheit zum Ausgleich auf die Friesen oder Gürtel der Kanonen<sup>11)</sup>. Jedes Schwanken eines Schiffs brauchte ungefähr 4 Sekunden Zeit<sup>12)</sup>. Das Feuern bei geradem Kiel war jederzeit einer neigenden Lage vorzuziehen, in der sich das Schiff in einer Mulde befand, bevor es den steigenden Einfluß der nächsten Woge fühlte, und man eine weniger beherrschende Aussicht als von der Höhe (top) einer Woge aus hatte<sup>13)</sup>. Die geeignetste Zeit zum Schuß war, wenn das eigene Schiff in der höchsten Erhebung auf dem Wasser sich befand und das feindliche sich in die Tiefe der Woge senkte. Das Ziel mußte ungefähr 20 Schritte à 5' à 0,31 m = 31 m vorausgenommen werden<sup>14)</sup>.

1) G. Schreiber, cap. 29, p. 5. Wenn die Ladung zu stark war trieb die Kugel über sich und ging zu hoch (ibid., cap. 33, p. 3). — 2) Garbett, Naval gunnery, p. 8. — 3) Überall, Illustr. Zeitschr., 16. Jahrg., April 1914, p. 502. — 4) W. Claesz, p. 40; Tjard Schwarz, p. 92. — 5) Tjard Schwarz, p. 92; Überall, Illustr. Zeitschr., 16. Jahrg., April 1914, p. 502. 6) Tjard Schwarz, p. 92; vgl. L'art de bâtir les v., I, 79; II, 26. — 7) A treatise of naval gunnery by Sir Howard Douglas, London 1860, p. 104. — 8) The Genuine use by R. Anderson, p. 26. — 9) A treatise of n. g. by Douglas, p. 445, vgl. Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 51. — 10) A treatise of n. g. by Douglas, p. 446. — 11) Fournier, Hydrogr., p. 106, vgl. Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 70. — 12) A treatise of n. g. by Douglas, p. 468. — 13) Ibid., p. 469. — 14) Fournier, Hydrogr., p. 106.

Nachteilig war es, zwischen zwei Wogen, wie beim Beginn der steigenden Bewegung zu feuern<sup>1)</sup>. Die leewärtige Neigung einer Woge war steiler als die lufwärtige. Im Schießen wurde die Erhebung der Kanone vielmehr bei der steigenden als bei der fallenden Bewegung gestört<sup>2)</sup>. Fallende Schwere beschleunigte den Gang, aufsteigende verzögerte ihn. Eine geschossene Kugel beschrieb eine Kegelnie, deren Gipfelpunkt da war, wo der Körper am höchsten war. Ein Geschütz auf 45° erhöht, sollte am weitesten tragen<sup>3)</sup>. Das Ziel wurde nach Elevationsgraden genommen<sup>4)</sup>. Je nach dem Umfang und Grad der Schnelligkeit des Geschosses wuchs der Widerstand der Luft<sup>5)</sup>. Mit der Länge des Kalibers (length of the bore) vermehrte sich die Schnelligkeit der Kugeln. Beim weiteren Anwachsen der Ladung trat stufenweise Verminderung der Schnelligkeit und Zunahme des Rücklaufs ein<sup>6)</sup>. Je stärker die Ladung war und je weniger die Kugel Windspielung hatte, desto heftiger war der Rückstoß<sup>7)</sup>. Beim Kämpfen auf der Lufseite mußte man es vorziehen, unmittelbar vor der fallenden Bewegung zu schießen, weil das Schiff da auf der Höhe der Woge war und man die Aussicht auf den Feind besser beherrschte<sup>8)</sup>. Die Bedienung der Lufgeschütze war bei größerer Krängung des Schiffes sehr erschwert und daher langsamer, da die hölzernen Radlaffetten auf dem geneigten Deck nur schwer zu bewegen und zu halten waren<sup>9)</sup>. Auf der Leeseite war zu schießen, wenn das Schiff auf die Höhe der Woge kam<sup>10)</sup>. Beim Kampf in Lee vom Feinde konnte man dessen Deck unter Feuer nehmen, beim Kampf in Luf von ihm konnte man auf die Unterwasserlinie seines Schiffes abzielen<sup>11)</sup>. Kugeln, die den feindlichen Schiffsrumpf treffen sollten, mußten bei einer fallenden Bewegung (Hinabgleiten von einer Woge) abgeschossen werden, Kugeln, die gegen die feindlichen Masten und das Takelwerk gerichtet, bei einer steigenden Bewegung (Hinaufgleiten auf eine Woge)<sup>12)</sup>. Man mußte, wenn das Ziel weit war, hoch richten und, wenn es nahe war, niedriger<sup>13)</sup>. Im Nahkampf

1) A treatise of n. g. by Douglas, p. 470. — 2) Ibid., p. 470. — 3) Witsen, II, 413. — 4) A treatise of n. g. by Douglas, p. 28. — 5) Ibid., p. 29. — 6) Ibid., p. 96. — 7) M. Mieth, II, 52; vgl. Fournier, Hydrogr., p. 99: eine gebundene Kanone hatte stärkere Schußkraft als eine solche mit freierem Rücklauf; ferner The History of the Royal Society of London for the improving of natural knowledge by Th. Sprat, London 1667, B. Experiments of the recoiling of guns by William Lord Viscount Brouncker, p. 233—39. — 8) A treatise of n. g. by Douglas, p. 470, 471. — 9) Tjard Schwarz, p. 124. — 10) A treatise of n. g. by Douglas, p. 470, 471. — 11) A treatise of n. g. by Douglas, p. 472. — 12) Ibid., p. 473. — 13) M. Mieth, II, 44; G. Schreiber, 30. cap., p. 2.

war niedrig zielen besser als hoch, verfehlte man den Rumpf, traf man immer noch die Takelage, zielte man aber hoch, traf man nur die Takelage und den Mast, und zwar mit geringerer Wirkung<sup>1)</sup>. Im Nahkampf sollte man auch danach trachten, das feindliche Deck möglichst von Mannschaften zu säubern. Kugeln von schwerem Kaliber auf Segel- und Tauwerk zu verwenden, wurde für Verschwendung gehalten<sup>2)</sup>. War das feindliche Schiff sehr dicht heran, konnten die Deckkanonen nicht mehr genügend zum Zielen nach der Takelage erhoben werden<sup>3)</sup>. Bei heftigem Wind war letztere eher zu vernichten als bei mäßigem<sup>4)</sup>. Wenn die Genauigkeit nicht beeinträchtigt wurde, war Schnellfeuer beim Nahkampf von größter Entscheidung<sup>5)</sup>. War der Schuß zu hoch über das Ziel gegangen, wurde vorn Wachs aufgesetzt<sup>6)</sup>, war er zu kurz gegangen, wurde hinten Wachs aufgesetzt. Ging der Fehlschuß auf die rechte Seite, wurde hinten auf die linke Seite Wachs aufgesetzt und umgekehrt<sup>7)</sup>. Je mehr Schüsse aus einem Geschütze abgegeben wurden, desto weniger sollen sie in die Ferne gegangen sein wegen Vermehrung der Hitze und größeren Verzehrens der Kraft durch den die Kugel treibenden Dunst<sup>8)</sup>. Je gerader die Schüsse, desto schwerfälliger und schwächer, je erhöhter, desto schärfer und gewaltiger flogen sie<sup>9)</sup>. Die Kugel ging kürzer über Wasser als über Land<sup>10)</sup>. Man konnte zur See nicht so weit schießen und nicht mit so langen Kanonen wie zu Lande<sup>11)</sup>. Das Wasser täuschte mehr als das Land. Es schien alles näher zu sein, als es in Wirklichkeit war und die Kraft der Kugel wurde durch die Feuchtigkeit der Luft über dem Wasser sehr geschwächt<sup>12)</sup>. Eine Kugel, die vorne oder hinten abgeschossen wurde, bewegte das Schiff nicht so heftig als eine auf den Breitseiten abgeschossene<sup>13)</sup>. Bei seitlicher und eiliger Fahrt eines feindlichen Schiffes hatte man 2 Schiffslängen voraus zu richten und bei  $1\frac{1}{2}$  Schiffslängen voraus zu feuern<sup>14)</sup>. Bei lebhaftem Winde hatte man eine Schiffslänge

1) A treatise of n. g. by Douglas, p. 473; vgl. Witsen, II, 412. — 2) A treatise of n. g. by Douglas, p. 473. — 3) Ibid., p. 476. — 4) Ibid., p. 477. — 5) Ibid., p. 484. — 6) Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 29. — 7) Ibid., p. 30. — 8) Ibid., p. 47, vgl. G. Schreiber, 21. cap., p. 3; Mieth, II, 43 (ibid., II, p. 41–42, wird das Gegenteil behauptet). — 9) M. Mieth, II, 41; vgl. Fournier, Hydrogr., p. 99. — 10) Witsen, II, 412, — 11) G. Schreiber, 31. cap., p. 1. — 12) Ufano, VI., 347; W. Claesz, p. 94; Fournier, Hydrogr., p. 98; vgl. Ufano, VI, 214–215, wo das Gegenteil behauptet wird und Deutschland zur See, unabhängige Wochenschrift, 1917, 2. Jahrg., Doppelheft 33/34, p. 5–6, Zielen und Schießen auf hoher See von Otto Streiter. — 13) G. Schreiber, 31. cap., p. 2. — 14) Ufano, VI, 348; G. Schreiber, 31. cap., p. 2; vgl. Fournier, Hydrogr., p. 106 (s. vorher).

voraus zu richten und zu feuern, wenn das Vorderteil des eignen Schiffes neben das feindliche Schiff zu laufen kam; bei ruhigem Winde, wenn das Hinterteil des eignen Schiffes neben das feindliche zu laufen kam,  $\frac{1}{2}$  Schiffslänge<sup>1)</sup>. Bei stark gekrümmten Flugbahnen gab es viele Unterwassertreffer<sup>2)</sup>. Geschosse, die unter einem geringeren Winkel als  $12^\circ$  die Wasseroberfläche trafen, prallten ab. Die unter größerem Winkel auftreffenden Geschosse gingen entweder infolge Ablenkung bald nach oben aus dem Wasser heraus oder sie büßten im Wasser schnell ihre Wirkungsfähigkeit ein. Auf eine wesentliche Wirkung gegen die Unterwasserteile eines Schiffes durch das Wasser hindurch war weder bei Steilbahn- noch Flachbahnfeuer zu rechnen<sup>3)</sup>. Die hohle See hob das Schiff in die Höhe und teilte ihm neue Bewegung mit<sup>4)</sup>, das Schiff beschleunigte seine Bewegung im Fallen<sup>5)</sup>. Je mehr die hohle See Kraft hatte, ein Schiff zu heben, desto mehr schwankte es<sup>6)</sup>.

Zwischen den Schüssen fegte man mit dem trocknen oder feuchten Wischer<sup>7)</sup>. Man setzte zwischen 2 Kanonen einen Schiffszuber voll Wasser und befeuchtete sie nach dem 7. oder 8. Schuß. War das Geschütz heiß, brauchte man weniger Pulver, als wenn es kalt war<sup>8)</sup>. Wurde die Kanone nicht mehr gebraucht, wurde die Mündung mit einem hölzernen Pfropfen zugemacht<sup>9)</sup>. Ein solcher, ausgehöhlt in Zylinderform nach der Kugel und dem Pulver zu, diente als Watte<sup>10)</sup>.

In England war der Platz, wo die großen Geschütze probiert wurden, „the old Artillery Ground“, bekannt als Teazle Clove, zur ehemaligen Priorei und dem Hospital St.-Mary Spital jenseits Bishopsgate gehörig<sup>11)</sup>.

Was die Kernschußweite anlangte, so wurde angegeben bei het heel canon, 48-Pfünder, 250 passen à 5' à 31 cm =  $387\frac{1}{2}$  m<sup>12)</sup>, cannon of VII, 42-Pfünder, 2422 yards (2 yards à 1,8 m) = 2180 m<sup>13)</sup>, demi-cannon, 33-Pfünder, 1577 yards = 1425 m<sup>14)</sup>, einem nicht bezeichneten 33-Pfünder 600 pas communs à 3' à 31 cm = 558 m<sup>15)</sup>, het

<sup>1)</sup> Ufano, VI, 348. — <sup>2)</sup> Marine-Rundschaу 1913, 24. Jahrg., Teil I, Seekriegsgeschichtliche Milieustudien von Glatzel, p. 141—150. — <sup>3)</sup> v. Alten, Handbuch f. H. u. Fl., IV, 181. — <sup>4)</sup> Paul Hoste, L'art des armées navales, Lyon 1697, II, 68. — <sup>5)</sup> Ibid., II, 69. — <sup>6)</sup> Ibid., II, 76. — <sup>7)</sup> Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 66. — <sup>8)</sup> W. Claesz, p. 40; Witsen, II, 412. — <sup>9)</sup> Witsen, II, 412. — <sup>10)</sup> Philosophical Transactions, Experiments for improving the art of gunnery by Sir Robert Moray, II, p. 476. — <sup>11)</sup> Pepys, The Diary, VIII, 301. — <sup>12)</sup> W. Claesz, p. 44. — <sup>13)</sup> The Genuine use of the Gune by R. Anderson, p. 28; vgl. John Entick, A new naval history, London 1757, Supplement, p. VII. — <sup>14)</sup> The Genuine use by Anderson, p. 28. — <sup>15)</sup> Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 114.



halve canon, 24-Pfünder, 200 passen = 310 m<sup>1)</sup>, el medio cañon, 24-Pfünder, 425 passos à 5' à 31 cm = 659 m<sup>2)</sup>, einem 24-Pfünder 800 pas communs = 744 m<sup>3)</sup>, de demij-canon-draeck, 24-Pfünder, 90 passen = 139½ m<sup>4)</sup>, culverin, 18-Pfünder, 1000 yards = 900 m<sup>5)</sup>, culebrina extraordinaria, 16-Pfünder, 560 passos = 868 m<sup>6)</sup>, couleuvrine, 16-Pfünder, 800 pas communs = 744 m<sup>7)</sup>, het velt-stuk, 12-Pfünder 150 passen = 232½ m<sup>8)</sup>, de quartier-draeck, 12-Pfünder, 70 passen = 108½ m<sup>9)</sup>, einem 12-Pfünder 450 pas communs = 419 m<sup>10)</sup>, demi-culverin, 10-Pfünder, 733 yards = 660 m<sup>11)</sup>, la media culebrina ordinaria, 10-Pfünder, 450 passos = 698 m<sup>12)</sup>, einem 8-Pfünder 400 pas communs = 372 m<sup>13)</sup>, saker, 6-Pfünder, 371 yards = 334 m<sup>14)</sup>, el octavo de cañon, 6-Pfünder, 320 passos = 496 m<sup>15)</sup>, het valkonet, 6-Pfünder, 200 passen = 310 m<sup>16)</sup>, de draeck, 6-Pfünder, 50 passen = 77½ m<sup>17)</sup>, minion, 4-Pfünder, 238 yards = 214 m<sup>18)</sup>; einem 4-Pfünder 300 pas communs = 279 m<sup>19)</sup>, de kleijne draecken, 3-Pfünder, 20 passen = 31 m<sup>20)</sup>, faulcon, 2¼-Pfünder, 166 yards = 151 m<sup>21)</sup>, einem 2-Pfünder 150 pas communs = 140 m<sup>22)</sup>. Ferner finden sich folgende Andeutungen über die Kernschußweite vor: 5—800 Schritte<sup>23)</sup> = 385—616 m, 6—700 pas communs = 558—651 m<sup>24)</sup>, 400 yards = 360 m<sup>25)</sup>, 464—567 Schritte à 2⅔ rheinische Fuß oder 82 cm = 380—467 m<sup>26)</sup>. 36-, 32- und 24-Pfünder sollen bei 8° Elevation 2000—2500 yards oder 1800—2200 m weit gegangen sein<sup>27)</sup>.

Wir ersehen aus vorhergehendem, daß die englischen Kartaunen oder Kanonen und Halbkanonen die größten Schußweiten aufzuweisen haben, ebenso die englischen Feldschlangen. Bei der Verschiedenartigkeit der Geschütze konnte nur geringe Überein-

1) W. Claesz, p. 45. — 2) Ufano, VI, 35. — 3) Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 114. — 4) W. Claesz, p. 48. — 5) The Genuine use by Anderson, p. 28. — 6) Ufano, VI, 31. — 7) Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 114. — 8) W. Claesz, p. 46. — 9) Ibid., p. 48. — 10) Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 114. — 11) The Genuine use by Anderson, p. 28. — 12) Ufano, VI, 20. — 13) Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 114. — 14) The Genuine use by Anderson, p. 28. — 15) Ufano, VI, 36. — 16) W. Claesz, p. 46. Hier liegt wohl ein Druckfehler vor. — 17) W. Claesz, p. 48. — 18) The Genuine use by Anderson, p. 28. — 19) Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 114. — 20) W. Claesz, p. 48. — 21) The Genuine use by Anderson, p. 28. — 22) Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, I, 114; vgl. weitere Angaben Ufano, VI, 19—21, 26—27; 29—32, 35—37. — 23) G. Schreiber, 18. cap., p. 6, der Schritt zu 2½ Schuh à 31 cm gerechnet; vgl. ibid., 26. cap., p. 3; 8. cap., p. 2. — 24) Les Travaux de Mars par A. M. Mallet, Paris 1672; III, 116. — 25) An History of Marine Architecture by Chamock, II, 178. — 26) Vorlesungen über die Systematik der Artillerie von L. v. Breithaupt, p. 152. — 27) Tjard Schwarz, p. 138; ein 24-Pfünder soll auf nahe Entfernung eine Eichenholzstärke von 5' durchschlagen haben (ibid., p. 139), vgl. Ernesti Braunii Novissimum fundamentum, p. 52, über die Schußweite bei Bogenschüssen.

stimmung in den einzelnen Angaben herrschen. Die Gewißheit des Treffens mußte zunehmen, je mehr man die Theorie des Schießpulvers und die wärmeleitende Kraft des Geschützmetalls beachtete<sup>1)</sup>.

Die Hauptbahnbrecher für die artilleristische Wissenschaft waren Digges, Galilei und Torricelli<sup>2)</sup>. Leonard Digges, geb. zu Digges Court (Kent), Geometer, gestorben um 1571, hatte für den militärischen Gebrauch der Artillerie the Stratioticos (*δ στρατιωτικός*) zu schreiben begonnen. Dieses Werk wurde durch seinen Sohn Thomas Digges 1579 und 1590 vollendet<sup>3)</sup>. Auf p. 349 genannter Schrift untersuchte er, welche Bahn die Kugel flog, ob die Kurve (krumme Linie) einer Ellipse (Eilinie) oder Parabel (Kegellinie) oder Hyperbel (Kegelschnitt) glich<sup>4)</sup>. Galileo Galilei, 1564—1642, entdeckte die Fallgesetze<sup>5)</sup>. In seiner Schrift: *Quarto dialogo delle Nuova Scienza*, Leiden 1638, p. 180, bewies er, daß die Flugbahn in der krummen Linie einer Parabel bestand und gab *ibid.*, p. 212, eine Tafel über die horizontale Schußweite<sup>6)</sup>. Evangelista Torricelli, 1608—1647, Mathematiker<sup>7)</sup>, berechnete in seinem Werke: *De motu gravium et naturaliter projectorum*, Florenz 1641, liber secundus, p. 206, die horizontale Schußweite nach der Tafel der sinus und die größte Höhe nach dem sinus versus eines Bogens<sup>8)</sup>. René Descartes, 1596—1650, wirkte als Mathematiker gleichfalls für die Artilleriewissenschaft<sup>9)</sup>. Der mathematische Beweis war sicherer als die mechanische Prüfung<sup>10)</sup>. Ohne mathematische Grundsätze war die ganze Kunst der Artillerie mangelhaft<sup>11)</sup>. Deschales war der erste, der die Geschützwissenschaft 1674 in die Reihe der mathematischen Disziplinen aufnahm<sup>12)</sup>, desgleichen nahm Franciscus Blondel dieselbe in die Reihe der mathematischen Wissenschaften auf<sup>13)</sup>.

---

1) Vorlesungen über die Systematik der Artillerie von L. v. Breithaupt, p. 88. — 2) The Genuine use by Robert Anderson, Preface, p. V. — 3) Pierre Larousse. — 4) The Genuine use by Anderson, Preface, p. V. — 5) Witsen, II, 413; vgl. Hoyer, II, 48: Galileus de Galileis Discorsi et demonstrationi matematici intorno a due scienze attenenti alla mechanica et movimenti locali Leone 1638 = Discursus et demonstrationes mathematicae circa duas novas scientias pertinentes ad mechanicam et motum localem, quibus acc. Appendix de centro gravitatis quorundam solidorum; Lugd. Bat. 1699; Hoyer, II, 49. Galilei's Theorie wurde von R. Anderson angewandt. — 6) The Genuine use by Anderson, Preface, p. V. — 7) Witsen II, 413; Hoyer, II, 48. — 8) The Genuine use by Anderson, Preface, p. V. — 9) Witsen, II, 413. — 10) The Genuine use by Anderson, p. 26. — 11) *Ibid.*, p. 27. — 12) Hoyer, II, 49; R. P. Claudii Francisci Milliet Dechales, e societate Jesu Cursus seu Mundus Mathematicus, Lugduni 1690. — 13) Hoyer, II, 50; Franciscus Blondel, L'art de jetter les bombes, Paris 1683 (Staats-Bibliothek: Amsterdam 1690).

Man rechnete als Bedienung 3 Mann für ein Steingeschütz<sup>1)</sup>. Die Holländer nahmen durchschnittlich 4 Mann als Geschützbedienung pro Stück an<sup>2)</sup>. 8 Mann sollten für eine eiserne, 7 Mann für eine metallene Vollkanone genügen, 6 für einen eisernen 24-Pfünder, 5 für einen bronzenen 24-Pfünder, 4 für einen eisernen wie kupfernen 12-Pfünder, 3 für einen kupfernen 9-Pfünder, ebensoviel für einen 6-Pfünder<sup>3)</sup>. Später soll man 14 Mann für einen 36-Pfünder<sup>4)</sup>, 11 für einen 24-Pfünder, 9 für einen 18-Pfünder, 4 für einen 4-Pfünder gerechnet haben. Weitere Leute waren zur Munitionsbeschaffung nötig<sup>5)</sup>. Schon 31./III. 1599 fanden sich bei den Holländern Anweisungen für das Verhalten der Kanoniere<sup>6)</sup>. Die Feuereschwindigkeit war abhängig von der Geschicklichkeit der Mannschaft<sup>7)</sup>. Die Engländer bildeten nur wenige Spezialisten aus, eine englische Kanone soll 5 Schüsse abgegeben haben gegen 4 bei den Holländern<sup>8)</sup>. Die letzteren kamen später auf den Gedanken, zur Erziehung von Kanonieren eine Schule zu gründen, auf jedem Kriegsschiffe sollten 8—10 Mann als Kanoniere ausgebildet werden und der Oberkanonier für jeden Mann, den er ausgebildet, 10 Gulden erhalten (Johan de Witt en zijn tyd door P. Simons, Amsterdam 1842, III. Deel, X. Hoofdstuk, p. 221, nach Resol. der St. v. Holl. 1670, p. 539). Man nahm an, daß eine Vollkanone nur 30, eine  $\frac{3}{4}$ -Kartaune 40, eine halbe Kartaune 50, eine  $\frac{1}{4}$ -Kartaune 60, eine Feldschlange 60, eine halbe Feldschlange 75, eine  $\frac{1}{4}$ -Feldschlange 80, ein Falke 90, ein Falkonett 100 Schüsse pro Tag abfeuern konnte<sup>9)</sup>. Später rechnete man 60 Schüsse pro Tag auf eine Vollkanone und 80—100 auf eine halbe<sup>10)</sup>. Der Artilleriekampf in der Querabrichtung wurde anfänglich meist nur

1) Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, II, 49. — 2) Thurloe, A Collection of the State Papers, II, 67; vgl. Histoire de la milice française par G. Daniel, Amsterdam 1724, II, 531: zu jeder Kanone 7, 9 und 11 Mann mit einem Stückmeister je nach der Größe des Kalibers erforderlich. — 3) Naval gunnery by Garbett, p. 11. — 4) Tjard Schwarz, p. 93. — 5) Ibid., p. 94; die Engländer sollen anfänglich das 5—6fache ihrer Geschützzahl als Schiffsbemannung, die Holländer das 3—4fache, später, als die Gegner ihre Mannschaftszahl erhöht, auch das 5—6fache gerechnet haben (De Nederl. Mariniers door Cambier Helder, 1899, p. 3; J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 376, 378, 644); vgl. A descriptive catalogue by Tanner, I, 238, wonach bei einem Schiff von 40—400 Tonnen 1 Mann auf je 4 Tonnen, bei Schiffen über 400 Tonnen 1 Mann auf je 3 Tonnen angenommen wurde; The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 44. Wenn die Engländer  $\frac{1}{5}$  Mannschaften mehr an Bord hatten als die Holländer, so verursachte ihnen dies keinen größeren Menschenverlust, da ihre Kanonen weiter gingen. — 6) Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 336. — 7) Tjard Schwarz, p. 94. — 8) Rittmeyer, Seekriege, I, 196. — 9) G. Schreiber, 26. cap., p. 3. — 10) M. Mieth, IV, 16., vergl. W. Claesz, p. 49, 10 Schüsse pro Stunde, 80—100 pro Tag.

auf Pistolen- und Musketenschußweite wegen der geringen Treffsicherheit der Geschütze geführt<sup>1)</sup>. Der Kampf dauerte bei der langsam und unsicher schießenden Artillerie stundenlang<sup>2)</sup>. Der Fortschritt der Artillerie hielt nicht gleichen Schritt mit dem des Schiffbaues, daher war auch im dritten holländischen Krieg der Schiffsverlust ein bedeutend geringerer<sup>3)</sup>. Die holländische artilleristische Leistung wurde im dritten holländischen Kriege eine bessere als die englische<sup>4)</sup>.

Wenn man eine Kanone abkühlen wollte, bedeckte man dieselbe mit nassen wollenen Decken<sup>5)</sup>, nassen Häuten<sup>6)</sup>, nassen haarigen Kleidern<sup>7)</sup>. Man tunkte außerdem den Wischer in Essig und fegte damit das Rohr innen aus, nach  $\frac{1}{4}$  Stunde soll Kühlung erfolgt sein<sup>8)</sup>. Einige Ladeschaufeln voll Pulver im Wasserfaß gerührt und dann in das Geschütz gebracht, soll ebenfalls gute Dienste zur Abkühlung getan haben<sup>9)</sup>.

Das Vernageln der Kanone geschah durch kleine eiserne Keile<sup>10)</sup>. Wollte man dieselbe wieder brauchbar machen, wurde um das Zündloch ein Kästchen mit Wachs festgeklebt, welches oben weiter war, unten Zündlochsenge haben mußte, dann wurde Scheidewasser hineingegossen, am andern Morgen mit dem Hammer auf das vernagelte Zündloch geschlagen und mit der Zange die eisernen Keile oder Nägel entfernt<sup>11)</sup>. Man trieb auch die Nägel mit einem runden Stahl in das Geschütz hinein, schüttete Pulver auf und schoß sie ab<sup>12)</sup>. Bei einer eisernen Kanone soll es sich aber empfohlen haben, lieber ein neues Zündloch zu bohren<sup>13)</sup>.

Ein ausgebranntes Zündloch hatte man voll Zinn zu gießen und neu zu bohren<sup>14)</sup>.

Aus Mörsern wurden Steinkugeln geschossen<sup>15)</sup>. Diese soll man damit 44—975 Schritte<sup>16)</sup> = 33—731 m (5 Schritt = 1 Rute =

1) Rittmeyer, Seekriege, I, 183. — 2) Ibid., I, 186. — 3) Marine-Rundschau, 1907, 3. Heft, Die Tactic de Ruyters von Lassen, p. 293; Rittmeyer, Seekriege, I, 329, 354. — 4) Rittmeyer, Seekriege, I, 314; vgl. J. J. Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 388, 402. Die Holländer sollen im Geschütz- bedienen überhaupt geschickter gewesen sein. — 5) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 69. — 6) Mieth, I, 86; IV, 16. — 7) W. Claesz, p. 49. — 8) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 69. — 9) Mieth, I, 86, IV, 17. — 10) Daniel Elrich, II, 21. — 11) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 69, vgl. Daniel Elrich, II, 22; Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 54. — 12) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 70; Daniel Elrich, II, 22. — 13) Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 54. — 14) Ibid., p. 55. — 15) Pepys, The Diary, VI, 290; Tjard Schwarz, p. 84; über das Laden siehe Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 56; über das Pulver dazu siehe Fournier, Hydrogr., p. 98; Mémoires d'artillerie par P. S. de St.-Remy, II, 54; über die Geräte s. Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 53. — 16) Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 54.

3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> m), sogar 1000—1200 Schritte = 750—900 m weit haben schießen können<sup>1)</sup>. Granaten von 50, 100, 150 und 200 Pfund wurden durch die Mörser 800—850 Schritt = 600—637 m weit gefeuert<sup>2)</sup>. Der englische Ingenieur Robert Malthus soll zuerst Proben mit dieser Art Geschütz angestellt haben<sup>3)</sup>. Schon 31./III. 1599 wurden holländischerseits Anweisungen erteilt an die Feuerwerksmeister zur Bereitung von Granaten, Sprengtonnen (Sturm-fässern = Petarden) und Raketen<sup>4)</sup>. Granaten wurden angezündet entweder mit einer hölzernen Zündrute<sup>5)</sup> oder einer papiernen Raketenröhre<sup>6)</sup>.

Des Chiens hatte Mittel gefunden, um Bomben schießen zu können wie eine Kugel<sup>7)</sup>. Seitdem ein Feuerwerker aus Venloo (an der Maas) 1588 brauchbare Sprengstoffe konstruiert hatte, war mehr Steilfeuer angewandt worden. Man hatte die Granaten (Sprenggeschosse mittleren Kalibers) aus Haubitzen (glattes Wurfgeschütz) in mäßig hohem und Bomben (schwere Sprenggeschosse) aus Mörsern in sehr hohem Bogen geworfen<sup>8)</sup>. Kleine Granaten wurden von Musketen geschossen und gingen bis 300 Schritt = 225 m weit<sup>9)</sup>. Sie waren von Eisen, Metall, Glas oder gemischtem zerbrechlichem Metall<sup>10)</sup>. Man verwendete dazu in der Mischung 12 Pfund feines Pulver, 6 Pfund Salpeter, 3 Pfund Schwefel, 2 Pfund Geigenharz<sup>11)</sup>. Handgranaten bewahrte man in Segeltuchbeutel; gewöhnlich je 4 Stück zusammen (Til orlogs under de Ruyter, Dagbogsoptegnelser af H. Svendsen, udgivne ved Grove, Kjobenhavn 1909, p. 151). In Holland wurden namentlich durch Adolf Sleevecht, Feuerwerker und Ingenieur, früher einfacher Kanonier im ersten holländischen Kriege, Sprengkugeln verfertigt<sup>12)</sup>. 1./VI. 1667 soll Charles II. von England neue Granaten eines Erfinders aus Deutschland probiert haben<sup>13)</sup>. Prinz Rupert wendete 1673 in der Schlacht bei Texel selbsterfundene Sprengstücke (Petarden) an<sup>14)</sup>.

<sup>1)</sup> Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 109. — <sup>2)</sup> W. Claesz, p. 128; vgl. Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 300. — <sup>3)</sup> To hit a Mark demonstrated by Robert Anderson, London 1690, p. 29. — <sup>4)</sup> Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 351—55. — <sup>5)</sup> J. B. T. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, Planche XX. — <sup>6)</sup> Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, I, 41—42. — <sup>7)</sup> Histoire de la milice française par G. Daniel, II, 518. — <sup>8)</sup> v. Alten, Handbuch f. H. u. Fl. IV, 196. — <sup>9)</sup> Novissimum fundamentum Ernesti Braunii, p. 168. — <sup>10)</sup> To hit a Mark demonstrated by R. Anderson, London 1690, p. 29; vgl. J. B. T. de Boismelé, Histoire générale de la marine, III, Planche XX. — <sup>11)</sup> To hit a Mark by Anderson, p. 32. — <sup>12)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 658, nach Notul der Adm. van Zeeland, 1665. — <sup>13)</sup> The Diary of John Evelyn, ed. by Austin Dobson, London 1906, II, 272. — <sup>14)</sup> Vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1./III—31./X. 1673, p. 434; A note on the Drawings by J. S. Corbett, Printed for the Navy Records Society, vol. XXXIII, London 1908, p. 37.

Von den Handfeuerwaffen kamen in Betracht der Doppelhaken (el esmeril) mit einer Kernschußweite von 158 passos = 245 m<sup>1)</sup>, oder 400 Schritte (5 Schritte =  $3\frac{3}{4}$  m) = 300 m<sup>2)</sup> oder 500—1000 Schritte = 375—750 m Schußweite<sup>3)</sup>, die Arkebuse (el arcabuz) oder Hakenbüchse mit einer Kernschußweite von 71 passos = 110 m<sup>4)</sup> oder 50 hexapedas (*ἑξάπεδος* = 1 Klafter à 6') = 93 m<sup>5)</sup>. Diese wurden verdrängt von der Muskete<sup>6)</sup> und dem Musketon<sup>7)</sup>. Die gemeine Muskete (el mosquete ordinario de quijote) hatte 93 passos = 144 m Kernschußweite<sup>8)</sup> oder 200 yards = 180 m<sup>9)</sup> oder 160 paces à 5' à 31 cm = 248 m Schußweite<sup>10)</sup>. Der Musketon (el mosqueton) hatte 121 passos = 188 m Kernschußweite<sup>11)</sup>. Das Kaliber war unbekannt<sup>12)</sup>. Die Verschiedenheit der Musketen auf ein und demselben Schiffe war groß, einige schossen 12 Kugeln in einem Pfund<sup>13)</sup>, andere 18 in einem Pfund. Die Pulvermischung für dieselben war 100 Pfund Salpeter, 18 Pfund Schwefel, 20 Pfund Kohle oder 100 Pfund Salpeter, 15 Pfund Schwefel, 18 Pfund Kohle<sup>14)</sup>. Die Musketen zur See mußten stärker als die zu Lande sein<sup>15)</sup>. Über die Anzahl von Musketen und Musketons auf englischen Schiffen finden sich Angaben vor<sup>16)</sup>. Luntenschlösser waren bei diesen Gewehren zur See nicht passend<sup>17)</sup>. Das Luntenschloß, ein Mechanismus zur selbsttätigen Entzündung von Gewehrladungen, war im 14. Jahrhundert erfunden worden, 1517 zu Nürnberg das Radschloß, ein stählernes, gegen einen Flintenstein rotierendes Rad, 1630 das Flintensteinschloß, Feuer-

<sup>1)</sup> Ufano, VI, 21, vgl. el esmeril bastardo und el esmerilejo, beide hatten 147 passos oder 228 m Kernschußweite (Ufano, VI, 27, 32). — <sup>2)</sup> Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, II, 61. — <sup>3)</sup> Daniel Elrich, II, 61. — <sup>4)</sup> Ufano, VI, 21; vgl. el arcabuz bastardo und el arquebuso, beide hatten 67 passos = 104 m Kernschußweite (Ufano, VI, 28, 32). — <sup>5)</sup> F. Marini Mersenni *minimi Ballistica et Acontismologia*, Parisiis 1644, p. 88. — <sup>6)</sup> Hoyer I, 442; J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 660. <sup>7)</sup> Thurloe, *A Collection of the State Papers*, I, 439. — <sup>8)</sup> Ufano, VI, 21, vgl. el moxquete bastardo und el moxquete extraordinario de quixote, beide hatten 87 passos = 135 m Kernschußweite (Ufano VI, 28, 32). — <sup>9)</sup> *To cut the rigging and proposals for the improvement of great artillery* by R. Anderson, London 1691, p. 4. — <sup>10)</sup> *The Genuine use* by Anderson, p. 32 nach Sir Jonas Moore, *The modern fortification*, London 1672, p. 48; vgl. Hoyer, I, 442, 300 Schritte oder 60 rheinische Ruten = 225 m; *De Nederl. Mariniers van 1665—1900* door J. R. J. P. Cambier, Helder 1899, p. 10, größte Schußweite 300 passen = 465 m. — <sup>11)</sup> Ufano, VI, 21, vgl. el mosqueton bastardo 113 passos = 175 m (Ufano, VI, 28), el moxqueton de posta 128 passos = 198 m (Ufano VI, 32), blunderbuss, *Doppelbüchse* (Thurloe, *a Collection of the State Papers*, I, 439, 9./IX. 1653). — <sup>12)</sup> *De Nederl. Mariniers* door J. R. J. P. Cambier, p. 10. — <sup>13)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 452; *De Nederl. Mariniers* door Cambier, p. 10. — <sup>14)</sup> *Artilleriae pars prima Casimiri Siemienowicz, Amsterodami 1650*, p. 74. — <sup>15)</sup> Fournier, *Hydrogr.*, p. 136. — <sup>16)</sup> Oppenheim, p. 341. — <sup>17)</sup> *Leven van M. de Ruiter* door G. Brandt uitgeg. door E. M. Engelberts, II, 562; *De Nederl. Mariniers* door Cambier, p. 9.

steinschloß oder Schnapphahnschloß. Die älteren Gewehrschlösser, namentlich Luntenschlösser, wurden durch Schnapphahnschlösser ersetzt<sup>1)</sup>. Zur Ausrüstung eines Musketiers gehörten ein Schultergehänge, woran ein Behälter angebracht war mit je einer Ladung Schießpulver, ein Ledersack mit ca. 30 Stück Kugeln und ein Pulverhorn mit Zündpulver. Papierpatronen soll es nicht für die Seesoldaten gegeben haben<sup>2)</sup>.

Pistolen sollen 50—60 Schritt (5 Schritte = 1 Rute =  $3\frac{3}{4}$  m) =  $37\frac{1}{2}$ —45 m weit gegangen sein<sup>3)</sup>. Die Pulvermischung für dieselben war 100 Pfund Salpeter, 10 Pfund Schwefel, 15 Pfund Kohle oder 100 Pfund Salpeter, 10 Pfund Schwefel, 8 Pfund Kohle<sup>4)</sup>.

18./II. 1661 soll Edward, Marquis of Worcester, eine Art Pistole erfunden haben, welche in  $\frac{1}{10}$  Stunde geladen und wiedergeladen werden konnte, 3./III. 1664 soll Abraham Hill ein Gewehr erfunden haben, welches 7—8 Ladungen Musketenkugeln auf einmal aufnehmen konnte<sup>5)</sup>. Ein Bedienter des Bischofs von Münster, Bernhard von Galen, erfand eine Schraubenflinte (screwed gun, Hinterlader mit Schraubenverschluß) welche 200 Yards = 180 m weit getragen haben soll<sup>6)</sup>. Der Kaiserliche Arzt zu Moskau, Dr. Collins, soll mit geschmolzenem Blei ohne Schießpulver bessere Wirkung erzielt haben als mit Kettenkugeln<sup>7)</sup>. Über das Färben von Holz und Leder<sup>8)</sup>, sowie dasjenige von Eisen und Kupfer mit Öl in Schwarz, von Gewehrläufen und Gewehrschlössern in Blau und Rot durch Erhitzen finden sich Andeutungen vor<sup>9)</sup>.

Feuerpfeile wurden verschiedenartig verwendet, um die Segel und das Takelwerk in Brand zu bringen. Sie hatten vorn eine scharfe Spitze und waren umwickelt mit Säckchen, welche Brennstoff enthielten. An ihren Schäften befanden sich Häkchen zum Anhängen an die feindlichen Segel<sup>10)</sup>. Die brennbaren Stoffe mußten solche sein, die leicht Feuer fingen, aber schwer zu löschen waren (Harzkörper) und eine Art wildes Feuer unterhielten<sup>11)</sup>. Es soll

<sup>1)</sup> Leven van M. de Ruiter, II, 562; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 34, 16./XII. 1652; De Nederl. Mariniers door Cambier, p. 9, 10./XII. 1665, p. 12. — <sup>2)</sup> De Nederl. Mariniers door Cambier, p. 9. — <sup>3)</sup> Daniel Elrich, II, 16. — <sup>4)</sup> Artillerae pars prima Casimiri Siemienowicz, p. 74. — <sup>5)</sup> Pepys, The Diary, IV, 65. — <sup>6)</sup> The works of Sir William Temple, London 1770, I, 267. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1666—67, VI, 442, 7./I. 1667. — <sup>8)</sup> The History of the Royal Society by Th. Sprat, London 1667, E. An apparatus to the history of the common practices of Dying by Sir William Petty, p. 285. — <sup>9)</sup> Ibid., p. 286. — <sup>10)</sup> Witsen, II, 412. — <sup>11)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 543.

noch Feuerpfeile anderer Art gegeben haben<sup>1)</sup>. Man schoß dieselben lufwärts von dem feindlichen Schiff mit einer Armbrust mit Windezeug oder vielleicht noch vereinzelt mit einem Bogen ab<sup>2)</sup>. Die Holländer verwendeten auch Donnerbüchsen (donderbus, blunderbuss, bombarde) eine Art Musketons dazu und erließen die besondere Verfügung, diese Feuerpfeile (vuurpijlen) und Donnerbüchsen über Bord zu werfen, wenn das Schiff in die Hände der Engländer geraten würde<sup>3)</sup>.

Ganze Piken waren untauglich zur See, es wurden meist nur halbe Piken geführt<sup>4)</sup>. Man versah dieselben vorn auch mit Feuerbündeln; deren brennbare Stoffe ein wildes Feuer nährten<sup>5)</sup>. Ferner waren Enterbeile und kurze Säbel nötig<sup>6)</sup>. Keulen (Kolven) sollen ebenfalls anfänglich verwendet worden sein<sup>7)</sup>, und zuweilen wurden noch längs der Schiffsborde Fußangeln gelegt, um das Überspringen zu hindern<sup>8)</sup>.

Man warf Feuerwerkstöpfe oder mit Pulver gefüllte Glasflaschen, woran Luntten hingen, zur Entflammung des Stoffes nach Zerschlagen der Töpfe und Flaschen, aus den Marsen oder beim Entern in das feindliche Schiff<sup>9)</sup>, zuweilen auch Töpfe mit ungelöschtem Kalk (Ontstelde zee, p. 75), ebenso Zündlichter (Relation de ce qui s'est passé dans les Isles et terre-ferme de l'Amerique pendant la dernière guerre avec l'Angleterre par Jean Clodré, Paris 1671, II, 103). Man steckte Granaten von länglicher Form in diesen Töpfen durch die Gitterluken des Geländerganges in das Schiff des Gegners<sup>10)</sup>. Man verwendete Rauch- oder Stinktöpfe (stinkpotten) aus Töpferton, die solchen üblen Geruch verbreiteten, daß der Feind genötigt war, den Kopf aus den Pforten

---

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1666—67, VI, 442. Dr. Collins, Kaiserlicher Arzt zu Moskau, hat seltsame Feuerpfeile erfunden. — <sup>2)</sup> Fournier, Hydrogr., p. 136; An History of Marine Architecture by Charnock, II, 300; Tjard Schwarz, p. 84; Histoire de la marine française par le comte de Lapeyrouse-Bonfils, Paris 1845, I, 27; vgl. J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 286. — <sup>3)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 658—59, nach Secrete Notul. der GSt. 18./VIII. 1653; Notul. der Admiralität von Zeeland, 2. u. 25./III. 1665; vgl. Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 439. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, VI, XXXXVII, 115; Witsen, II, 425—26; Histoire de la milice française par G. Daniel II, 532; The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 633. — <sup>5)</sup> Witsen, II, 412; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 543. — <sup>6)</sup> Witsen, I, 207; Histoire de la milice fr. par Daniel, II, 531; De Nederl. Mariniers door Cambier, p. 10; Histoire de la marine française par le comte de Lapeyrouse-Bonfils, I, 27; Oppenheim, p. 341; vgl. James Stuart, Duke of York, Memoirs of the English affairs, London 1729, p. 83, art. 4. — <sup>7)</sup> J. C. de Jonge, Gesch., v. h. N. Z., I, 286, 660. — <sup>8)</sup> Ibid., I, 286. — <sup>9)</sup> Witsen, II, 412; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 659. — <sup>10)</sup> Witsen, II, 412.



zu halten<sup>1)</sup> (wie moderne Gasangriffe). Man bediente sich der Pechkränze. Alte Schiffsseile wurden aufgeflochten, geklopft, zu Kränzen von 1'' rheinländisch = 0,026 m Stärke und 1' rheinländisch = 0,34 m Durchmesser verarbeitet und mit einem eisernen Haken in einen Kessel getunkt, in welchem eine Masse von 2 Teilen Pech und einem Teile Harz flüssig gemacht war<sup>2)</sup>. Man zündete Segel an durch Schießen von altem in Branntwein getunkten Leinenzeug aus einer Kanone<sup>3)</sup>. Um Signale zu geben, warf man Feuerkugeln mit der Hand aus Schleudern<sup>4)</sup>.

Die englischen Admirale Popham und Blake sollen 1650 das Werben von Trompetern und eine vollständige Spielgesellschaft für ihre Flaggschiffe gefordert haben<sup>5)</sup>. Die Marinetrompete hatte einen dreieckigen Körper oder Kiste mit langem Hals. Die Saiten liefen über eine Brücke längs des Körpers und Halses. Sie wurde mit einem Bogen gespielt<sup>6)</sup>. Pauken und Trommler soll es noch gegeben haben<sup>7)</sup>.

### Offiziere, Mannschaften und Schiffsverhältnisse.

Großbritannien nahm damals die hauptsächlichsten Oberbefehlshaber zur See aus dem Landoffizierkorps. Es waren Männer

<sup>1)</sup> An History of Marine Architecture by Charnock, II, 300; Histoire de la marine française par le comte de Lapeyrouse-Bonfils, I, 51, vgl. Hoyer, I, 263. — <sup>2)</sup> Praxis Artolloriae Pyrotechnicae, I, 46. — <sup>3)</sup> Witsen, II, 412. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 412; J. C. de Jonge, Gesch., v. h. N. Z., I, 660. — <sup>5)</sup> A history of the adm. of the royal navy by Oppenheim, p. 360. — <sup>6)</sup> Pepys, The Diary, VII, 168. — <sup>7)</sup> Rupert by Eva Scott, Westminster 1899, p. 303. Siehe weitere Quellen und Literatur: Nicolò Tartaglia, Questi et inventioni, Venezia 1538; Essamini di bombardieri per Girolamo Catano, Brescia 1567; Luis (Luigi) Collado, Pratica Manuale di Artiglieria, Venezia 1586, Milano 1592 (nach Hoyer, I, 547, 1641 neu aufgelegt); Bonajutus Lorini, La fortificazione con aggiunta del sesto libro, Venezia 1609; Hendrik Hondius, Beschrijvinge der Fortificatie der Artillerie, Hagae comit. 1624; Joseph Furttenbach (Fuertenbach), Halinitro Pyrobolia, Ulmae 1627; derselbe Architectura Martialis, Ulmae 1630; Thomas Smith, The complete soldier containing the whole art of gunnery, London 1628 (nach Hoyer, I, 548, erste Ausgabe 1600); Robert Norton, The gunner, shewing the wole practyce of artillery, London 1628; Adolph Decker, Diurnal der Nassauschen Flotta oder Tageregister der Reise um die Erdkugel 1623—27, Straßburg 1629; Sylvius, Herzog zu Württemberg-Öls, Kurzer Begriff und Anleitung zur Artillerie, Öls 1657; François de Malthe, Traité des feux artificiels pour la guerre, Paris 1632 (Staatsbibliothek), Paris 1650 (nach Hoyer, I, 547). 1668 und 1681 (nach Hoyer, II, 339); Frederik van Zedlitz, Busschietterij-Konst, Amsterdam 1662 (nach Hoyer, II, 330, Frankfurt a. M., 1676); Thomas Binning, A light to the art of gunnery, London 1689; Borkenstein, Lehrgebäude der Artillerie, Berlin 1822. Louis Napoléon Bonaparte, Manuel d'Artillerie, Zürich, 1836; derselbe Études sur le passé et l'avenir de l'artillerie, Paris 1846; Joseph Toussaint Reinaud et M. Favé, Histoire de l'artillerie, Paris 1845; dieselben, Histoire du feu grégeois et des feux de guerre, Paris 1850; Wilhelm Brehmer, Geschütz-ausrüstung Lübeckischer Kriegsschiffe im Jahre 1506 in Hansische Geschichtsblätter, Leipzig 1884, IV, 165.

von allgemeiner Ausbildung und vielseitigerer Erfahrung wie die gewöhnlichen Seeoffiziere der Zeit. Sie waren aus Cromwells Schule hervorgegangen<sup>1)</sup>. Blake, Deane und Monk wurden army-, shore-, leger-, land- oder strand-admirals genannt<sup>2)</sup>. Durch die Zucht der englischen Admirale gewannen die englischen Seeoffiziere bald die nötigen militärischen Eigenschaften<sup>3)</sup>. In dem monarchischen England entwickelte sich leichter der Kastengeist unter den englischen Seeoffizieren, der die mangelnde Berufsbildung teilweise ersetzte und das militärische Element hob<sup>4)</sup>. Beim englischen Marineoffizier behielt durchschnittlich immerhin der Seemann die Oberhand über den Soldat<sup>5)</sup>. Die Kapitäne, die aus der königlichen Marine hervorgegangen, waren bereiter, einander gegenseitig zu unterstützen, als diejenigen, die der Handelsmarine entnommen waren<sup>6)</sup>. Es wurde auch bald das Ersuchen gestellt, dieselben durch Kapitäne im Staatsdienst zu ersetzen, da sie als Miteigentümer des Schiffs es an dem nötigen Kampfeifer fehlen lassen würden (Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 427; vgl. The life of Edward Mountagu, first earl of Sandwich, by F. R. Harris, London 1912, I, 299). Nach der Herstellung des Königtums wurden anfänglich Anabaptisten und Presbyterianer, die sich zur Zeit Cromwells als tüchtige Seekapitäne bewährt hatten, in der englischen Flotte weiter in Dienst genommen<sup>7)</sup>. Die Überlegenheit des englischen Seeoffizierkorps in Leistungsfähigkeit und Disziplin blieb, bis die Günstlingswirtschaft unter dem Königtum zunahm<sup>8)</sup> und die Eigenmächtigkeit bei einigen derselben sich genau so verderblich zeigte, wie es vorher bei den Holländern öfter der Fall gewesen<sup>9)</sup>.

In England war das höhere Kriegsschiffpersonal ein ständiges, die Dienstgrade wurden allmählich vermehrt, Offiziersaspiranten eingestellt<sup>10)</sup>. 12./VI. 1672 waren die 2<sup>ten</sup> Kapitäne in allen Flaggschiffen eingeführt<sup>11)</sup>. Zum Seekadett wurde befördert, wer 7 Jahre

1) The Royal Navy by W. Laird Clowes, London 1898, vol. II, chapt. XXI, p. 97. —

2) J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 97. — 3) Begründung der englischen Seevorherrschaft von G. Roloff, Sonderabdruck aus den Preußischen Jahrbüchern, Berlin 1906, Band 123, Märzheft, p. 435. — 4) Rittmeyer, Seekriege, I, 262. — 5) Ibid., I, 319. — 6) The life of Edward Mountagu, first earl of Sandwich by F. R. Harris, London 1912, I, 299. — 7) Kort en Bondigh Verhael van 't geene in den oorlogh is voorgevallen tusschen den Koning van Engelant en de Ho. Mo. Heeren Staaten der vrije Nederl., Uijtrecht 1667, p. 35; Leven en bedrijf van Cornelis Tromp, Amsterdam 1692, p. 221; vgl. Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Ch. II, 1663—64, London 1862, III, 597. — 8) Mahan, Einfluß der Seemacht auf die Geschichte, Berlin 1898, I, 92. — 9) Rittmeyer, Seekriege, I 314. — 10) Rittmeyer, Seekriege, I, 260. — 11) A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 146.

zur See gedient hatte und fähig war, ein Kriegsschiff zu steuern<sup>1)</sup>. An Seekadetten konnten seit 29./I. 1653 in Dienst gestellt werden an Bord eines Kriegsschiffs I. Klasse 12, II. Klasse 16, III. Klasse 12, IV. Klasse 8, V. Klasse 6, VI. Klasse 4<sup>2)</sup>. Sie konnten nur Leutnants werden, wenn sie vorher 6 Jahre in Dienst gewesen. Die Rangordnung war Kapitän, Leutnant, Schiffer (master), Seekadett (midshipman)<sup>3)</sup>. Nach 1655 hatten alle Kriegsschiffe Leutnants, außer denjenigen V. und VI. Klasse<sup>4)</sup>. Zahlmeister waren nur auf den Schiffen I.—V. Klasse angestellt. Die Kapitäne hatten auf den Schiffen VI. Klasse die Pflichten als Zahlmeister mit zu erfüllen<sup>5)</sup>. Kein Kapitän hatte länger als 6 Stunden ohne außerordentliche Erlaubnis sein Schiff zu verlassen. In seiner Abwesenheit hatte der Leutnant oder Schiffer an Bord seine Stelle zu versehen<sup>6)</sup>. Kaufmannsgüter durften nicht an Bord gebracht werden (L. v. Aitzema, V, XXXXV, 392). Es gab einen großen und kleinen Kriegsrat, er bildete eine beratende, keine entscheidende Versammlung. Der Oberbefehlshaber war verpflichtet, den Kriegsrat zu hören, er bot ihm die Möglichkeit, sich über den inneren Zustand der Flotte auf dem Laufenden zu erhalten und auf die Kapitäne moralisch und belehrend einzuwirken<sup>7)</sup>. Ein Kriegsrat hatte mindestens aus 5 Kapitänen zu bestehen (Witsen, I, 216, art. 34 der Verordnung des Herzogs von York). Der englische Admiral von der roten Flagge hatte 50 Mann zur Bedienung derselben. Der von der weißen Flagge 40 Mann, der von der blauen Flagge 30 Mann. Die Viceadmirale der roten, weißen und blauen Flagge hatten je 20, die Contreadmirale je 15 Mann<sup>8)</sup>.

Die holländische Kriegsmarine war ein loser Flottenbund, der ein militärisches Zusammenwirken sehr lähmte<sup>9)</sup>. Das Genie der holländischen Admirale, welches dem englischen in der Kriegskunst sehr überlegen war und sich im Kampfe gegen die Spanier und die Dünkirchener Seeräuber gebildet hatte (Onze Gouden

---

<sup>1)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 307. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, III, 417, später wohl mehr, vgl. Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 592, 24 auf einem Kriegsschiff I. Klasse. — <sup>3)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 592, vgl. Oppenheim, p. 226, 360. — <sup>4)</sup> Oppenheim, p. 359; vgl. Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 427. Leutnants müßten an Bord aller Kriegsschiffe sein von 150 Mann an. — <sup>5)</sup> Oppenheim, p. 356. — <sup>6)</sup> Oppenheim, p. 349. — <sup>7)</sup> Marine-Rundschau, 22. Jahrg., Maiheft 1911, p. 577. — <sup>8)</sup> A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 241. — <sup>9)</sup> Mahan, Einfluß der Seemacht, I, 92; Die Tactic de Ruyters von Lassen, Marine-Rundschau 1907, 3. Heft, p. 280; Rittmeyer, Seekriege, I, 262.

Eeuw door P. S. Muller, I, 229), konnte die zahlreichen materiellen und moralischen Mängel nicht wettmachen. Es mußte einer starken gegnerischen Kriegsleitung erliegen<sup>1)</sup>. Bei Ernennung der verschiedenen holländischen Admirale sprachen Parteitendenzen mit<sup>2)</sup>. Der Dienst als Admiral beim Admiralitätskollegium von der Maas war der älteste und erste von Holland<sup>3)</sup>, derjenige bei der Admiralität von Amsterdam war vielseitiger, langdauernder und vorteilhafter als der von der Maas<sup>4)</sup>. Es bestand zwischen den 5 Admiralitätskollegien keine Homogenität, es gab zu viele Flaggoffiziere, Eifersüchteleien und Reibereien waren daher an der Tagesordnung<sup>5)</sup>. Von 1627—65 gab es nur einen holländischen Leutnantadmiral, welcher der Admiralität von der Maas oder Rotterdam entnommen wurde<sup>6)</sup>. Die spätere Vermehrung dieser Stelle führte, da man keine Anciennitätsordnung besaß, zu noch größeren Unstimmigkeiten innerhalb des höheren Offizierkorps<sup>7)</sup>. Der holländische Contreadmiral wurde schout-bij-nacht genannt, weil er als Führer der Nachhut den hintersten Teil der Flotte bei Nacht bildete und als Aufsichtsorgan bei Nacht galt<sup>8)</sup>. In Friesland war früher der höchste Rang der des Kapitäns<sup>9)</sup>. Manche der erfahrensten holländischen Kapitäne waren 1650/51 als Anhänger der Oranier entlassen und durch unfähige andere ersetzt worden<sup>10)</sup>. Die ersten Stellen erlangten die jüngeren Söhne der Bürgermeister und die nächsten Verwandten und Freunde von den Frauen der letzteren<sup>11)</sup>. Auch wurden Kapitänstellen von den Admiralitäten an solche Leute gegeben, die man für anderweit geleistete parteipolitische Dienste belohnen wollte<sup>12)</sup>. Die spezifisch militärischen Eigenschaften ließen bei den holländischen Offizieren sehr viel zu wünschen übrig. Es waren meist Leute, die von unten auf gedient hatten, ohne höhere Bildung und nau-

---

<sup>1)</sup> Begründung der englischen Seevorherrschaft von Roloff, p. 440. — <sup>2)</sup> Ibid., p. 431. — <sup>3)</sup> Leven en bedrijf van M. de Ruijter door Brandt, uitgeg. door Engelberts, II, 555. Bei einem Streite, ob M. de Ruijter ein Kriegsschiff der Admiralität von der Maas oder von Amsterdam besteigen sollte, kam ein Vergleich zustande, nach welchem er ein Schiff aus der Maas und seinen Wohnsitz in Amsterdam zu nehmen hatte (Basnage, I, 749—50; Leven van M. de Ruijter, III, 336). — <sup>4)</sup> Leven van M. de Ruijter, II, 554. — <sup>5)</sup> Die Tactic de Ruyters von Lassen, Marine-Rundschau 1907, 3. Heft, p. 280. — <sup>6)</sup> Seekriegsgeschichte von Stenzel, Hannover 1910, III, 15. — <sup>7)</sup> Ibid., III, 413. — <sup>8)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 177; Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 229—30; Rittmeyer, Seekriege, I, 149. — <sup>9)</sup> Onze Gouden Eeuw, I, 230. — <sup>10)</sup> Oppenheim, p. 306. — <sup>11)</sup> Mémoires du comte de Guiche, Londres 1744, I, p. 25 (s. später). — <sup>12)</sup> Ibid., I, p. 26.

tische Kenntnisse, außer wie sie die Praxis verlieh<sup>1)</sup>. Die Schulung im Privatbetrieb (Handelsmarine) war der kriegerischen Ausbildung nicht förderlich, sie fühlten sich ebenso als Kaufleute wie als Offiziere. Sie mißachteten die Bestimmungen ihrer Vorgesetzten und übertrugen ihre laxen Begriffe von Disziplin und Berufsehre auch auf ihre spätere Stellung im Staatsdienst<sup>2)</sup>. Sie ermangelten der militärischen Treue im Beruf<sup>3)</sup> und hatten keinen militärischen Pflichteifer<sup>4)</sup>. Es fehlte der holländischen Flotte an Offizieren, die Sinn für die taktische Disziplin und geschultes taktisches Denken besaßen<sup>5)</sup>. Martin Tromp soll sich geäußert haben, daß er sich mehr vor der Unbotmäßigkeit seiner Kapitäne als vor den Engländern zu schützen hätte<sup>6)</sup>. Die mangelhafteste Erfahrung und Geschicklichkeit zeigte sich bei den Offizieren an Bord der Direktorschiffe<sup>7)</sup>. Sie kannten das Manövrieren der Flotte nicht, kannten die eignen Vorgesetzten nicht<sup>8)</sup>. Deshalb wurden später als Schiffsbefehlshaber nur solche angestellt, die aus dem Staatsdienst hervorgingen<sup>9)</sup>. Dazu kam, daß den holländischen Offizieren das Gefühl der materiellen Unterlegenheit den Mut benahm, und war ihre Pflichtversäumnis im Kampf auf die moralische Wirkung zurückzuführen, welche die minderwertige Beschaffenheit der Schiffe und Geschütze verursachte<sup>10)</sup>. Um 1626—28 war nur ein geringer Teil holländischer Schiffsbefehlshaber in festen Staatsdienst genommen worden<sup>11)</sup>. Später wurde mehr Einheitlichkeit angestrebt, um den Korpsgeist besser auszubilden<sup>12)</sup> und durch Strenge nach und nach militärische Treue und Unterordnung anezogen<sup>13)</sup>. Das Handeln wurde den Kapi-

---

<sup>1)</sup> Begründung der engl. Seevorherrschaft von Roloff, p. 429; vgl. Marine-Rundschau, 24. Jahrg., 1913, I. Teil, Seekriegsgesch. Milieustudien von Glatzel, p. 146. Der Bildungsgrad der holl. Offiziere war so schlecht, von 20 mußten 2 Kreuze machen, da sie nicht unterschreiben konnten, nach Publications of the N. R. S. vol. XXXVII, Letters relating to the first Dutch war, IV, 338. — <sup>2)</sup> Begründung der engl. Seevorherrschaft von Roloff, p. 430; vgl. Mahan, Einfluß der Seemacht auf die Geschichte, I, 92, 124; Rittmeyer, Seekriege, I, 262. — <sup>3)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 262. — <sup>4)</sup> Die Tactic de Ruyters von Lassen, p. 280. — <sup>5)</sup> Marine-Rundschau, 20. Jahrg., 1909, I. Teil, Jan.-Juni, Kapitänleutnant Katter, Das taktische Prinzip der Kraftkonzentration, p. 514. — <sup>6)</sup> Mémoires du comte de Guiche, Londres 1744, I, p. 27. — <sup>7)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 502. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 96; Seekriegsgeschichte von Stenzel, III, 151. — <sup>9)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 548 nach Secrete Resol. der GSt. 16./VIII. 1655 und Resol. der St. v. Holland, 12./VIII. und 8./IX. 1655. — <sup>10)</sup> Marine-Rundschau, 22. Jahrg., I. Teil, Aprilheft 1911, Betrachtungen über den ersten engl.-holl. Krieg von Cn., p. 459. — <sup>11)</sup> Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 222; vgl. ibid., I, 228; Rittmeyer, Seekriege, I, 149. — <sup>12)</sup> Seekriegsgeschichte von Stenzel, III, 41, 151, 180. — <sup>13)</sup> Mahan, Einfluß der Seemacht auf die Geschichte, I, 124.

tänen an Bord verboten<sup>1)</sup>. Sie hatten zu sorgen für die Küche, Küchengerätschaft, Kerzen, Schöpfeimer, Waschlappen, Schiffsbesen<sup>2)</sup>. 5 Dutzend Schrubber sollte jedes Kriegsschiff haben<sup>3)</sup>. Die Rangfolge war Kapitän, Leutnant, Schiffer, Steuermann, Hochbootsmann, Schiemann, Kellermeister, Konstabler (Stückmeister), Quartiermeister, Zimmermann<sup>4)</sup>. Dem Wundarzt folgte der Schreiber im Rang<sup>5)</sup>. Es gab auch Profosse (provoost-fiskaal)<sup>6)</sup>. 4./VII. 1665 wurde das Offizierpersonal vermehrt. Die Flaggoffiziere erhielten mehr Kapitäne, Leutnants, Ober- und Unterärzte, Stückmeister und Unterstückmeister<sup>7)</sup>. Der Schiffer war die rechte Hand des Kapitäns in Seemannsfragen<sup>8)</sup>. Auf größeren Schiffen, wo es mehr Schiffer gab, hatte der erste Schiffer das Tauwerk unter sich vom Hinterteil bis zum Großmast inklusive, der zweite dasselbe vom Sporn (Vorderteil bis zum Fockmast<sup>9)</sup>. In Zeeland hießen die Offiziere nach dem Kapitän nur Schiffer, da der Name Leutnant dort anfänglich nicht in Gebrauch war<sup>10)</sup>. Die Kapitäne der Branderschiffe sollen nicht mit zum Offizierkorps gehört haben<sup>11)</sup>. Unteroffiziersfrauen durften nicht länger als 3 Tage an Bord bleiben (L. v. Aitzema, V, XXXXV, 435, 16./IV. 1665, Art. 10). 30./VII. 1665 wurde den Bevollmächtigten der Generalstaaten auf der Flotte eine Leibwache bewilligt, sie bestand aus 24 Seeleuten<sup>12)</sup>, bald danach aus 92 Matrosen unter Kommandeur Steffen Corneliszoon von Rotterdam (Leven van M. de Ruiters, II, 421—422), darunter wohl 10 Hellebardiere<sup>13)</sup>. 1667 durfte Cornelis de Witt eine Leibwache von 50—60 Mann

<sup>1)</sup> Groot Placaet-Boeck door S. van Leeuwen, 's-Gravenhage 1683, III, 1371, 14./XI. 1670, vgl. *ibid.*, I, 962, 25./VIII. 1651, 8./III. 1652; *ibid.*, II, 494, 21./VIII. 1656 und die Instruktion für die Kapitäne Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 363, 27./IV. 1629, 12 Artikel. — <sup>2)</sup> Tjassens, *Zee-Politie*, 's-Gravenhage 1670, p. 186. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, II, 327. — <sup>4)</sup> J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 673; *Onze Gouden Eeuw*, I, 226. Quartiermeister war soviel wie Korporal zu Lande (Witsen, II, 413). — <sup>5)</sup> Witsen, II, 410. — <sup>6)</sup> Eugène Sue, *Histoire de la Marine Française*, I, 122. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 455; *Angl.* II, 9, 6, No. 126, p. 7; *Engelse, Nederl. en Munsterse Krakkeelen* door W. Swinnas, Rotterdam 1666, I, p. 43; *De Nederl. Zeemacht* door J. J. Backer Dirks, I, 446; Louis XIV riet 1666, J. de Witt, den Kriegsrat der Flotte auf 4—5 Personen zu beschränken (*Lettres de Mr. le comte d'Estrades, Londres 1743*, IV, 189, 294). — <sup>8)</sup> Rittmeyer, *Seekriege*, I, 180. — <sup>9)</sup> E. Sue, *Histoire de la Marine Française*, I, 92; vgl. Witsen, II, 411; der Hochbootsmann vom Besan- bis zum Großmast, der Schiemann vom Fockmast bis zum Bugsprit; *De Nederl. Zeemacht* door J. J. Backer Dirks, I, 643; der holl. Kapitän befand sich beim Großmast, der Leutnant beim Geschütz. — <sup>10)</sup> J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 677. — <sup>11)</sup> *Seekriegsgeschichte* von Stenzel, III, 184; über die Offiziere der Seesoldaten s. später. — <sup>12)</sup> J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, II, 305 nach Notul. der Admiralität von Amsterdam 30./VII. 1665. — <sup>13)</sup> Vergl. *Mémoires du comte de Guiche*, I, 81.

aus Dordrecht für sich werben, er brachte aber nur 31 Mann zusammen, die unter Jan Pietersz Prins als Vicekommandeur und 2 Quartiermeistern standen<sup>1)</sup>. 3./II. 1672 erkannte die Admiralität von Zeeland dem Leutnantadmiral Adriaan van Trappen, gen. Bankert, 50 Mann zu, darunter waren ein Schiffer, ein Steuermann, Sekretär und Wundarzt. 94 Matrosen wurden C. de Witt bewilligt. Zum Kommandeur derselben wurde Joris Roelands (Roelandsz) von Dordrecht ernannt, Jan Pietersz Prins blieb wieder Vicekommandeur<sup>2)</sup>. Die Staaten von Holland sollen C. de Witt noch eine besondere Leibwache von 12 Hellebardenträgern, die unter einem Sergeanten standen, gewährt haben<sup>3)</sup>.

Die Rekrutierung der Mannschaften erfolgte in England durch gewaltsames Pressen<sup>4)</sup>. Um mehr Leute zu bekommen, hatte das Parlament eine Verzeihungsakte erlassen für alle Missetaten seit 8./I. 1648<sup>5)</sup>. Es wurden Leute geworben von 15—50 Jahren, jeder hatte 1 sh. Werbegeld und 1½ d Meilengeld pro Meile von dem Platz an, wo sie geworben, zu bekommen<sup>6)</sup>. 6./III. 1665 wurde das Pressen von Leuten von 50—70 Jahren für ungeschicklich erklärt<sup>7)</sup>. Jedem Seemann wurde ein Zettel mitgegeben mit Angabe seines Namens, Alters, Aussehens und Ort der Werbung<sup>8)</sup>. Alle Bürgermeister, Friedensrichter, Landvögte, Polizeibeamte und Ortsvorsteher hatten mitzuhelfen beim Ausheben der Seeleute<sup>9)</sup>. 22./III. 1652 wurde eine Parlamentsakte in bezug auf das Werben der Matrosen ausgegeben. Die Leute, die sich der Dienstpflicht entzogen und sich von ihren Kähnen in das Land geflüchtet hatten, wurden durch bewaffnete Sergeanten aufgesucht, an Händen und Füßen gefesselt, auf Wagen geworfen und an die Seeküste zurückgebracht<sup>10)</sup>. 13./XI. 1664 meinte man, ehe die

<sup>1)</sup> J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, II, 305, nach *Verhaal van C. de Witt*, s. später. — <sup>2)</sup> J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, II, 306, nach *Journal van C. de Witt und Resol. der G. St. vom 20./IV. und 25./IV. 1672*; *Leven en bedrijf van M. de Ruiter*, IV, 21. — <sup>3)</sup> J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, II, 306; Cambier, *De Nederl. Mariniers*, Helder 1899, p. 32. — <sup>4)</sup> J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 491; Rittmeyer, *Seekriege*, I, 182. — <sup>5)</sup> *Holl. Mercurius* 1652, p. 11; *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—52, London 1877, IV, 314. — <sup>6)</sup> *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—52, IV, 257; *Cal. of the St. P. D. S.*, 1652—53, London 1878, V, 261, 6./IV. 1653; *Letters relating to the first Dutch war*, I, 188; *Letters relating to the first Dutch war*, IV, 163, 26./II. 1653; Oppenheim, p. 311; vgl. *Letters relating to the first Dutch war*, I, 139; 1 s Preßgeld, 1 s oder 1 halfpenny Meilengeld, *ibid.*, I, 225, III, 104, 12 d Preßgeld 1 d Meilengeld; *Memorials of the life of Sir W. Penn*, I, 424, 12 d Preßgeld, *ibid.*, I, 425, 1¼ d Meilengeld; *Memoirs of the English affairs by James Stuart, duke of York*, London 1729, 1 penny conduct-money 15./VI. 1664. — <sup>7)</sup> *Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II*, 1664—65, London 1863, IV, 240. — <sup>8)</sup> *Letters relating to the first Dutch war*, I, 226; Oppenheim, p. 311. — <sup>9)</sup> *Letters relating to the first Dutch war*, I, 227. — <sup>10)</sup> *Holl. Mercurius* 1652, p. 11.

Flüchtlinge nicht gehängt würden, würde man die Flotte nicht voll bemannen können<sup>1)</sup>. Seit 30./XI. 1664 war eine Tafel auszuhängen vor der großen Kajüte, auf der alle Namen der Leute und ihre Posten enthalten, ferner ein Papier mit dem Namen derjenigen, die für die Kanonen bestimmt waren, an der Schiffseite ihres Quartiers<sup>2)</sup>. Vor der Abfahrt hatte der Oberkontrolleur der Werft ein vollständiges Buch zu empfangen mit den Namen der Matrosen und den Tag ihres Eintritts<sup>3)</sup>. Der Rekrutierungsaufseher (muster-master) hatte den Kapitänen ein Buch zu überliefern<sup>4)</sup>. Diese hatten wiederum monatlich dem Admiraltätsrat (navy-office) ein Buch zuzusenden, worin ihre Mannschaft aufgeführt<sup>5)</sup>. Ein im Schiffsdienst ausgebildeter vollgültiger Matrose mußte 7 Jahr zur See gefahren haben und 24 Jahre alt sein<sup>6)</sup>. Ein großer Unterschied war zwischen der Lage der Seeleute auf Kriegsschiffen und derjenigen auf Kaperschiffen. In der Kriegsflotte konnte man wohl Anteil am Eroberten haben, aber man gewann nichts ohne Kampf. Die Leute auf den Kaperschiffen dagegen schlugen sich nur selten, sie kämpften nur gegen Schwächere und flohen vor den Stärkeren. Sie nahmen alles, was sie erlangen konnten, und waren stets mit allem reichlich versehen. Ein solcher Dienst wurde daher vorgezogen<sup>7)</sup>. Die Leute, die aus Südengland stammten, sollen die besten Kriegsmatrosen abgegeben haben. Die von Norden gebürtigen und auf den Kohlschiffen beschäftigten sollen gute Arbeiter gewesen sein<sup>8)</sup>. Man war darauf angewiesen, viel Kohlschiffer von Newcastle anzuwerben<sup>9)</sup>. Von den fremden Seeleuten, soweit es überhaupt möglich war, solche heranzuziehen, wurden die dänischen nicht sehr geschätzt, dagegen die von den Ostseeländern für gut befunden<sup>10)</sup>. 25./V. 1652 wurde der auswärtige Dienst den englischen Matrosen untersagt<sup>11)</sup>. 29./V. 1652 wurden alle Handelsschiffe zurückbehalten mit Ausnahme der Kohlschiffe von Newcastle und der Schiffe mit Vorräten für Schottland und Irland (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 268, vgl. Holl. Mercurius, 1652, p. 15). 2./VII. 1652 wurden

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1664—65, London 1863, IV, 66. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema V, XXXV, 390; Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 305. — <sup>3)</sup> Penn, II, 306. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 308. — <sup>5)</sup> Ibid., II, 309. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXV, 390. — <sup>7)</sup> The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, written by himself, Oxford 1857, II, 88. — <sup>8)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 311, nach Pepys, The Diary, IV, 331. — <sup>9)</sup> A detection of the Court of England by Roger Coke, London 1719, II, 140. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1665—66, London 1864, V, 452. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, London 1877, IV, 258.



die Seeleute in die Heimat zurückberufen<sup>1)</sup>. Juni 1652 war der Vorschlag gemacht worden, 4000 Soldaten an Bord der englischen Flotte einzuschiffen<sup>2)</sup>. Die vortrefflich disziplinierten Landtruppen gaben den Seeleuten ein gutes Vorbild<sup>3)</sup>. Man suchte 1664 30 000 Matrosen und 25 000 Soldaten in England zusammenzubringen<sup>4)</sup>. Es wurde daher 28./X. 1664 auf die ganze Schifffahrt Beschlag gelegt mit Ausnahme der Ostindienfahrer, Fischerfahrzeuge und Schiffe, die von Hafen zu Hafen fuhren<sup>5)</sup>. Erst nach der vollen Bereitschaft der englischen Flotte wurden wieder Kaperbriefe ausgegeben<sup>6)</sup>. 26./X. 1664 wurden 1200 Landsoldaten zu einem Regiment Seesoldaten zu 6 Kompagnien à 200 Mann vereinigt<sup>7)</sup>. Man rechnete 1 Sergeant und 2 Korporale für je 60 Mann (Letters rel. to the f. D. w. III, 424; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 473). 3./XI. 1664 wurden aus jeder Kompanie von Charles II. Leibgarde 20 Mann zur Flotte befohlen<sup>8)</sup>. Zu erwähnen sind noch die zum Schutze der englischen Seeküsten schon während des ersten Krieges bestimmten Miliztruppen in den Garnisonen: Scarborough (Scharburg), Hull (Hal), Boston, Kings Lynn (Lint), Great Yarmouth (Jarmuyen), Harwich (Harwits), Greenwich (Greenwitz), Gravesend, Sandwich (Sandwitz), Dover, Chichester (Chester), Portsmouth (Portsmuyen), Insel Wight (Wicht), Dartmouth (Dortmuyen), Plymouth (Pleymuyen), Falmouth (Vaelmuyen) (Holl. Mercurius 1652, p. 14, 38).

Der Hang zur Trunkenheit soll allen Klassen vom Kapitän bis zum Schiffsjungen gemeinsam gewesen sein<sup>9)</sup>. Veruntreuungen waren ebenfalls ein allgemeines Übel<sup>10)</sup>. Diese Krankheit war tief eingewurzelt, das Volk dachte, es wäre erlaubt und kein Unrecht, Staatseigentum zu nehmen<sup>11)</sup>. Geklagt wurde über

---

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S. 1651—52, IV, 314, vgl. Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 438, 7./IX. 1652. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 46; Leven en bedrijf van Cornelis Tromp, Amsterdam 1692, p. 27. — <sup>3)</sup> Begründung der englischen Seevorherrschaft von Roloff, p. 436: Über die damalige Bevölkerung Englands vgl. Life of M. de Ruyter by G. Grinnell-Milne, London 1896, p. 258 nach Angliae Notitia or the Present State of England by Chamberlayne. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius 1664, p. 177. — <sup>5)</sup> A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 121; Cal. of the St. P. D. S., 1664—65, IV, 56, 113, 114; vgl. Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 299—300, 14./IX. 1664; Japikse, De Verwikkelingen tusschen de Republiek en Engeland, Leiden, 1900, p. 436, Mitte November. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1665, p. 58. — <sup>7)</sup> De Nederl. Mariniers door Cambier, Helder 1899, p. 12. — <sup>8)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmachtigde van den Staedt, IV, 386. — <sup>9)</sup> Oppenheim, p. 354—55. — <sup>10)</sup> Ibid., p. 356. — <sup>11)</sup> Publications of the N. R. S., vol. XXXVII, Letters relating to the first Dutch war, IV, 146.

Diebstahl von Tau- und Segelwerk<sup>1)</sup>, ebenso von Prisengütern<sup>2)</sup>, Um Veruntreuungen möglichst zu hindern, wurden an jeder Spitze und an jedem Ende beim Schiffsbauholz breite Pfeile eingezeichnet<sup>3)</sup> gleichfalls beim Seil-, Segel- und Flaggenmachen<sup>4)</sup>, auch bei anderen Staatsgütern<sup>5)</sup>. Seit 1657 war ein staatliches Merkzeichen auf Anker angebracht worden. Eisenwerk wurde ebenfalls gern gestohlen<sup>6)</sup>, aber Nägel und viele eiserne Gegenstände konnten nicht passend gekennzeichnet werden<sup>7)</sup>.

In Holland bestand freiwillige Werbung<sup>8)</sup>. Gesetze und Volkswillen schloß Pressen in Holland aus<sup>9)</sup>. Das auf eignen Wunsch ausgehobene Volk war arbeitsamer als das zum Dienst gezwungene<sup>10)</sup>. Es lag in den holländischen eigenartigen Verhältnissen, wenn die Werbung trotz der zahlreich vorhandenen vortrefflichen Seeleute (über die damalige Bevölkerung der Generalstaaten vgl. De Navorscher 1902, Aflevering 6—7, p. 300—301) auf große Schwierigkeiten stieß. Es entstand die Frage, ob sie zum Dienst zu fordern waren durch Reihenfolge, Auslosen oder auf andere Weise, was für Bürgschaft bei Nichtantritt des Dienstes zu leisten war<sup>11)</sup>. Der Quartiermeister hatte die Mannschaft in 3 Quartiere zu verteilen: 1. unter dem Leutnant oder ersten Schiffer, 2. unter dem Schiffer, 3. unter dem Steuermann<sup>12)</sup>. Die maritime Ausbildung der holländischen Seeleute war eine vorzügliche, aber die spezifisch militärischen Eigenschaften ließen bei ihnen viel zu wünschen übrig<sup>13)</sup>. Sie nahmen teil an den den Staat verwirrenden Gegensätzen politischer Natur<sup>14)</sup>. Ihre Disziplinlosigkeit war groß<sup>15)</sup>. Die allerundisziplinierteste und am wenigsten geübte

---

<sup>1)</sup> Ibid., IV, 145; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, London 1878, V, 184. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, IV, 19. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1661—62, London 1861, II, 350, 26./IV. 1662. — <sup>4)</sup> A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 185; The English Historical Review, vol. XII, Parts I, p. 60; Cal. of the St. P. D. S. 1663—64, III, p. 249, 549; ibid. VIII, 1668—69, p. 171, 303. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1661—62, II, 350. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1657—58, p. 407. — <sup>7)</sup> The English Historical Review, vol. XII, Parts I, p. 60. — <sup>8)</sup> I. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 492; Begründung der engl. Seevorherrschaft von Roloff, p. 429; Rittmeyer, Seekriege, I, 182; vgl. Ordonnantie op 't stuk van de munstering van 't bootsvolk van oorloge, 5./II. 1629 (Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 263) und über holländische Mannschaftsverhältnisse (De Navorscher, Utrecht 1902, 2 Jaarg., Aflevering, 6—7, p. 300—301). — <sup>9)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 184. — <sup>10)</sup> Witsen, I, 207. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXX, 702. — <sup>12)</sup> Tjassens, Zee-Politie, p. 30. — <sup>13)</sup> Begründung der engl. Seevorherrschaft von Roloff, p. 429. — <sup>14)</sup> Ibid., p. 432. — <sup>15)</sup> Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 222; Rittmeyer, Seekriege, I, 183; Seekriegsgeschichte von A. Stenzel, III, 145; Marine-Rundschau, 22. Jahrg., I. Teil, Aprilheft 1911, S. 450; vgl. Marine-Rundschau, 24. Jahrg., I. Teil, 1913, S. 144.

Mannschaft war diejenige an Bord der Direktorschiffe<sup>1)</sup>. Matrosenfrauen durften nicht länger als 3 Tage an Bord bleiben<sup>2)</sup>. Um mehr Seeleute für die Flotte zu erlangen, wurde 1652, 29./II., den holländischen Matrosen verboten, in fremde Dienste zu treten<sup>3)</sup>. Das Auslaufen der Handelsschiffe wurde 1652 untersagt mit Ausnahme der Heringsfahrer, Grönlandfahrer und Ostensefahrer<sup>4)</sup>, aber im August wurden über 100 Kaperbriefe ausgeteilt für kleinere Schiffe (Holl. Mercurius 1652, p. 86). 1653 wurde wiederum den Seeleuten verboten, in fremde Dienste zu treten<sup>5)</sup>, auch die Grönlandfahrt wurde untersagt<sup>6)</sup>. 1664 wurde der 4. Teil aller Mannschaft von den Handelsschiffen an Bord der Kriegsschiffe befohlen<sup>7)</sup>. Es wurde alle Schifffahrt, die kleine und große Fischerei oder Herings- und Walfischfahrt verboten<sup>8)</sup>. Die Holländer sollen dadurch ca. 30 000 Matrosen erhalten haben<sup>9)</sup>. 11./XI. 1665 wurden Kaperbriefe ausgegeben bis Ende Februar gegen Bürgschaftsleistung und Versicherung bestimmter Rückkehr<sup>10)</sup>. 19./XII. 1665 wurde aufs neue der Dienst in fremden Ländern untersagt<sup>11)</sup>, 16./XII. 1665, 17./II. 1666 die Grönlandfahrt<sup>12)</sup>, 1./II. 1666 die große und kleine Fischerei<sup>13)</sup>. Im Winter 1666/67 wurde die Freibeuterei gegen Bürgschaft und Rückkehr zur festgesetzten Zeit erlaubt<sup>14)</sup>. 17./IV. 1667 wurde der auswärtige Dienst wiederum verboten<sup>15)</sup>. Die Grönlandfahrt wurde 1667 zugesagt, wenn der

<sup>1)</sup> I. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 493, sie lief an Bord der zeeländischen Kaperschiffe (*Letters relating to the first Dutch war*, II, 220). — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 435, 16./IV. 1665, Art. 10. — <sup>3)</sup> Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 295, 30./VI. 1651; *ibid.* p. 297, 29./II. 1652; Holl. Mercurius, 1652, p. 13; *Annales des Provinces-Unies par Basnage*, La Haye, 1726, I, 253. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 10; *Letters relating to the first Dutch war*, I, 85. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 37. — <sup>6)</sup> Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 302, 505, 6./III. und 25./III. 1653; *Briefven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmachtigten van den Staedt, 's-Gravenhage*. 1725 V, 96; *Publ. of the N. R. S. vol. XXXVII, Letters rel. to the f. D. w.*, IV, 349; *Leven en bedrijf van M. de Ruyter*, I, 107, 24./III.; *La vie du M. de Ruyter par Piélat*, Amsterdam, 1677, I Partie, p. 186—187. — <sup>7)</sup> L. van Aitzema, VI, XXXXVII, 26; *La vie du M. de Ruyter par Piélat*, I, 448; *De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks*, I, 484. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXIV, 354—69, 438; *Angl.* II, 9, 6, No. 67; *ibid.* No. 138; *Groot Placaet-Boeck door S. van Leeuwen*, III, 291—93, 26./I., 14./III., 2./IV. 10./VI. 1665; vgl. J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot-Mog. Heeren Staaten van Hollandt ende West-Vrieslandt, Utrecht 1717*, 1653—68, II, 460, 20./XII. 1664; *Kort en Bondigh Verhael van 't geene is voorgevallen in den oorlogh tusschen den Koning van Engelandt en de Ho. Mo. Heeren Staaten der Ver. Nederl.*, Uijtrecht, 1667, p. 58; *Leven en bedrijf van M. de Ruyter*, II, 369—70. — <sup>9)</sup> *Cal. of the St. P. D. S.*, 1664—65, IV, 249. — <sup>10)</sup> *Engelse, Nederl. en Munsterse Krakkeelen door Swinnas*, I, 44, 73; *Leven en bedrijf van M. de Ruyter*, II, 562—63. — <sup>11)</sup> *Groot Placaet-Boeck door S. v. Leeuwen*, III, 242. — <sup>12)</sup> *Ibid.*, III, 296. — <sup>13)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXVI, 776; *Angl.* II, 9, 6, No. 67; *Holl. Mercurius*, 1666, p. 25; *Leven en bedrijf van M. de Ruyter*, III, 2. — <sup>14)</sup> *Engelse Nederl. en Munsterse Krakkeelen door Swinnas*, II, 79. — <sup>15)</sup> *Groot Placaet-Boeck door S. v. Leeuwen*, III, 242.

4<sup>te</sup> Mann gestellt und kein Matrose der Kriegsflotte abspenstig gemacht wurde<sup>1)</sup>. Anfänglich sollen zur Ergänzung der Seeleute Landsoldaten, die alt, krank und von Kleidung entblößt waren, auf den Kriegsschiffen verwendet worden sein<sup>2)</sup>. Die Landtruppen waren nicht mehr zu vergleichen mit denen zur Zeit des Maurits von Oranien<sup>3)</sup>. 23./XII. 1664 wurden 4000 Mann vom Landheer auf die Flotte gebracht und als Seesoldaten angesehen<sup>4)</sup>. Sie bewährten sich in der Schlacht bei Lowestoft 1665 sehr schlecht<sup>5)</sup>. 8./X. 1665 wurden 8000 Soldaten an Bord der Kriegsflotte gebracht<sup>6)</sup>. Man rechnete auf 3—6 Matrosen je 1 Soldaten<sup>7)</sup>. 18./XII. 1665 errichtete man ein Marineregiment mit 1 Oberst, 1 Oberstleutnant, 1 Major und 16 Kapitänen<sup>8)</sup> zu 19 Kompanien<sup>9)</sup>. Die Oberstkompanie war 170, die übrigen Kompanien 120 Mann stark, in Summa 2330 Mann<sup>10)</sup>. Die Hauptoffiziere dieses Seesoldatenregiments übernahmen die Leitung eines Kriegsschiffs und folgten im Rang nach den Flaggoffizieren, die Kapitäne befehligten Abteilungen auf den Schiffen der Flaggoffiziere, die Leutnants und Fähnriche Abteilungen auf den Schiffen von Kapitänen<sup>11)</sup>. Die Garnisonen der zeeländischen Seesoldaten befanden sich zu Vlissingen, Kastell Rammekens, Veere, Fort den Haak<sup>12)</sup>, die der friesischen anfänglich zu Harlingen<sup>13)</sup>, später zu Sloten (südlich von Sneek), Sneek (südsüdwestlich von Leeuwarden), Leeuwarden<sup>14)</sup>. Die 7./VIII. 1666 für den Dienst an Bord befohlenen 20 Kompanien Landtruppen wurden 1667 ebenfalls zu Seesoldaten gemacht<sup>15)</sup>. 1672 hatten die Staaten von Holland 29 neue Kompagnien Marinetruppen errichtet, die Zeeländer hatten 12, die Friesländer 13, von früher her bestanden noch 40, also waren in Summa 94 Kompanien zur Verwendung vorhanden<sup>16)</sup>. Der Dienst

<sup>1)</sup> Engelse, Nederl. en Munsterse Krakkeelen door Swinnas, II, 82. — <sup>2)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 493; Rittmeyer, Seekriege, I, 195. — <sup>3)</sup> Preußische Jahrbücher, 111. Band, Berlin 1903, Februarheft, Moritz von Oranien und die Begründung des modernen Heeres von G. Roloff, p. 255—276. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXIV, 163; V, XXXXV 407; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 494, 668; De Gids, Amsterdam, 1853, XVII. Jaarg., Nieuwe Reeks, VI. Jaarg., Het Korps mariniers by A. P. Leupe, I, 288; Cambier, De Nederl. Mariniers, Helder, 1899, p. 6. — <sup>5)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 669; De Gids, 1853, XVII. Jaarg., Nieuwe Reeks, VI. Jaarg., I, 289; Cambier, De Nederl. Mariniers, Helder, 1899, p. 4. — <sup>6)</sup> Lettres de Mr. le comte d' Estrades, Londres, 1743, III, 439. — <sup>7)</sup> Cambier, De Nederl. Mariniers, p. 3; Onze Gouden Eeuw door P. L. Muller, I, 226. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1666, p. 18, vgl. De Gids, 1853, I, 289; Onze Gouden Eeuw, I, 226. — <sup>9)</sup> Cambier, De Nederl. Mariniers, p. 6. — <sup>10)</sup> Ibid., p. 7. — <sup>11)</sup> Ibid., p. 7. — <sup>12)</sup> Ibid., p. 10. — <sup>13)</sup> Ibid., p. 11. — <sup>14)</sup> Ibid., p. 22. — <sup>15)</sup> Ibid., p. 11. — <sup>16)</sup> Ibid., p. 23; siehe ferner Aufsätze von P. A. Leupe über die Mariniers in Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht, 27 Jaarg., 1871, ibid., 29 Jaarg., 1873; De Geschiedenis der Mariniers

auf den Kaperschiffen und bei den Handelsgesellschaften war sicherer und vorteilhafter als der Staatsdienst<sup>1)</sup>. Deshalb mußten zeitweise besondere Verordnungen gegen das Verlaufen von Bootsvolk, welches namentlich in Zeeland stattfand, herausgegeben werden<sup>2)</sup>. Die Zeeländer waren die Tapfersten und gingen am meisten auf Seeraub aus, sie warben auch die meisten fremden Seeleute, besonders von der Ostsee, Dänemark und Norwegen<sup>3)</sup>. Für die zum holländischen Küstenschutz notwendigen Garnisonen und Besatzungen kamen in Betracht die Miliztruppen von Cadzand, Vlissingen, Middelburg, Veere, Zierikzee, Hellevoetsluis auf Voorne, Brielle, Delft, Alkmaar, Huisduin auf Helder, Texel und Vlieland, ferner wurden die Bauern an der Maas und von Castricum (32 km nordöstlich von Amsterdam und südlich von Alkmaar) bis Helder bewaffnet und eingeübt (Holl. Mercurius 1652, p. 14, 66; vgl. A. de Wicquefort, II, 126).

Die Engländer bekamen an Lebensmitteln täglich 1 Pfund Brot oder Weizenschiffszwieback, 4 englische Quart = 4 $\frac{1}{2}$  Liter Bier, pro Woche 4 Pfund gesalzenes englisches Rindfleisch zu 2 Mahlzeiten, 2 Pfund gesalzenes englisches Schweinefleisch oder statt dessen 2—3 Pfund Rindfleisch und ca. 2 Nöbel Erbsen oder Hafergrütze, ebenfalls zu 2 Mahlzeiten, außerdem 3 Mahlzeiten mit Stockfisch, ferner pro Woche 1 Pfund Butter und 2 Pfund Suffolk- oder Cheshirekäse<sup>4)</sup>. Das englische Rind- und Schweinefleisch soll sich länger als dasjenige anderer Länder gehalten haben<sup>5)</sup>. Die Engländer litten sehr an hitzigem Fieber oder Tollfieber der Seefahrer und Skorbut, weil sie so viel gesalzenes Fleisch aßen, ertrugen dies aber lieber, als sich dieser Nahrung zu entwöhnen<sup>6)</sup>. Die Tiere durften nicht in heißer Jahreszeit geschlachtet sein, die Vorräte nicht zu unrechter Zeit gesammelt<sup>7)</sup>, das Bier nicht im Sommer gebraut sein<sup>8)</sup>. Die Hauptnahrung der Engländer war

---

van 1665 tot op heden door P. A. Leupe en F. A. van Braam Houckgeest, Amsterdam, 1867; Meereskunde, Heft 42, Kriegsschiffbesatzungen, ihre Ergänzung und Ausbildung von R. Wittmer; Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 16. Jahrg., 1913—14, Februar 1914, p. 310. Die Mannszucht der Armee und Marine der Generalstaaten von Generalmajor z. D. von Werlhof. — <sup>1)</sup> Onze Gouden Eeuw, I, 221. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 454, 511. — <sup>3)</sup> Observations upon the United Provinces by Sir W. Temple, p. 214. — <sup>4)</sup> Publications of the Navy Records Society, vol. VII, London 1896, John Hollonds second discourse touching the navy, 1659, I, 153; A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 161, 166—167; An History of Marine Architecture by Charnock, II, 300, 485. — <sup>5)</sup> An History of Marine Architecture by Charnock, II, 300. — <sup>6)</sup> A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 167. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, London 1878, V, 35. — <sup>8)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 51.

Fleisch, darum war ihr Mut größer als derjenige anderer Völker, auch die sich von Fleisch nährenden Tiere waren viel streitlustiger als diejenigen, die sich von Gras und Pflanzen nährten<sup>1)</sup>. Die englischen Mannschaften aßen meist zu vier an einer Schüssel, sie zapften ihr Bier und Wasser ab von oben aus mit Hollunder-, spanischem oder blechernem Rohr<sup>2)</sup>. Wenn sie in den Hafen kamen, wanden sie die Fässer mit Fleisch und Bier auf das Oberdeck und schüttelten sie eine Zeitlang hier zur besseren Erhaltung und um keinen Gestank dabei im Kielraum zu haben (Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 603). Namentlich für den untersten Schiffsraum waren bei den Bier- und Wasserfässern eiserne Reifen nötig<sup>3)</sup>. Der Verkauf von Branntwein an Bord war untersagt<sup>4)</sup>. Die Ernährung wurde englischerseits vom Staate besorgt<sup>5)</sup>. Die Lebensmittel wurden berechnet zu 8 pence pro Kopf zur See und 6—7 pence im Hafen<sup>6)</sup>. Wenn das Bier schlecht war und sie Wasser trinken mußten, bekamen sie pro Tag 2 pence Vergütung<sup>7)</sup>. Plymouth war hauptsächlich der Ort zum Aufstapeln von Lebensmitteln für die nach Westen bestimmten Schiffe, Dover derjenige für die nach Osten bestimmten<sup>8)</sup>. Die Lebensmittelbeschaffung war ungefähr verteilt auf die Orte London, Chatham, Hull, Yarmouth, Ipswich-on-Orwell, Harwich, Dover, Portsmouth, Plymouth, Kinsale<sup>9)</sup>. Sir Denis Gauden war später als Generalaufseher für Lebensmittel als einzelner Mann nicht mehr fähig, den reichlichen Forderungen in Kriegszeiten gerecht zu werden, seine Lebensmittel waren gut an Beschaffenheit, aber ungenügend an Menge<sup>10)</sup>. In Holland erhielt jeder Matrose pro Woche 2—2½ Pfund Fleisch, 1 Pfund Speck, 1 Pfund Käse, ½—1 Pfund Butter, 5 Pfund hartes Brot oder Schiffszwieback, 1½ Pfund Stockfisch oder Pökelhering, außerdem jeden Tag dreimal Suppe, bestehend aus weißen Gartenerbsen oder grauen Ackererbsen, Bohnen oder

1) Observations upon the United Provinces by Sir W. Temple, p. 212—13. — 2) Witsen, I, 207. — 3) Letters relating to the first Dutch war, III, 395, 19./I. 1653. — 4) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, London 1879, VI, 320. — 5) J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 480. — 6) A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 155, 26./IX. 1668; Oppenheim, p. 324, 1650; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, London 1877, IV, 360, 8½ d pro Mann und Tag; *ibid.*, IV, 410, 6 Mann für a piece of eight = 4,19—4,32 Mark pro Tag; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 428, pro Tag und Mann Lebensmittel und Lohn 154 d (siehe später), pro Tag Lebensmittelgeld der Leutnant 8 d. — 7) Oppenheim, p. 326. — 8) *Ibid.*, p. 363. — 9) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 409; *ibid.*, 1653—54, VI, 112, 145; Letters relating to the first Dutch war, III, 175; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 439, 464. — 10) A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 155; The English Historical Review, vol. XII, Parts I, p. 37.

Grütze, einmal täglich Bier<sup>1)</sup>, pro Mann 1 Kanne, ungefähr 1 Liter enthaltend (Letters relating to the first Dutch war, II, 354, vgl. I, 367). Speck hielt man für die Seeleute für gesünder als Fleisch<sup>2)</sup>, welches oft locker, mager und mit Würmern behaftet war (Sammelband Göttingen, Belgica ad a. 1653—54, No. 6), Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal, Amsterdam 1653, p. 36). Man gab auch Speck an Stelle der Fische<sup>3)</sup>. Das Brot wurde abgewogen, um den Verbrauch besser feststellen und regulieren zu können<sup>4)</sup>. Es wurde gebacken von 2—3 Jahre alten Erbsen, Bohnen oder Gerste und mußte einen ganzen Tag im Wasser liegen, ehe es weicher wurde. Auch von Grütze, die aus verbrühter Gerste hergestellt war, wurde Brot bereitet (Belgica ad a. 1653—54, No. 6, p. 36). Das Fett vom Kochen wurde zur Suppe verwendet, ausgenommen die Fischbrühe<sup>5)</sup>. Das ungenießbare Fett soll zur Benutzung für Schifferhaltung aufbewahrt worden sein<sup>6)</sup>. Die Mannschaften speisten an einem Napf zu 8 Personen<sup>7)</sup>. Bei den Holländern hatten die Kapitäne für die Ernährung zu sorgen<sup>8)</sup>. Sie waren verpflichtet, die Kriegsschiffe mit Lebensmitteln zu versehen, deren Beschaffung oft 3000—5000 Gulden kostete. Sie suchten dabei Gewinne zu haben und sich deshalb möglichst den Gefahren zu entziehen. Hätten sie mehr Gehalt bekommen und keine Sorge um das Auftischen gehabt, würden sie auch eher auf ein anderes Kriegsschiff übergegangen sein und weiter gekämpft haben, wenn das ihre untauglich geworden (Belgica ad a. 1653—54, No. 6), p. 38). Es wurde sehr geklagt, daß dieselben zu mager auftischten<sup>9)</sup>. Die holländischen Seeleute an Bord der Kriegsschiffe bestürmten ihre Kapitäne, um bessere Kost zu erlangen<sup>10)</sup>. Die materiellen Ansprüche der Mannschaft der holländischen Kriegsmarine blieben längere Zeit unberücksichtigt<sup>11)</sup>. Die Leute auf den Handelsschiffen wurden etwas besser beköstigt<sup>12)</sup>. Dasselbst erhielten sie

1) L. v. Aitzema, III, XXXII, 746; Witsen, II, 415; Tjassens, Zee-Politie, p. 186—187, 199; Letters relating to the first Dutch war, I, 92—93, 367; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 699, vgl. K. Allard, Hollandse Scheepsbouw, p. 54—55; L'art de bâtir les v., I, 48—49. — 2) Witsen, II, 415. — 3) L. v. Aitzema, III, XXXII, 746. — 4) Ibid., III, XXXII, 746. — 5) Ibid., III, XXXII, 746; Groot Placaet-Boeck door S. v. Leeuwen, III, 213, art. XLIX; Tjassens, Zee-Politie, p. 28. — 6) Groot Placaet-Boeck door S. v. Leeuwen, III, 213, art. XLIX; Tjassens, Zee-Politie, p. 28. — 7) L. v. Aitzema, III, XXXII, 746. — 8) J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 480. — 9) L. van Aitzema, III, XXXIII, 810; Leeven en Daaden der Doorluchtigste Zee-Helden door Lambert van den Bos, Amsterdam 1683, p. 536; Oppenheim, p. 306. — 10) Letters relating to the first Dutch war, II, 224, nach Mercurius Politicus, p. 1848, 27./III. 1652. — 11) Begründung der engl. Seevorherrschaft von Roloff, p. 438. — 12) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 810.

pro Woche und Kopf 4 Pfund Brot, 2 Pfund Fleisch, 1 Pfund Speck, 1 Pfund Stockfisch,  $1\frac{3}{4}$  Pfund Graupen oder Erbsen, 5 Käse von 6—7 Pfund, 2 Liter Bier<sup>1)</sup>). Auf den Handelsfahrzeugen besorgten die Schiffseigentümer die Verpflegung<sup>2)</sup>. Der Kellermeister verabreichte die Lebensmittel an den Koch, das Bier an die Matrosen<sup>3)</sup>. An einzelnen Plätzen gab man den Leuten getrocknetes, zu Staub gemahlenes Ochsenfleisch. Auf weiteren Zügen hatte man statt Bier Wasser oder Wasser mit Essig vermischt als Getränk<sup>4)</sup>. Die Holländer begnügten sich also mit wenig Fleisch und ersetzten es durch Hülsenfrüchte, Mehlsorten, Butter und Käse<sup>5)</sup>. Später sollen die Rationen der Schiffsbemannung vermehrt worden sein<sup>6)</sup>. 6—7 Stüber Kostgeld wurde pro Tag und Mann gerechnet<sup>7)</sup>. Zur guten Haushaltung mit den Vorräten in der Flotte wurden Verordnungen herausgegeben: 31./XII. 1665 und 24. IV. 1673. Bier, Wasser und Brennholz sollte für 7 Wochen reichen, Lebensmittel auf 3 Monate. Gemüse und Obst sollte der Flotte nachgesandt werden. Das Wasser sollte in Fässer mit eisernen Reifen gefüllt sein., Das Bier mußte im März/April oder September/Okttober gebraut, dasselbe sollte vorn, das Wasser hinten gestaut sein<sup>8)</sup>. Der Böttcher verhinderte das Lecken der Fässer und staute die leeren<sup>9)</sup>. Die Spundlöcher der Wasserfässer wurden mit Blech gedeckt. Stinkendes Wasser reinigte man mit Klopfen und an die Luft Stellen oder durch Einwerfen von Lehm und Töpferthon, bitteres Wasser vermengte man mit Mehl. Fleisch- und Wassertonnen mußten vor der Füllung mit Weinblättern gedeckt oder mit saurer Feuchtigkeit ausgespült werden. Der Pökel oder ähnliche Feuchtigkeit wurde durch Bedecken mit geschmolzenem Fett gegen Fäulnis geschützt. Mehl mußte öfter gewendet werden, ungeräucherter Speck in Salzbrühe bleiben,

1) Witsen, II, 434. — 2) Letters relating to the first Dutch war, I, 92; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 414. — 3) Witsen, II, 414; Tjassens, Zee-Politie, p. 28. — 4) Witsen, II, 416. — 5) A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 167; Observations upon the United Provinces by Sir W. Temple, p. 214. — 6) A Lefèvre-Pontalis, J. de Witt, Kapitän 1884, I, 342, nach Resol. der G. St. 20./VI. 1664. — 7) L. v. Aitzema, III, XXXII, 746; *ibid.*, IV, XXXVIII, 235; Leeven en dood der heeren gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven, Amsterdam 1705, I. boek, p. 259, vgl. L. v. Aitzema, V, XXXV, 425, 30 Stüber Kostgeld pro Tag für den Offizier zu Lande, der auf der Flotte befehligt; Witsen, II, 414, der Kapitän erhielt 7 Stüber für jeden der ersten 50 Mann,  $6\frac{1}{2}$  für jeden der zweiten 50 Mann, 6 Stüber für alle anderen als Kostgeld pro Tag; Letters relating to the first Dutch war, III, 62; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 669, 1663 waren 2 Gulden, 11 Stüber, 6 Pfennige pro Woche und Mann an den Kapitän zu bezahlen. — 8) L. v. Aitzema, V, XXXV, 509—511; Groot Placaet-Boeck door S. v. Leeuwen, III, 219—221; Witsen, II, 400—402; Leven en bedrijf door M. de Ruiter, II, 560—561. — 9) Witsen, II, 413.



geräucherter Speck und Brot dicht und trocken gehalten werden<sup>1)</sup>. Es wurden 25./VIII. 1651, 8./III. 1652, 21./VIII. 1656 Verbote erlassen, Handelsartikel auf Kriegsschiffe zu bringen<sup>2)</sup>. 5./XII. 1653 wurde gewinnsüchtigen Händlern untersagt, Tabak und Branntwein gegen Pulver und Kugeln zu verkaufen<sup>3)</sup>. Überhaupt durften Händler nicht an Bord geduldet werden (Witsen, II, 395; Tooneel des Oorlogs door L. v. d. Bos, Amsterdam 1675, III, 239, art. 23; Groot Placaet-Boeck door S. v. Leeuwen, III, 217).

Die englischen Matrosen sollen mit Jacken und Hosen von weißem Tuch und mit einem Gürtel von roter Wolle umschlungen gewesen sein<sup>4)</sup>. Die Kleidungsstücke der englischen Seeleute bestanden in: Monmouth-Mantelkragen oder rotem Mantelkragen, Wollgarnstrümpfe, blaue oder weiße Hemden, Baumwoll- oder **Kattunwesten**, Baumwollunterbeinkleider, Rindslederschuhe mit flachen Absätzen, Segeltuch- oder blaue Garnitur, blaue Halsbinden, grobe Fries- oder Wollzeugdecken<sup>5)</sup>. Die englischen Seesoldaten sollen rote Röcke (Heath's Chronicle, II, 335; Holl. Mercurius 1667, p. 80) oder eine Uniform von gelber Farbe mit roten Streifen gehabt haben<sup>6)</sup>. Der Herzog von York trug einen ledernen Brustharnisch (Büffelwams) und einen schwarzen Samthut (Pepys, The Diary, IV, 367). Die Kleiderhändler mußten eine Berechnung von den an Bord gesandten Kleidern mit einem Muster von jeder Sorte und mit den verschiedenen Preisen aufstellen. Letztere mußten eine Woche vor dem Verkauf an einer Tafel vor der großen Kajüte aushängen. Einmal monatlich fand öffentlicher Verkauf beim Großmast statt. Ein Mann durfte nicht mehr Kleider haben, als  $\frac{1}{3}$  seines Lohnes ausmachte<sup>7)</sup>. Übermäßige Preise und schlechte Waare waren nicht erlaubt; 11./XII. 1655 fand eine genaue Festsetzung der Preise statt<sup>8)</sup>. 26./III. 1663 erfolgte wiederum eine solche<sup>9)</sup>. 2 Monate nach dem Eintritt in den vollen Seelohn durften erst Kleidungsstücke wieder verkauft werden<sup>10)</sup>, sie durften vom Zahlmeister oder Vorratsverwalter (steward) zu keinem anderen Zwecke verwendet werden<sup>11)</sup>. Wenn die ganze Kleidung

<sup>1)</sup> Ibid., II, 415. — <sup>2)</sup> Groot Placaet-boeck door Cauw, II, Deel, IV, boeck, p. 494. — <sup>3)</sup> Tjassens, Zee-Politie, p. 11; vgl. Groot Placaet-boeck door Cauw, I, 964; L. v. Aitzema, V, XXXXV, 435, 16./IV. 1665, Art. 11. — <sup>4)</sup> E. Sue, Histoire de la Marine Française, II, 184. — <sup>5)</sup> Memoirs of the English affairs by James Stuart, duke of York, London 1729, p. 76—77. — <sup>6)</sup> Cambier, De Nederl. Mariniers, p. 12, 26./X. 1664. — <sup>7)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 307. — <sup>8)</sup> Oppenheim, p. 329. — <sup>9)</sup> Memoirs of the English affairs by James Stuart, duke of York, p. 76—77. — <sup>10)</sup> Ibid., p. 77. — <sup>11)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 307.

durch Schiffbruch oder in der Schlacht verlorengegangen, erhielt der Mann 2 £ Entschädigung<sup>1)</sup>.

Die holländischen Seeleute sollen weite Beinkleider von grauem Tuch, Wolljacken, Kappen und dicke Fischerstiefel getragen haben<sup>2)</sup>. Martin Tromps Gewand bestand in einem Brustküras und darüber ein gelber Mantel (De Navorscher 1853, 3e Jaarg., p. 379). Die Admiralkleidung M. de Ruijters soll aus Beinkleidern von grauem Tuch und einem Leibrock von grauem Tuch, mit sehr schmaler schwarzer Borte gerändert, bestanden haben<sup>3)</sup>. Die Halsbinde soll ohne Stickerei, die Schnallen von Silber, der Gürtel von roter Seide gewesen sein<sup>4)</sup>. Die Hellebardenträger des Cornelis de Witt sollen die holländische Staatsdienerkleidung, rote Röcke mit gelber Unterfütterung, getragen haben<sup>5)</sup>. Bei den holländischen Seesoldaten führte Willem III. von Oranien erst Uniformen ein: breitgeränderter Schlapphut, grober Tuchrock, gepuffte kurze Hosen, Strümpfe, niedrige Schuhe oder Stiefel. Die Kapitäne besorgten in Holland die Kleidung für die Matrosen und Seesoldaten<sup>6)</sup>.

Zur besseren Gesundheitspflege wurden die Schiffe ungefähr dreimal wöchentlich gespült, mit dem Besen gekratzt, mit Essig besprengt und mit Wacholderbeeren ausgeräuchert<sup>7)</sup>. Das Reinigen der Schiffe war vornehmlich die Arbeit der Schiffsjungen<sup>8)</sup>. Die allzu kleinen Innenräume dagegen konnten nur unvollkommen gelüftet werden und trugen viel zur Vermehrung von Krankheiten bei<sup>9)</sup>.

Um Unfall und Brand möglichst zu verhüten, wurden verschiedene Verordnungen erlassen.

Auf englischen Schiffen durfte nach 8 Uhr abends außer Kapitän, Leutnant und Schiffer niemand Licht brennen, dasselbe mußte in Laternen verschlossen sein. Das Rauchen von Tabak wurde nur an einem besonderen Platz im Vorderkastell oder auf dem oberen Deck über ein besonders dazu bestimmtes Gefäß gestattet<sup>10)</sup>.

1) Oppenheim, p. 329. — 2) E. Sue, Histoire de la Marine Française, II, 126. — 3) Ibid. II, 131; vgl. ibid., I, 161, Kleidung von schwarzem Wollstoff. — 4) Ibid., II, 131; vgl. ibid., I, 161, Gürtel von Leder. — 5) J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 306; Cambier, De Nederl. Mariniers, p. 32. — 6) Cambier, De Nederl. Mariniers, p. 10. — 7) Witsen, II, 402; Leven en bedrijf van M. de Ruyter, II, 561. — 8) Witsen, II, 416; siehe ferner Repertorium door Louis David Petit, Leiden 1907, I, 220. D. Veegens Johan de Witts voorzorg tegen de zeeziekte in De Nederl. Spectator. — 9) Vgl. Die gute alte Zeit und die Seefahrt in „Die Flotte“, 22. Jahrg., Nr. 11, Nov. 1919. — 10) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, London 1879, VI, 320, 31./XII. 1653; L. v. Aitzema, V, XXXV, 391; An History of Marine Architecture by Charnock, II, 300.

Auf holländischen Schiffen durfte niemand an Bord Kerzen oder Lichter gebrauchen. Es durften keine Bettstrosensäcke, die mit Heu und Kaff gefüllt waren, benutzt werden. Nur zwischen Fockmast und Großmast war das Tabakrauchen über einen Zuber voll Wasser gestattet. Licht und Lunten durften nicht in den Kabelraum gebracht werden<sup>1)</sup>. Man hackte bei Feuersausbruch ein Loch in den untersten Schiffsraum, um Wasser einzulassen<sup>2)</sup>. Vor dem Kampf wurde der Geländergang mit Salz bestreut, um fester stehen zu können. Das Schiff wurde überall naß gemacht. Zuber, Feuereimer und Feuerspritzen wurden bei den Kanonen rings um den Bord des Schiffes und in den Mastkörben bereitgehalten vor dem Gefecht, um den Brandausbruch zu verhüten oder den Brand möglichst schnell löschen zu können. In Zeeland, aber wohl auch anderwärts, verwendete man noch im besonderen grüne und feuchte Häute gegen Feuersgefahr<sup>3)</sup>. Nach dreimaligem Glockenläuten mußten sämtliche Vorkehrungen getroffen sein<sup>4)</sup>. Man streute auch Asche und Sand auf das Verdeck, um das Ausgleiten zu hindern<sup>5)</sup>.

An Bord der englischen Kriegsschiffe soll man zweimal täglich gebetet und zweimal wöchentlich gepredigt haben<sup>6)</sup>. Fluchen und Schwören war verboten<sup>7)</sup>. In Holland ließ man zum Zeichen der Predigt die Bugsprietflagge wehen und feuerte einen Schuß ab<sup>8)</sup>. Vor dem Gefecht wurde ein Gebet gesprochen<sup>9)</sup>.

1647 waren von der englischen Admiralität Anweisungen erteilt worden zur Aufrechterhaltung der Disziplin in der Flotte und zum Vorgehen gegen Übertretungen derselben<sup>10)</sup>. Ein Todesurteil konnte nicht gefällt werden, wenn weniger als fünf Kapitäne beim Kriegsgericht anwesend gewesen. Nur bei Empörungen durfte mit Erlaubnis des Admirals das Todesurteil im Kanal (*narrow-sea*) vollzogen werden<sup>11)</sup>. Die im März 1649 ausgegebenen ordinances for the better government of the fleet

<sup>1)</sup> Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 187—195, 27./IV. 1629; 24./VII. 1636, 66 Art.; Groot Placaet-Boeck door S. van Leeuwen, III, 209—213, 16./IX. 1672; Tjassens, Zee-Politie, 1670, p. 206—216; Witsen, II, 390; Backer Dirks, De Nederl. Zee-macht, I, 429. — <sup>2)</sup> L'art de bâtir les v., I, 80. — <sup>3)</sup> Witsen, II, 386; L'art de bâtir les v., II, 5; Histoire de la milice française par Daniel, II, 531; Gesch. v. h. Nederl. Z. door J. C. de Jonge, I, 714. — <sup>4)</sup> Witsen, II, 385. — <sup>5)</sup> Histoire de la milice française par Daniel, II, 531. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXV, 388; Witsen, I, 214; An History of M. A. by Charnock, II, 300. — <sup>7)</sup> Witsen, I, 214, Art. 1—2 der Verordnung des Herzogs von York. — <sup>8)</sup> De Navorscher, 48 Jaarg., Utrecht 1898, p. 211. — <sup>9)</sup> Ontstelde zee, p. 115; Leven van C. Tromp, p. 435. — <sup>10)</sup> A descript. catal. of the n. m. by Tanner, I, 183—184. — <sup>11)</sup> Ibid., I, 184; The English Historical Review, vol. XII, Parts I, p. 59.

wurden im Dezember 1652 zu den ersten Kriegsartikeln ausgearbeitet und die Akte von 1661 darauf gegründet<sup>1)</sup>. Den Veruntreuungen sollte die Akte von 1664 steuern<sup>2)</sup>. Diese Akte wurde 1666 und 1671 erneuert<sup>3)</sup>. 6 d erhielt Jeder, der einen Matrosen oder Soldaten einbrachte, welcher sich ohne Urlaubsschein entfernt hatte<sup>4)</sup>. Die Todesstrafe stand fest bei der Mannschaft, wenn jemand beim Schlafen auf Wache überrascht wurde<sup>5)</sup> oder ohne Erlaubnis sein Kriegsschiff verlassen hatte<sup>6)</sup>, desgleichen wenn jemand zum Aufruhr anfeuerte oder Zusammenrottungen veranstaltete (Art. 19 der Verordnungen des Herzogs von York), wenn jemand Verrat verschwieg (Art. 20), wenn jemand mutwillig einen Mord begangen (Art. 28), wenn jemand eine unzüchtige Handlung verübt (Art. 32), ev. auch bei Diebstahl (Art. 29)<sup>7)</sup>. Die Kapitäne hatten ihr Leben verwirkt, wenn sie mit ihrem Schiff ohne Not geflüchtet, dasselbe an den Feind übergeben, oder ihren Dienst verlassen und anderen zu Flucht geraten hatten<sup>8)</sup>. Niemand durfte sich unterstehen, mit seinem vorgesetzten Offizier einen Streit anzufangen (Art. 21). Beschwerden durften nur vor dem Flottenoberhaupte vorgebracht werden (Art. 22)<sup>9)</sup>. Ein Advokat hatte Vollmacht, Eid und Zeugnis jemandem abzunehmen<sup>10)</sup>.

Für die Rechtspflege an Bord der holländischen Schiffe wurden ausgegeben Commissarissen raeckende den advocaet-fiscael<sup>11)</sup> und Ordres op de jurisdictie, 12./IV. 1667, 4./IV. 1672, 24./IV. 1673<sup>12)</sup>. Androhungen von Strafen wurden erteilt<sup>13)</sup> und weitere Strafbestimmungen erlassen<sup>14)</sup>. Eine empfindliche Züchtigung war das Kielholen und Auspeitschen, namentlich bei Nichtausübung der Wache<sup>15)</sup>. Diejenigen, die sich vorzeitig ohne Not auf die Flucht begaben, sollten mit dem Tod, evtl. durch den

1) The English Historical Review, vol. XII, Parts I, p. 59; vgl. Letters relating to the f. D. w., III, 293, 39 Art. — 2) A descript. catal. of the n.m. by Tanner, I, 186—187; The English Historical Review, vol. XII, Parts I, p. 60. — 3) A descript. catal. of the n.m. by Tanner, I, 187, 188; The English Historical Review, vol. XII, Parts I, p. 61. — 4) Cal. of the St. P. D. S., 1664—65, IV, 84. — 5) An History of M. A. by Charnock, II, 300; vgl. Witsen, I, 216, Art. 27. — 6) L. v. Aitzema, V, XXXV, 390; Letters rel. to the f. D. w., V, 319 in Publ. of the N. R. S., vol. XLI, London 1912. — 7) Witsen, I, 215—216. — 8) Ibid., I, 215, Art. 16 und 17. — 9) Ibid., I, 215. — 10) Ibid., I, 216, Art. 35. — 11) Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 2714; An Bord eines schnell segelnden fregattenähnlichen Schiffs hatte der Fiskal in der Schlacht zu sehen, ob alle ihre Pflicht taten (Letters rel. to the f. D. w., II, 327; L. v. Aitzema, V, XXXV, 435, 16./IV. 1665, Art. 14). — 12) Groot Placaet-Boeck door S. van Leeuwen, III, 221; Het Ontroerde Nederlandt, Amsterdam 1674, p. 113. — 13) Leven van M. de Ruiter, I, 122. — 14) Ibid., II, 372. — 15) Witsen, II, 389.

Strang bestraft werden<sup>1)</sup>. Derjenige Kapitän, der sein Fahrzeug nicht rechtzeitig klar zum Gefecht hatte, mußte 1000 Caroli-Gulden Geldbuße bezahlen<sup>2)</sup>.

Der Gehalt der englischen Flottenbefehlshaber betrug anfänglich 3 £, des Viceadmirals der Flotte 2 £, des Contreadmirals der Flotte 1 £ pro Tag. Die anderen Viceadmirale erhielten 30—40 sh, die anderen Contreadmirale 15—20 sh pro Tag<sup>3)</sup>: Unter Charles II. erhöhte sich das Gehalt der Flottenbefehlshaber auf 4 l (£). Der Viceadmiral der Flotte bekam 50 sh, der Contreadmiral 40 sh, die anderen Viceadmirale 30 sh und die anderen Contreadmirale 20 sh<sup>4)</sup>. Der Monatsgehalt der Kapitäne soll sich auf 21 £, derjenige des Schiffers auf 7 £, derjenige des Leutnants auf 4 £ 4 sh belaufen haben<sup>5)</sup>. Seekadetten sollen pro Monat 1 £ 10 sh bis 2 £ empfangen haben<sup>6)</sup>. 20./XII. 1652 wurde der Lohn der Matrosen, die für das Steuerruder, zum Lotsen und für die Marsraa geeignet waren, von 19 sh auf 24 sh pro Monat erhöht. Die andern Matrosen erhielten 19 sh, die Gesellen 14 sh 3 d, die Schiffsjungen 9 sh 6 d pro Monat<sup>7)</sup>. Bei den Landsoldaten an Bord bekam ein Sergeant 18, ein Korporal 12 pence pro Tag, jeder Soldat 14—18 sh pro Monat außer seinem Lebensunterhalt (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 235; Letters rel. to the f. D. w., III, 424—IV, 253; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 473), den Freiwilligen sollte das Doppelte bewilligt werden (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 235, — Letters rel. to the f. D. w., IV, 253). Bei jeder Lohnausgabe wurde 1 sh den Seeleuten abgezogen für the Chatam chest, die 1590 von Sir John Hawkins zum Besten beschädigter und unfähig gewordener Matrosen gegründet wurde<sup>8)</sup>.

Die holländischen Kapitäne an Bord des Flottenoberhauptes (J. van Wassenaar bezog 1658 400 Gulden pro Monat

<sup>1)</sup> Witsen, I, 215; Het Ontroerde Nederlandt, Amsterdam 1674, p. 106, Art. 6 und 8; Tooneel des Oorlogs, III, 236; Groot Placaet-Boeck door S. van Leeuwen, III, 215—216. — <sup>2)</sup> Til Orlogs under de Ruyter, Dagbogsoptegnelser af Hans Svendsen, Kjøbenhavn 1909, p. 55, siehe später. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 104; Letters rel. to the f. D. w., III, 374—75; *ibid.*, IV, 56; The English Historical Review, vol. XII, Parts I, p. 62. — <sup>4)</sup> A descript. catal. of the n. m. by Tanner, I, 140; The English Historical Review, vol. XII, Parts I, p. 62—64. — <sup>5)</sup> Oppenheim, p. 360. — <sup>6)</sup> *Ibid.*, p. 314, 360. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 42—43; Publications of the N. R. S., vol. VII, A discourse of the navy by Sir R. Slynghesbie, p. 352; A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 140—141; Letters relating to the first Dutch war, III, 269, 274; Heath's Chronicle, II, 334; Oppenheim, p. 314. — <sup>8)</sup> Letters relating to the first Dutch war, III, 269.

[Danske Magazin, indeholdende bydrag til den danske histories, Femte Raekke, Sjette Bind, Kjøbenhavn 1909, Sjette Binds andet Hefte, 1906, p. 143]) bekamen 100 Caroli-Gulden, die Leutnants 30 pro Monat, diejenigen der Geschwaderhäupter 75 Caroli-Gulden<sup>1)</sup>; die Kapitäne der anderen Schiffe anfänglich 30, die Schiffer 25 die Leutnants 20—25, die Seekadetten 20<sup>2)</sup>. Der Oberst, Oberstleutnant und Major des Marineregiments erhielten 80—300 Gulden pro Monat<sup>3)</sup>. Die Seeleute begaben sich sehr ungerne in den Dienst der höheren Flagoffiziere, weil sie dort das schärfste Gefecht hatten. Darum wurde der Mannschaft des Flottenoberhauptes pro Monat 3 Gulden, derjenigen der übrigen Leutnantadmirale 2 Gulden und derjenigen der Vice- und Contreadmirale 1 Gulden mehr als der Mannschaft an Bord der anderen Schiffe bewilligt<sup>4)</sup>. Den Matrosen auf den Brandschiffen soll 30 Gulden pro Monat gezahlt worden sein<sup>5)</sup>. Die Seeleute auf den gewöhnlichen Kriegsschiffen bekamen zuerst nur 9—11 Gulden pro Monat<sup>6)</sup>, diejenigen auf den Direktorschiffen 12—18 Gulden<sup>7)</sup>. Der Zulauf vergrößerte sich nicht durch die Erhöhung der Monatsgelder von 11 auf 12 Gulden, die letztere Summe war früher schon von der Ostindischen Handelskompanie gezahlt worden<sup>8)</sup>. Diese hatte inzwischen den Lohn für ihre Mannschaft auf 16 Gulden pro Monat gesteigert<sup>9)</sup>. Nordholland ging dann mit der Vermehrung der monatlichen Besoldung ihres Kriegsschiffsvolkes auf 15 Gulden voran<sup>10)</sup>. Später stieg der Lohn von 15 auf 18 Gulden pro Monat<sup>11)</sup>. Schiffsjungen erhielten 7 Gulden monatlich<sup>12)</sup>. Um die Soldaten, die an Bord dienten, williger zu machen, versprach man ihnen eine

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 455; Letters relating to the first Dutch war, I, 92 (ibid., I, 104, auch 130 Gulden); Leeven en dood der heeren gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven, Amsterdam 1705, I boek, p. 259—260. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXIV, 181, Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiral, Amsterdam 1653, p. 38, 5 Pfund vlämisch à 6 Gulden; Tjassens, Zee-Politie, p. 274 bis 75; Letters relating to the first Dutch war, I, 104—106; vgl. die Gehälter der anderen Offiziere, Tjassens, Zee-Polite, p. 274—75; Letters relating to the first Dutch war, I, 105—106; Leeven en dood der h. gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven, I. boek, p. 260; L'art de bâtir les v., I, 14. — <sup>3)</sup> De Nederl. Mariniers door Cambier, p. 9. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 455. — <sup>5)</sup> Nasporing van Hollands Heil en Rampen door H. J. Z. Coornhart, Rotterdam 1745, I Hoofdstuk, p. 261. — <sup>6)</sup> Letters relating to the first Dutch war, II, 221, — <sup>7)</sup> Ibid., II, 220. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 354, 405, 427; vgl. ibid., III, XXXIII 810; L'art de bâtir les v., I, 14. — <sup>9)</sup> De Navorscher 1902, Aflevering, 6—7, p. 302. 23./IV. 1665, nach Downing Papers, British Museum. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 438, 467; De Navorscher, 1902, Aflevering, 6—7, p. 302. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1671, März, p. 34; Letters relating to the first Dutch war, II, 61; Cal. of the St. P. D. S., 1./III.—31./X. 1673, London 1902, p. 60; Nasporing van Hollands Heil en Rampen door H. J. Z. Coornhart, I, p. 261. — <sup>12)</sup> L'art de bâtir les v., I, 14.

Zulage von einem Reichstaler pro Monat und Kopf<sup>1)</sup>. Über die Besoldung der holländischen Seesoldaten gibt die Order vom 29./I. 1667 näheren Aufschluß, sie bekamen während der Einschiffungszeit täglich 1 Stüber mehr<sup>2)</sup>.

Zur Ermutigung der Seeleute zahlten die Engländer an Belohnungen 10 sh pro Tonne jeder Prise und 6 £ 13 sh 4 d pro Kanone bei freier Plünderung bis zum untersten Verdeck (gundeck), bei Vernichtung des feindlichen Schiffes 10 £ pro Kanone<sup>3)</sup>. Von 1652—54 wurden nur 169 Kriegsdenk Münzen ausgeteilt, von diesen waren 79 kleine. Von den größeren waren nur 9 mit Ketten, die kleinen wogen 18 dwt. (denarweight) = 11 gr. Die Summe der Kosten betrug 2060 £. Blake und Monk hatten Ketten, jede 300 £ wert, Penn eine Kette 100 £ wert<sup>4)</sup>. Zur Hebung der Tapferkeit bei den Befehlshabern von Brandern, kleinen fregattenähnlichen Fahrzeugen und Kitsen wurden 1672/73 Verordnungen erlassen, die wahrscheinlich schon 20./IV. 1665 zum erstenmal ausgegeben waren (Fighting Instructions by Corbett, London 1905, Printed for the Publ. of the N. R. S. vol. XXIX, p. 149). Nach Artikel 1 sollten 10 £ Belohnung für jeden Mann der Besatzung desjenigen Brandschiffes, welches ein Kriegsschiff von 40 Kanonen an vernichtet hatte, ausgeteilt werden. Die Kapitäne dieser Brander sollten eine goldene Schaumünze und Anwartschaft auf Beförderung erhalten. Nach Artikel 2 sollte bei Vernichtung eines feindl. Flaggschiffes die doppelte Belohnung erfolgen (ibid., p. 150). Nach Artikel 3 sollte für die Zerstörung eines feindlichen Brandschiffes 40 sh pro Mann gezahlt werden (ibid., p. 151).

Um den Mut der holländischen Seeleute zu heben, wurde als Belohnung festgesetzt: für Entern eines Kriegsschiffs des Flottenoberhauptes das ganze Schiff und noch 10000 Gulden dazu, für ein solches der Schiffe der anderen Flottenbefehlshaber das Schiff und 5—6000 Gulden, desgl. der Schiffe der Gebieter über Flottenabteilungen das Schiff und 4000 Gulden, desgl. anderer Kriegsschiffe das

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830. — <sup>2)</sup> Groot Placaet-Boeck door S. v. Leeuwen, III, 208—209; De Nederl. Mariniers door Cambier, p. 8. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S. 1652 bis 53, V, 43; Letters relating to the first Dutch war, III, 269, 275; A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 190—91; The life of Monk by Gumble, London 1671, p. 74, Tun- and Gunmoney; Philips Continuation of Heath's chronicle, London 1676, p. 531; Memoirs of the English affaris by James Stuart, duke of York, p. 116; Oppenheim, p. 309, 1./I. 1653; The English Historical Review, vol. XII, Parts I, p. 35; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1664—65, IV, p. 46; Whitelocke's Memorials, p. 526, 40 shillings wohl ein Druckfehler; Heath's Chronicle, II, 334, 20 Nobel. — <sup>4)</sup> Oppenheim, p. 328.

Schiff und 2500 Gulden, für die Flagge des Flottenoberhauptes 1000, für die der anderen Flottenbefehlshaber 500, für die Flagge am Fockmast je 250, die am Besanmast je 150, die am Spiegel je 50 Gulden<sup>1)</sup>. 27./I. und 10./III. 1665 wurden diese Belohnungen noch erhöht: 50 000 Caroli-Gulden beim Schiff des Flottenbefehlshabers, 30 000 beim Schiff der anderen Flottenhäupter, 20 000 beim Schiff der Gebieter über Flottenabteilungen, 10 000 bei den gewöhnlichen Kriegsschiffen, 6000 bei kleineren Schiffen; 5000 bei der obersten Flagge des Flottenoberhauptes, 2500 für die der andern Flottenbefehlshaber, 1250 für die Flagge an der Fockstenge, 750 für diejenige am Besanmast, 250 für die am Spiegel<sup>2)</sup>. Für das Entern eines feindlichen Schiffes waren den Steuerleuten Belohnungen bis 100 Ducatons (holl. Silbermünze à 5 M. 50 Pf.) zugesagt<sup>3)</sup>. Je 100 Gulden pro Kopf sollten alle diejenigen erhalten, die einen Brander vernichteten. Schaluppen, Galioten, Jachten oder kleineren Fahrzeugen wurden für die Zerstörung eines Brandschiffes 3000 bis 6000 Gulden als Belohnung in Aussicht gestellt<sup>4)</sup>. Der Branderkommandeur, der das große englische Kriegsschiff *Sovereign of the Seas* durch Brand vertilgen würde, bekam 21./X. 1652 3000 Gulden zugebilligt<sup>5)</sup>.

An Bord sollten sich 2 Kisten befinden, eine mit Arzneimitteln, die andere mit Salben und Pflastern (Letters rel. to the f. D. w., IV, 319), jede sollte mindestens Sachen bis 20 £ Wert enthalten (Letters rel. to the f. D. w., V, 389). Lange Zeit verging, bis die englischen Ärzte wußten, in welchem Privathause die Kranken oder Verwundeten untergebracht waren. Es herrschte Mangel an Leinenzug und Arzneimitteln. Die Schwierigkeit war groß bezüglich der Kost und Pflege, die Luft war meist schlecht in den ärmlichen Häusern, in denen Kranke und Verwundete zusammen-

<sup>1)</sup> Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 398; Letters relating to the first Dutch war, V, 319; in Publications of the N. R. S., vol. XLI, London 1912; Holl-Mercurius, 1653, p. 70; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830; Leven van C. Tromp, p. 121; Leven en bedrijf van M. de Ruiter, I, 121. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXV, 355; Groot Placaet-Boeck door S. v. Leeuwen, III, 223; Engelse, Nederl. en Munsterse Krakkeelen door Swinnas, I, 19; Het Ontroerde Nederlandt, Amsterdam 1674, p. 111. Erneuerung der Verordnungen, 3./IX. 1665, 31./VIII. 1666, 10./III. 1667, 28./III. 1667, 14./IV. 1672; Leven en bedrijf van M. de Ruiter, II, 370—71; Leven van Cornelis Tromp, p. 239. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXV, 456. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, VI, XXXVI, 26; Groot Placaet-Boeck door S. v. Leeuwen, III, 226—227, 3./IX. 1665, 3./VIII. 1666, 28./III. 1667, 14./IV. 1672, 24./IV. 1673; Engelse, Nederl. en Munsterne Krakkeelen door Swinnas, II, 60; Leven van M. de Ruiter, II, 371. — <sup>5)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 475.



gepfert wurden. Waren sie in Gasthäusern untergebracht, so lag die Versuchung bei ihnen nahe, starke Getränke unmäßig zu genießen, zumal das Wasser in den Küstengegenden meist salzig war<sup>1)</sup>. Einige Ärzte hatten jeden Tag 6 Meilen von Quartier zu Quartier zu ziehen<sup>2)</sup>. Das Verteilen der Kranken und Verwundeten in Privathäusern benötigte mehr Ärzte und Aufwärter<sup>3)</sup>. Der Wunsch machte sich geltend, dieselben aus den Privathäusern in Hospitäler unterzubringen<sup>4)</sup>. Im März 1653 wurden Sammlungen von Geld und Leinwand für die Verwundeten in England veranstaltet<sup>5)</sup>. Anfänglich wurden 6 pence pro Tag oder 3 shilling pro Woche für einen Kranken oder Verwundeten bewilligt<sup>6)</sup>, dann 7 shilling pro Woche ohne Unterschied zwischen Offizieren und Gemeinen, zwischen Leicht- und Schwerverwundeten, zwischen mit Scharbock Angesteckten oder durch Tollfieber Verwirrten<sup>7)</sup>. Der 10. Teil von allen Prisengütern wurde für die Unterstützung der Kranken, Verwundeten und ihrer Angehörigen bestimmt<sup>8)</sup>. An jedem für die Aufnahme der letzteren bezeichneten Ort sollten ein Agent, Arzt oder Wundarzt, Pfleger, Feuerungsmaterial, Licht, Leinen und Medikamente vorhanden sein. Geschenke durften 10 £ nicht überschreiten<sup>9)</sup>. Wie im Jahre 1653, so wurde auch 26./X. 1664 eine Kommission für Kranke und Verwundete eingesetzt<sup>10)</sup>. Zu Mitgliedern derselben wurden ernannt John Evelyn (der Verfasser des Diary), Sir William Doily oder d'Oily of Shottisham, Norfolk, Sir Thomas Clifford<sup>11)</sup> und Oberst Bullein Reymes. Evelyns Bezirk war Sussex und Kent<sup>12)</sup>.

In Holland war 27./VII. 1667, 14./IV. und 24./IV. 1672 festgesetzt worden, daß für die Verwundeten und Kranken soviel Bettücher an Bord vorrätig sein sollten, als das Kriegsschiff

---

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 224; Letters relating to the first Dutch war, IV, 241; vgl. The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 596. — <sup>2)</sup> J. Evelyn, The Diary, ed by A. Dobson, London 1906, III, 332—39. — <sup>3)</sup> Ibid., II, 241. — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, IV, 200; vgl. IV, 220, 256; Oppenheim, p. 321. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 27. — <sup>6)</sup> Evelyn, The Diary, III, 332—39. — <sup>7)</sup> Letters relating to the first Dutch war, V, 212; Oppenheim, p. 321. — <sup>8)</sup> Letters relating to the first Dutch war, III, 273, 277. — <sup>9)</sup> The English Historical Review, vol. XII, Parts I, p. 65. — <sup>10)</sup> Ibid., p. 64—65. — <sup>11)</sup> Sir Thomas Clifford of Upbrooke, first baron Clifford of Chudleigh in Devonshire, später Lord high-treasurer, 1630—73 (Fasti Oxonienses by A. Wood ed by Ph. Bliss, London 1820, II, 160; Pepys, The Diary ed by Wheatley, IV, 264); Cliffords Mutter Mary, Gemahlin von Hugh Clifford, Tochter von George Chudleigh of Ashton, war verwandt mit Gregory Coale und dadurch mit Evelyns Familie (Evelyn, The Diary, II, 266). — <sup>12)</sup> Evelyn, The Diary, II, 218.

Kanonen führte<sup>1)</sup>. Der Generalwundarzt der Flotte hatte die Kisten der Wundärzte zu untersuchen, ob sie die nötigen Pflaster, Kräuter und Öle in Vorrat hielten<sup>2)</sup>. Der Wundarzt hatte während des Gefechts in Küche und Keller zu sein<sup>3)</sup>. Durch Mangel an Bewegung, zu dürftige Kleidung, schlecht gewordene Nahrung und viel Beschwerlichkeit entstand der Skorbut oder Scharbock. Man wendete Tamarinde dagegen an. Die holländischen Seeleute wurden auch von Durchfall, Wassersucht, Fieber, Beinschmerzen (wormen in den beenen, caries) und Seekrankheit befallen<sup>4)</sup>. Die Verstorbenen wurden in gewöhnlichen Zeiten in eine Bettdecke genäht und mit einem Schuß an Steuerbordseite über Bord gesetzt<sup>5)</sup>.

Die Entschädigungen in England waren nicht gesetzlich festgelegt. Nach der Ordre vom 8./II. 1645 waren in Holland folgende Entschädigungen bestimmt worden: für beide Augen 800 Gulden; 1 Auge 180; 2 Arme 800; rechter Arm 250; linker Arm 200; 2 Hände 700; rechte Hand 200; linke Hand 180; 2 Beine 400; 1 Bein 180; 2 Füße 250; 1 Fuß 120<sup>6)</sup>. 15./VIII. und 26./IX. 1653 wurden bewilligt: 2 Augen 1066 Gulden 13 Stüver (stuiver) 4 Pfennige (penning); 1 Auge 240 Gulden; 2 Arme wie 2 Augen; rechter Arm 333 G., 6 St. 8 Pf.; linker Arm 266 G., 13 St., 4 Pf.; 2 Hände 933 G., 6 St., 8 Pf.; rechte Hand wie linker Arm; linke Hand 240 G., 2 Beine 533 G., 6 St., 8 Pf., 1 Bein wie linke Hand; 2 Füße wie rechter Arm; 1 Fuß 160 G.<sup>7)</sup>. 8./III. 1658 fand eine weitere Erhöhung statt: 2 Augen 1200 Gulden; 1 Auge 400; beide Arme wie die 2 Augen; rechter Arm 800; linker Arm 500; 2 Hände wie 2 Arme; rechte Hand 600; linke Hand 400; 2 Beine wie 2 Hände; 1 Bein 600 Gulden<sup>8)</sup>. 17./III. 1665, 14./IV. 1672, 24./IV. 1673 setzte man fest: 2 Augen 1500 Gulden; 1 Auge 350; 2 Arme wie 2 Augen; rechter Arm 450; linker Arm 350; 2 Hände 1200; rechte Hand 350; linke Hand 300; 2 Beine 700; 1 Bein 350; 2 Füße 450; 1 Fuß 200 Gulden<sup>9)</sup>.

<sup>1)</sup> Het Ontroerde Nederlandt, Amsterdam 1674, p. 110; L. v. Aitzema, V, XXXXV, 435, 16./IV. 1665, Art. 15; Witsen, II, 395; Tooneel des Oorlogs door Lambert van den Bos, Amsterdam 1675, III, 239. — <sup>2)</sup> Zee-Politie door Tjassens, s'-Gravenhage 1670, p. 25; vgl. L. v. Aitzema, V, XXXXV, 435, 16./IV. 1665, Art. 16; Het Ontroerde Nederlandt, p. 110; Tooneel des Oorlogs, III, 239; Groot Placaet-Boeck door S. v. Leeuwen, III, 218. — <sup>3)</sup> Witsen, II, 411. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 410. — <sup>5)</sup> Ibid., II, 411. — <sup>6)</sup> Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, V. boeck, p. 2381. — <sup>7)</sup> Ibid., II. Deel, IV. boeck, p. 495; Leven van M. de Ruyter, I, 122—123; Leven van C. Tromp, p. 121. — <sup>8)</sup> Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, V. boeck, p. 1277—78. — <sup>9)</sup> Groot Placaet-Boeck door S. v. Leeuwen, III, 226; Angl., II, 9, 6, No. 135; L. v. Aitzema, V, XXXXV, 423; Tooneel des Oorlogs door Lambert v. d. Bos, III, 240—41; Historien onses tijds door L. Sijlvius, Amsterdam 1685, II, 595—96; Leven van M. de Ruyter, II, 372—73; Leven van Cornelis Tromp, Amsterdam 1692, p. 240; Leeven en dood der h. gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven, I. boek, p. 244.

17./VII. 1668 wurden in England Pensionen zuerkannt dem Vice- und Contreadmiral der Flotte pro Jahr 260 £, dem Viceadmiral einer Flottenabteilung 200, dem Contreadmiral einer solchen 150, dem Kapitän eines Flottenoberhauptes 150<sup>1)</sup>. Das Prinzip der Pension beim Altwerden der Seeoffiziere wurde 6./XII. 1672 und dasjenige der Pension bei Verwundungen 1673 angenommen<sup>2)</sup>. Die Witwen der Kapitäne erhielten als Pension 400—1000 £ bewilligt, diejenigen eines Leutnants 40 £ und, wenn sie 5 Kinder hatten, 50 £, die eines Seekadetts 30 £<sup>3)</sup> und eines Matrosen 10 £<sup>4)</sup>. Die im Dienst verwundeten englischen Matrosen bekamen 10 £ als Geschenk pro Person und 6 £ 13 sh 4 d als Jahrespension<sup>5)</sup>. Letztere Summe wurde auf 8—10 £ erhöht, je nach der Zahl der hinterbliebenen Kinder<sup>6)</sup>.

In Holland sollen diejenigen, die sich keinen Unterhalt mehr verschaffen konnten, einen Ducaton (silberne Münze à 5,50 M.) pro Woche empfangen haben<sup>7)</sup> und die Unheilbaren 1 *rd.* (Rijksdaalder) pro Woche<sup>8)</sup>. Die Witwen und Waisen der Getöteten sollen zweimal so viel erhalten haben als den Männern oder Vätern Lohn gezahlt wurde<sup>9)</sup>.

Im März 1651 hatte England 106 Schiffe (1 à 100 Kanonen, 1 à 85, 1 à 60, 10 à 50, 12 à 40—46, 28 à 30—40, 53 à 6—24, also ungefähr 60 wirkliche Kriegsschiffe<sup>10)</sup>). Im Januar 1652 wollte das Parlament die Flotte auf 120 Schiffe gebracht sehen und außerdem noch 35 Begleitschiffe für die Handelsflotte ausrüsten lassen<sup>11)</sup>. 24./V./3./VI. 1652 wünschte der Staatsrat, daß Norfolk, Suffolk, Essex, Kent, Sussex und Hants (Hampshire) noch eine Flotte von 40 Kriegsfahrzeugen stellen würde<sup>12)</sup>. 29./V. wurden 30 Handelsschiffe gemietet zum Dienst für die Kriegsflotte<sup>13)</sup>. Die angeworbenen Fahrzeuge sollen meist 300—500 Tonnen enthalten haben und mit nicht mehr als 30 Kanonen bestückt gewesen

1) A descriptive catalogue by Tanner, I, 145. — 2) Ibid., I, 148. — 3) Oppenheim, p. 322. — 4) The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 598. — Oppenheim, p. 322. — 5) Letters relating to the first Dutch war, IV, 225; — 6) The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 598. — 7) Leven van Cornelis Tromp, Amsterdam 1692, p. 240. — 8) Ibid., p. 122. — 9) Leven van M. de Ruiter, II, 372; Lefèvre-Pontalis, J. de Witt, Paris 1884, I, 342; nach Resol. der G. St., 10./III. 1665. — 10) J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 476—477; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chapter XXI, p. 149. — 11) Holl. Mercurius, 1652, p. 3. — 12) Letters relating to the first Dutch war, I, 225, 233; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 257; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 424; vgl. Oppenheim, p. 307, 41 neue Schiffe. — 13) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 267; vgl. Letters relating to the first Dutch war, I, 268, 23 Schiffe.

sein<sup>1)</sup>. Blake wünschte, daß nur  $\frac{2}{5}$  der Flotte aus gemieteten Schiffen mit mindestens 26 Geschützen pro Schiff bestehen sollte<sup>2)</sup>. 14./24./XII. 1653 wurde bestimmt, daß kein Kriegsschiff unter 26 Kanonen führen sollte, nur der 5. Teil der Flotte hätte aus gemieteten Fahrzeugen zu bestehen mit nicht weniger als 28 Geschützen (Letters relating to the first Dutch war, III, 167—168, vgl. Cal. of the St. P. D. S. 1652—53, V, 38. 17./XII. 1652, alle gemieteten Handelsschiffe sollten mindestens 26 Kanonen führen). 1./VII. 1653 hatten die Engländer in Summa 204 kleine und große Schiffe mit 35 000 Mann an Bord<sup>3)</sup>. Eigentlich hatte der Staatsrat die Flotte auf 250 Fahrzeuge bringen wollen<sup>4)</sup>. Dezember 1653 gab es 131 Kampfschiffe, davon 55 mit 40—60 Kanonen, die Zahl der Kriegsfahrzeuge mit 30—34 Kanonen war von 28 auf 42 gestiegen<sup>5)</sup>.

28./IX., 4./X. und 8./XII. 1652 war der Bau von 30 neuen Kriegsschiffen beschlossen worden<sup>6)</sup>. Die verschiedenen englischen Schiffe von 1649—1660 finden sich bei Oppenheim angegeben<sup>7)</sup>. Nur noch sehr wenige Handelsschiffe brauchten die Engländer im Anfang des zweiten Krieges mit in die Flotte einzustellen<sup>8)</sup>. Die englischen Kriegsschiffe von 1660—1673 sind bei Tanner aufgeführt<sup>9)</sup>. Die Einteilung der Schiffe in 6 Klassen war schon 1651 bei den Engländern vorhanden<sup>10)</sup>.

Man faßte den Entschluß, in Holland außer den 40 Kriegsschiffen in Dienst<sup>11)</sup> im Mai 1651 noch 36 Schiffe auszurüsten<sup>12)</sup>. Ferner wurde bestimmt, 9./19./II, 22./II./3./III., 27./II./8./III., 6./16./III. 50 Direktorschiffe (davon entfielen auf die Staaten von

1) The Royal Navy by Clowes, vol. II, chapter XXI, p. 149. — 2) Oppenheim, p. 342. — 3) Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 330. — 4) Memorials of the life of Sir W. Penn I, 430; Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 48. — 5) J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 477, 761; vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 176; Nauticus, V, 1900, p. 163. — 6) Letters relating to the first Dutch war, III, 64; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 454, 464. — 7) Oppenheim, p. 330—337; vgl. The Royal Navy by Clowes, vol. II, chapter XX, p. 107—112. — 8) Rittmeyer, Seekriege, I, 258; vgl. The life of James II by J. Macpherson, London 1775, I, 31, 26 bewaffnete Handelsschiffe; The life of Edward Mountagu, first earl of Sandwich by F. R. Harris, London 1912, I, 298—99. — 9) A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 266—286. — 10) Letters relating to the first Dutch war, III, 396; An History of Marine Architecture by Charnock, II, 377; vgl. ibid., II, 299; J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 760; Naval warfare by P. H. Colomb, London 1891, p. 85—86; Rittmeyer, Seekriege, I, 175—176; Oppenheim, p. 341; Fournier, Hydrographie, p. 140. — 11) L. v. Aitzema, III, XXXII, 761; Angl. II, 9, 6, No. 16, p. 15; ibid., No. 33, p. 10; Aanwijzing der heilsame politike Gronden door P. de la Court, III, 483, 508; J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 411; J. de Witt by Geddes, I, 199; Nauticus, V, 1900, p. 161; vgl. Oppenheim, p. 307. — 12) J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 407; Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 39.

Holland 38, auf diejenigen von Zeeland 9, auf Friesland 2 und Groningen 1) in Kriegsbereitschaft zu bringen; außerdem noch 100 Schiffe (33 Amsterdam, 16 $\frac{1}{2}$  Rotterdam, 16 $\frac{1}{2}$  Zeeland, 16 $\frac{1}{2}$  der Bezirk vom Nordquartier (Westfriesland), 17 $\frac{1}{2}$  Friesland und Groningen). Die kleinsten davon sollten 120—125' lang, 27—28' weit mit 28—30 Kanonen bestückt und mit 85 Matrosen, sowie 25 Soldaten bemannt sein; sie entsprachen also ungefähr der 4. englischen Schiffsklasse<sup>1)</sup>. Der Mietpreis für die in Kriegsdienst gestellten Handelsschiffe wurde auf 2000 Gulden pro Monat festgesetzt (De Nederl. Zeemacht door J. J. Backer Dirks, I, 375). Die Zahl 226 wurde aber nicht erreicht<sup>2)</sup>. Man hoffte 27./XI./7./XII 1652 30 neue Kriegsschiffe bauen zu können<sup>3)</sup>. Von diesen sollten sein der 1. Teil 130' lang, 32' weit, mit 130 Matrosen und 20 Soldaten (der englischen IV. Klasse ungefähr gleich), der 2. Teil 136' lang, 34' weit mit 140 Matrosen und 20 Soldaten (der englischen III. Klasse ungefähr gleich), der 3. Teil 140' lang, 36' weit mit 150 Matrosen und 25 Soldaten (den kleinsten Schiffen der engl. II. Klasse ungefähr entsprechend). Das Admiralschiff sollte 150' lang, 30' weit, mit 200 Matrosen und 50 Soldaten bemannt sein<sup>4)</sup>. 1653 wurde der Bau noch weiterer 30 Kriegsschiffe geplant: 1. 10 Stück bis 150' lang, 2. 10 Stück bis 140' lang, 3. 10 Stück bis 136' lang<sup>5)</sup>. Es wurde sehr geklagt über den durch den Mangel an Geld verursachten langsamen Fortschritt in der Fertigstellung dieser Fahrzeuge<sup>6)</sup>. März 1653 soll die holländische Flotte aus 154 Schiffen (66 Admiralitätsschiffe, 42 Direktorschiffe und 46 Kauffahrteischiffe) bestanden haben (J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 762—763). 28./IV. 1654, also nach dem Friedensschluß, waren 30 Schiffe fertig

1) A. de Wicquefort, II, 122; Letters relating to the first Dutch war, I, 89—91, 104; Holl. Mercurius, 1652, p. 10; Basnage, I, 253; J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 407—409, 411; De zee betwist door M. C. Tideman, Dordrecht 1877, IV Hoofdstuk, p. 107; J. de Witt by Geddes, I, 198, 204; De Nederl. Zeemacht door J. J. Backer Dirks, I, 318. — 2) Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 39. — 3) A. de Wicquefort, II, 122; L. v. Aitzema, III, XXXII, 760, 764; Letters relating to the first Dutch war, III, 82. — 4) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 786; vgl. J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 492, die schwersten Schiffe 250 Mann, die mit 40 Kanonen bis 150, die mit 30—36 Kanonen bis 136, die gemieteten Fahrzeuge 100. — 5) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 838; J. de Witt, Secrete Resolutien van de St. v. Hollandt ende West-Vrieslant, 1653—1658, Utrecht 1717, I, 97, 18./VII. 1653; Leven van M. de Ruyter, I, 109; vgl. Holl. Mercurius, 1653, p. 37, mit dem größeren Umfang der Schiffe wuchs die Erhöhung der Kanonen- und Mannschaftszahl; *ibid.*, 1653, p. 103, 10 Schiffe zu Amsterdam, 5 zu Rotterdam, 5 zu Hoorn; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmachtigden v. d. Staedt, 's-Gravenhage 1725, V, 77, 3./II. 1653; *ibid.*, V, 112, 14./IV. 1653; V, 128, 274, 15./XII. 1653; V, 277. — 6) Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de G. v. d. St., V, 293.

gezimmert und 30 auf Stapel gesetzt<sup>1)</sup> von den 60 während des Krieges zu bauen angefangenen<sup>2)</sup>. Zu Beginn von 1654 war schon ein Kriegsschiff von 60 Geschützen, 8 von 50—58, eine größere Anzahl von 40—48, vorhanden<sup>3)</sup> (vgl. J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 764—767; *Nauticus*, V, 1900, p. 163). 1657 waren die hauptsächlichsten Kriegsschiffe: 31 von Amsterdam, 10 von Rotterdam, 9 von Zeeland, 13 vom Nordquartier, 5 von Friesland<sup>4)</sup>. 22./I. 1659 wurde der Anbau von 18 Kampffahrzeugen (6 von Amsterdam, je 3 von den 4 anderen Admiralitäten) 140—146' lang, 36' weit (also ungefähr den geringsten der englischen II. Klasse oder den größten der englischen III. Klasse entsprechend) geplant, außerdem noch ein Schiff von demselben Umfang und zwei Schiffe 130' lang, 32' weit<sup>5)</sup>. Der damalige Stand der Flotte war: Amsterdam 26 große, 8 kleine Schiffe, Rotterdam 13 große, 3 kleine, Zeeland 14 große, 3 kleine, Nordquartier 14 große, 3 kleine, Friesland 13 große, 3 kleine Schiffe<sup>6)</sup>. 15./XI. 1664 beschloß man 24 neue Kriegsschiffe herzustellen<sup>7)</sup>, davon 1. 8 Schiffe 155' lang, 40' weit, mit 60 Kanonen, 2. 8 Schiffe 145' lang, 38' weit mit 56, 3. 8 Schiffe 135' lang, 34' weit mit 44—46 (also ungefähr der II. und III. englischen Klasse entsprechend)<sup>8)</sup>. 4./II. 1665 brachte man die Ostindische Compagnie dahin, 20 Schiffe zur Flotte zu stellen<sup>9)</sup>. 24./I. 1665 hatte man die vorläufige Ausrüstung von 72 Kriegsschiffen (12 von Rotterdam, 12 von Zeeland, 12 von Friesland—12 von Nordholland<sup>10)</sup> und 24 von Amsterdam<sup>11)</sup>) bestimmt. Jede Admiralität hatte 2 Advis-Jachten, 2 Galioten, 2 Brander, 1 Munitionsschiff und 1 Vorratsschiff mit sich zu führen, Amsterdam die doppelte Zahl<sup>12)</sup>. Schon 1653 nach der Schlacht im Juni hatte Martin Tromp dringend um je 2 Munitionsschiffe mit 200 000 bis 300 000 Pfund Pulver und 2 schnellsegelnde Fluten mit Wasser und Bier gebeten (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822; Thurloe, *A Collection of the State Papers*, I, 288). Auf den Jachten und Bedarfsfahrzeugen

<sup>1)</sup> *Ibid.*, V, 334. — <sup>2)</sup> *Aanwijzing der heilsame politike Gronden*, III, 508; Rittmeyer, *Seekriege*, I, 255; vgl. *Mémoires de J. de Witt*, III, 367, 62 Schiffe, wahrscheinlich hierbei der Neubau von den Admiralsschiffen besonders mitgerechnet. — <sup>3)</sup> J. C. de Jonge, *G. v. h. N. Z.*, I, 531; *The Royal Navy by Clowes*, vol. II, chap. XXI, p. 150; nach Thurloe, *A Collection of the State Papers*, I, 78, 79. — <sup>4)</sup> *Historisch Verhael aengaende de Bestieringe van Staet onder de Bedieningen van C. en J. de Witt*, Amsterdam 1677, p. 92. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXIX, 376. — <sup>6)</sup> *Ibid.*, IV, XXXIX, 375. — <sup>7)</sup> J. de Witt, *Secrete Resolutien*, 1659—68, II, 444; J. C. de Jonge, *G. v. h. N. Z.*, I, 633. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXIV, 207. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 409; vgl. *Historisch Verhael aengaende de Bestieringe van Staet*, p. 242. — <sup>10)</sup> *Holl. Mercurius*, 1665, p. 18. — <sup>11)</sup> *Ibid.*, p. 30. — <sup>12)</sup> *Ibid.*, p. 18—19; *Leeven en dood der h. gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven*, Amsterdam 1705, I, 241.

sollte so viel Volk als möglich sein für den anderweitigen Gebrauch. Auch sollten dieselben mit 10—12 Geschützen bewaffnet und zum Gefecht verwendbar sein. Dadurch, daß sie Munition, Lebensmittel, Wasser, Bier und Brennholz mit sich führten, entlasteten sie die Kriegsschiffe mehr (L. v. Aitzema, V, XXXXV 455—56, 466—467). Weitere 20 Schiffe 130' lang, 28' weit mit 40 Geschützen und 200 Mann (ungefähr der IV. englischen Klasse gleichkommend) sollten ausgerüstet werden<sup>1)</sup>. 11./III. 1665 fand man es für gut, eine stärkere Bemannung um den 8<sup>ten</sup> Mann (also ungefähr statt 175 200 Mann) eintreten zu lassen, sowie Juni 1665 noch 24 Schiffe zu bauen (12 Schiffe 150' lang, 12 Schiffe 140' lang)<sup>2)</sup>. 1665—1666 wurden nur noch wenige Handelsschiffe benutzt<sup>3)</sup>. Im 2. Jahre des 2. Krieges machten die Holländer ihre Flotte frei von Handelsschiffen<sup>4)</sup>. 24./II. 1666 faßte man den Entschluß noch 12 Kriegsschiffe zu bauen<sup>5)</sup>. 1667 stellte man noch 1 Kampffahrzeug, 160' lang, 42' weit her<sup>6)</sup>. In Holland gab es höchstens 4 Klassen Kriegsschiffe<sup>7)</sup>. Zum Schutze des Handels und gleichzeitig zum Kampf um die Seeherrschaft reichten die holländischen Kräfte nicht aus<sup>8)</sup>.

### Flaggengebrauch, Signale, Übungen, Taktik.

Im Februar 1649 wurde in England eine Verfügung erlassen, daß die Nationalflagge (union-jack, standard) ein St.-Georgskreuz auf weißem Grunde zu führen hatte<sup>9)</sup>. Die Hinterflagge (ensign) sollte ein rotes Kreuz und eine Harfe zum Wappen haben, die Wimpel rot, weiß und blau sein<sup>10)</sup>. Der alte Name für Flaggentuch (bountings) war bewpers<sup>11)</sup>. Aus Zitz oder Kaliko soll das-

1) L. v. Aitzema, V, XXXXV, 409. — 2) Ibid., V, XXXXV, 426; J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 633; Rittmeyer, Seekriege, I, 255; vgl. Historisch Verhael aengaende de Bestieringe van Staet, p. 242. — 3) Onze Gouden Eeuw, III, 121; Marine-Rundschau, 1907, 3. Heft, S. 280. — 4) Rittmeyer, Seekriege, I, 255, 258. — 5) Leven van M. de Ruiter, III, 3, 160; J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 633; Rittmeyer, Seekriege, I, 255. — 6) Leeven en dood der h. gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven, II, 245. — 7) Tjard Schwarz, p. 98. — 8) Marine-Rundschau, 1907, Die Tactic de Ruysters von Lassen, p. 278—279; vgl. Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 179, das strategische Denken brach sich allmählich Bahn, in der Herrschaft zur See das Ziel des Kampfes zu suchen. — 9) Oppenheim, p. 300; Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 144. — 10) Oppenheim, p. 307; vgl. Pepys, The Diary, I, 138, Mai 1658 auf der Nationalflagge über den 2 Kreuzen von St.-Georg und St.-Andreas die irische Harfe angebracht; siehe The National flags of the Commonwealth by H. W. Henfrey in Journal of the British Archaeological Association London, vol. XXXI, p. 54. Sign.: T. v. 3348. Nach Letters rel. to the f. D. w., IV, 124, hatte Triumph in der Schlacht bei Portland eine rote Flagge mit Blau darin, an dem einen Ende eine Harfe. — 11) Pepys, The Diary, III, 66.

selbe hergestellt worden sein<sup>1)</sup>. 14./I. 1653 wurde bestimmt, daß außer den 3 Admiralen die Viceadmirale und Contreadmirale Nationalflagge, Hinterflagge und Wimpel aufzustecken hatten<sup>2)</sup>. Das erste Geschwader führte die Nationalflagge an der Großmarsstenge, das zweite an der Fockmarsstenge, das dritte an der Besanmarsstenge, der Admiral des ersten Geschwaders eine rote Fahne an der Großstenge, der Viceadmiral eine solche an der Fockstenge, der Contreadmiral eine solche an der Besanstenge, Wimpel und Hinterflagge waren bei allen rot, der Admiral des zweiten Geschwaders oder Viceadmiral der Flotte eine weiße Fahne an der Großstenge, der Viceadmiral eine solche an der Fockstenge, der Contreadmiral eine solche an der Besanstenge, Wimpel und Hinterflagge bei allen weiß; der Admiral des dritten Geschwaders oder Contreadmiral der Flotte eine blaue Fahne an der Großstenge, der Viceadmiral eine solche an der Fockstenge, der Contreadmiral eine solche an der Besanstenge, Wimpel und Hinterflagge bei allen blau. Nur ganz vorübergehend waren am 11./X. 1664 für das 2. Geschwader blaue und das 3. Geschwader weiße Fahnen angeordnet worden<sup>3)</sup>. Der Flaggenruß bei Begegnung der Flotten oder Flottenabteilungen verschiedener Nationen hatte eine große Bedeutung. Man war der Meinung, daß republikanische Schiffe eher zu grüßen hatten als königliche<sup>4)</sup>. Das Einziehen der Flaggen und Streichen der Marssegel hatte neben einer Anzahl Kanonenschüsse als Ehrenbezeugung zu erfolgen. Die Ehrenschüsse richteten sich je nach der Stärke der Flottenabteilungen und dem Rang der einzelnen Befehlshaber<sup>5)</sup>. Der Befehlshaber eines Schiffes von geringerem Rang hatte einem solchen von höherem Rang, der jüngere dem älteren nachzustehen<sup>6)</sup>. Die verschiedenen Begegnungen von englischen Flottenabteilungen mit holländischen gaben meistens Anlaß zu Mißdeutungen und Unstimmigkeiten<sup>7)</sup>. Auch für das Verabschieden von fremden wie von eigenen Schiffen

1) Ibid., IV, 261 — 2) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 104. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 104; Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 298—99; vgl. Witsen, I, 214—16; Allard, Nieuwe Holl. Scheepsbouw, p. 9, 13. — 4) Witsen, I, 270. — 5) L. v. Aitzema, V, XXXV, 390—391; Memoirs of the English affairs by James Stuart, duke of York, London 1729, p. 81—82. — 6) Letters relating to the first Dutch war in Publications of the N. R. S., vol. XXXVII, vol. IV, p. 267; Instructionen vom 29./III. 1653, Art. 4. — 7) Leven van M. de Ruyter, I, 179—180; II, 122—124, 158, 192, 194; III, 185—186, 192—194, 206—208, 217—218, 340, 346, 348; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Staaten van Hollandt ende West-Vrieslandt, Utrecht 1717, II, 419—420; Leeven en dood der h. gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven, I, 233—34; Basnage, I, 712. }



wurden bestimmte Verordnungen aufgestellt<sup>1)</sup>. Ferner wurden die Flaggen als Signale benutzt. Als Angriffssignal wehte eine zweite rote Flagge an der Fockstenge (Letters rel. to the f. D. w., IV, 124). Aus den verschiedenen folgenden Gefechts- und Segelordnungen ist der mannigfache Gebrauch der Flaggen, Fahnen und Wimpel zu ersehen: Gefechtsinstruktionen des John Lindsay, 17th earl of Crawford, 1st earl of Lindsay (1598—1678; The Encyclopaedia Britannica) 1635<sup>2)</sup>. Die angegebenen Gefechtsordnungen von 1647<sup>3)</sup> sind diejenigen des Parlaments vom 2./V. 1648<sup>4)</sup>; Ergänzungsverordn. von 1650, 8 Artikel<sup>5)</sup>; Gefechtsordn. vom 10./II. 1653, 9 Artikel<sup>6)</sup>; Gefechtsordn. vom 25./II.—29./III. 1653, 7 Artikel<sup>7)</sup>; Segel- und Gefechtsordn. vom 29./III./8./IV. 1653, 21 Artikel<sup>8)</sup>, vgl. die Gefechtsordn. von Blake, Monk, John Disbrowe (Disbrowe), Penn, März 1654, 14 Artikel<sup>9)</sup>; Segelordn. März 1654 von Blake, Monk, Disbrowe, Penn, 14 Artikel<sup>10)</sup>; die Gefechtsordn. vom 31./III. 1655, 14 Artikel<sup>11)</sup> muß heißen von 1654<sup>12)</sup>; die Gefechtsordn. von Edward Mountagu, first earl of Sandwich, Februar 1665, 4 Artikel<sup>13)</sup>. Die Zeit von der letzten Märzwoche bis 21./IV. 1665, vom Flaggenhissen bis in Seegehen des Herzogs von York, wurde auf taktische Probleme verwendet<sup>14)</sup>, Gefechtsordn. des Herzogs von York 10./IV. 1665, 24 Artikel<sup>15)</sup>; Ergänzung der Gefechtsordnung des Herzogs von York, 10. oder

1) L. v. Aitzema, III, XXXII, §731; Leven van M.<sup>l</sup> de Ruiter, II, 544; Leven van Cornelis Tromp, p. 293—94; J. de Witt by Geddes, I, 208; Geschiedenis van het Nederl. volk door Blok, Groningen 1912, V, 61. — 2) Naval warfare by Colomb, London 1899, p. 88, nach Sir W. Monson. His naval tracts in Churchill, Collections of voyages and travels, London 1732, III, 297. — 3) Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 405. — 4) Fighting Instructions by Corbett in Publications of the N. R. S., vol. XXIX, London 1905, p. 81, 88. — 5) Ibid., p. 88—90. — 6) Letters relating to the first Dutch war, IV, 18, 34—35; vgl. ibid., IV, 124, eine rote Flagge an der Fockstenge das Zeichen zum Angriff. — 7) Ibid., IV, 262—66; Fighting Instructions by Corbett, p. 94—95. — 8) Letters relating to the first Dutch war, IV, 266—273; (ibid., p. 271, Art. 15, Parole oder Losung und Feldgeschrei bei Nacht „Commonwealth“ — „Flourish“); The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 713—714, 14 Artikel. — 9) Fighting Instructions by Corbett, p. 99. — 10) Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 59—60; Fighting Instructions by Corbett, p. 99—103; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 707—712, 22 Artikel. — 11) Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 77—80; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 102. — 12) Fighting Instructions by Corbett, p. 98—99; vgl. Naval warfare by Colomb, p. 89, diese Instruction die Grundlage für diejenige vom 27./IV. 1665. — 13) Fighting Instructions by Corbett, p. 108—109, 112; The life of Edward Mountagu, first earl of Sandwich, by F. R. Harris, London 1912, I, 270, 287, 340, 353, line abreast and ahead. — 14) Fighting Instructions by Corbett, p. 113. — 15) Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 605—611; ibid., II, 319—320, Vergleichung der Artikel von 1655 und 1665; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 110—111; Fighting Instructions by Corbett, p. 122—126, 16 Artikel; ibid., p. 110, diese Artikel waren nur eine ganz geringe Abänderung der Verordn. von 1654 mit wenigen Zusätzen.

18./IV. 1665, 10 Artikel<sup>1)</sup>; Ergänzung der Gefechtsordn. des Herzogs von York, 27./IV. 1665, 2 Artikel<sup>2)</sup> und speziell für die Verfolgung 3 Artikel<sup>3)</sup>; Segelordnung des Herzogs von York, 27./IV. 1665, 26 Artikel<sup>4)</sup>; die Generalinstruktionen von Charles II. und dem Herzog von York, gefunden in dem englischen Kriegsschiff *Great Charity* in der Schlacht bei Lowestoft<sup>5)</sup>; Charles II. Instruktionen, gefunden in dem Kriegsschiff *de Nagelboom*, welches in der Viertageschlacht von dem Holländern zurückerobert wurde<sup>6)</sup>. 30./VIII. 1665 Gefechtsordnung wie Segelordnung von Edward Mountagu, earl of Sandwich (*The life of E. M. first earl of Sandwich*, by Harris, I, 353, Appendix D.); Prinz Ruperts Ergänzungen zur Gefechtsordn. 1666, 3 Artikel<sup>7)</sup>; Zusätze zur Gefechtsordn. 23./VII. 1666<sup>8)</sup>; Segelordn. des Herzogs von York, 16./XI. 1666<sup>9)</sup>; Gefechtsordn. des Herzogs von York, Juni 1672, 26 Artikel<sup>10)</sup>; Ergänzungen des Herzogs von York zur Gefechtsordn. 3 Artikel<sup>11)</sup>; Segelordn. des Herzogs von York, 27./VII. 1672 für die engl.-französische Flotte<sup>12)</sup>; Gefechtsordn. des Herzogs von York 1673, 24 Artikel<sup>13)</sup>.

Die Fahne der Generalstaaten der vereinigten Niederlande war erst eine goldene Fahne, worauf ein roter Löwe mit einem silbernen Schwert in der rechten Pfote und einem Bündel von 7 blauen Pfeilen in der linken, dann eine rote, worauf ein goldener Löwe<sup>14)</sup>. Über den Ursprung der holländischen im Staatsdienst gebräuchlichen Flagge (Prinsenvlag, Staatenvlag) gehen die Ansichten auseinander. 26./XI. 1587 soll die Admiralität von Zeeland beschlossen haben, eine Flagge mit den Farben orange, weiß und blau zu verfertigen<sup>15)</sup>. 6./IV. 1596 soll der Leutnant-Admiral von Holland eine Flagge mit den gleichen Farben bestellt haben<sup>16)</sup>. Die Wassergeusen sollen eine rot-weiß-blaue Fahne geführt haben<sup>17)</sup>. Die

1) *Fighting Instructions by Corbett*, p. 126—128. — 2) *Fighting Instructions by Corbett*, p. 128. — 3) *Ibid.*, p. 129; *Memorials of the life of Sir W. Penn*, II, 603—604, Art. 24—25, eine rot und weiß gestreifte Flagge war das besondere Signal für die Verfolgung. — 4) *Memorials of the life of Sir W. Penn*, II, 597—604. — 5) L. v. Aitzema, V, XXXXV, 389—392, 30 Artikel; *Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1724*, IV, 816—817. — 6) *Witsen*, I, 214—216, 35 Artikel. — 7) *Fighting Instructions by Corbett*, p. 129—130, diese müssen am 4. Tage der Viertageschlacht ausgegeben worden sein (*ibid.*, p. 116). — 8) *Cal. of the St. P. D. S.*, 1665—66, V, 568. — 9) *Fighting Instructions by Corbett*, p. 138. — 10) *Ibid.*, p. 146—148. — 11) *Ibid.*, p. 148—149. — 12) *Ibid.*, p. 139. — 13) *Ibid.*, p. 152—163, wobei auf diejenigen in *Memorials of the life of Sir W. Penn*, II, 605—11 angegebenen verwiesen wird. — 14) *Allard Nieuwe Holl. Scheepsbouw*, p. 13—14; *L'art de bâtir les vaisseaux*, II, 16; E. Sue, *Histoire de la Marine Française*, I, 158. — 15) *De Navorscher*, II Jaarg., Amsterdam 1852, p. 350. — 16) *Ibid.*, p. 351. — 17) *De Navorscher*, Amsterdam 1851, I Jaarg., p. 297—99.

von J. C. de Jonge aufgestellte Behauptung, daß Willem I., der Schweiger (de Zwijger) der Gründer der holländischen Nationalflagge gewesen<sup>1)</sup>, wird bestritten<sup>2)</sup>. 1652 wurde von den Staaten von Holland das Abschaffen der Prinzenflagge (Flagge des Statthalters der Generalstaaten orange, weiß, blau)<sup>3)</sup> geplant, um Cromwell geneigter zu machen<sup>4)</sup>. Dieses Verbot blieb nur auf die Miliztruppen der Staaten von Holland beschränkt, bei der Flotte war es vorläufig noch außer Kraft<sup>5)</sup> bis 23./XII. 1653<sup>6)</sup>. Der Oberbefehlshaber der holländischen Flotte führte die Flagge an der Großmars- oder Hauptstenge, der Viceadmiral an der Fockmars- oder Vormarsstenge, der Contreadmiral (schout-bij-nacht) an der Besanmars- oder Kreuzstenge<sup>7)</sup>. Bei mehr als 3 Geschwadern hatte der Befehlshaber des 4. Geschwaders einen gelben Wimpel (vleugel), derjenige des fünften einen roten mit weißen Streifen, derjenige des sechsten einen weißen mit roten Streifen, derjenige des siebenten einen blauen mit gelben Streifen<sup>8)</sup>. Über den Flaggengruß ist auf Vorhergehendes zu verweisen. In der Instruktion, die in dem eroberten englischen Kriegsschiff *Great Charity* 1665 gefunden wurde, war ausdrücklich gesagt, daß alle fremden Schiffe in den englischen Seen zum Gruß verpflichtet wären, aber kein englisches Schiff vor fremden Fahrzeugen die Flagge zu streichen brauchte. In den fremden Seen hätten die fremden Schiffe zuerst oder gleichzeitig mit den englischen zu streichen. Charles II. hatte eine Münze darauf bezüglich schlagen lassen mit der Inschrift „Quatuor maria vindico“<sup>9)</sup>. Die letzten Verfügungen über den Flaggengruß wurden holländischerseits 26./IX. 1667<sup>10)</sup> und 15./IX. 1671 erlassen. Danach hatte der Oberbefehlshaber der Flotte außer dem üblichen Flaggengruß mit 13, die anderen Leutnantadmirale mit 11, die Viceadmirale mit 9, die Contreadmirale mit 7, die Kapitäne mit 5 Ehrenchüssen zu grüßen<sup>11)</sup>. Der Flaggen oder Fahnen bediente man sich als Signale in verschiedener Weise<sup>12)</sup>. Noch Näheres ist aus den nachfolgenden

1) Over den oorsprong der Nederl. vlag door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1831, p. 26; vgl. Allard, *Nieuwe Holl. Scheepsbouw*, p. 10, das Wappen der Oranier. — 2) De Navorscher, 1851, I Jaarg., p. 297—99; vgl. *Bijdragen tot de Geschiedenis van het Nederl. zeewesen* door H. J. Broers, Utrecht 1869, p. 26—27. — 3) Over den oorsprong der Nederl. vlag door J. C. de Jonge, p. 67. — 4) *Ibid.*, p. 61. — 5) *Ibid.*, p. 63. — 6) *Ibid.*, p. 65, siehe Früheres. — 7) Witsen, I, 269. — 8) *Holl. Mercurius*, 1665, p. 69; J. C. de Jonge, *Gesch. v. h. N. Z.*, I, 779. — 9) *Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage* 1724, IV, 816—817. — 10) *Leven van M. de Ruiter*, III, 323. — 11) *Ibid.*, III, 387. — 12) Witsen, I, 65, 269; Allard, *Nieuwe Holl. Scheepsbouw*, p. 13—15 (speziell über die Größe der Flaggen, *Ibid.*, p. 14); *L'art de bâtir les v.*, II, 8; *Til Orlogs*

Gefechts- und Segelordnungen zu ersehen: Instruktion für die Seekapitäne wegen des Enterns 28./I. 1631<sup>1)</sup>; Segelordnung vom 11./III. 1632<sup>2)</sup>; Verordn. Tromps 10./20./V. 1652<sup>3)</sup>; Verordnungen vom 25./V. 1652<sup>4)</sup>; Verordn. Tromps an seine Kapitäne 20./30./VI. 1652<sup>5)</sup>; Ergänzung zu den Verordn. Tromps durch Cornelis Witte, de With Oktober 1652<sup>6)</sup>; Verordn. vom 4./VIII. 1664 (L. v. Aitzema, V, XXXXV, 423); Verordn. vom 10./III. 1665<sup>7)</sup>; Instruktionen an J. v. Wassenaar, Herrn van Obdam 16./IV. 1665, 21. Artikel<sup>8)</sup>.

Order zur Beobachtung guter Disziplin in der Flotte, 27./VII. 1665<sup>9)</sup>, Verordnung van Cornelis Tromp, 15./VIII. 1665 (L. v. Aitzema V, XXXXV, 424—426; Leven van C. Tromp, p. 279), Instruktion vom 21./VIII. 1665 (Leven van M. de Ruiter, II, 448, 451), Verordnungen über eroberte Kriegsschiffe 3./IX. 1665, 31./VIII. 1666<sup>10)</sup>, 16./XII. 1666<sup>11)</sup>, 10./V. 1667<sup>12)</sup>; Instruktion vom 4./VI. 1666<sup>13)</sup>; Segelordnung vom 10./VI. 1667<sup>14)</sup>; Verordn. vom 15./VII. 1667<sup>15)</sup>; Order zur Beobachtung guter Disziplin in der Flotte 27./VII. 1667<sup>16)</sup>; desgl. 14./IV. 1672<sup>17)</sup>; Gefechtsordn. vom 24./IV. 1672, 33. Artikel<sup>18)</sup>; Verordn. zur Beobachtung guter Disziplin in der Flotte vom 24./IV. 1673<sup>19)</sup>.

Die Signale wurden außer durch Flaggen noch durch Segelverstellen, Abfeuern von Kanonenschüssen, Musketenschüsse,

---

under de Ruyter Dagbogsoptegnelser af Hans Svendsen uidegivne ved Gerhard L. Grove, Kjøbenhavn 1909, p. 55, 58, 63, 64, 71, 83, 84, 93; (vgl. über Hans Svendsen Verslag van een onderzoek in Zweden, Noorwegen en Denemarken naar Archivalia door G. W. Kernkamp, 's-Gravenhage 1903, p. 201); Letters relating to the first Dutch war, I, 167; II, 64, 141, 193, 207, 208; IV, 17; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 438; Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht 1858, XIV Jaarg., III Reeks, IV Deel, p. 219—223. — <sup>1)</sup> Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, V. boeck, p. 1559. — <sup>2)</sup> Tjassens, Zee-politie, p. 224—27; (ibid., p. 226, Parole oder Losung und Feldgeschrei bei Nacht „Holla Naerden“ — „Muijden“). — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 164—169. — <sup>4)</sup> Leven van Cornelis Tromp, p. 20—21. — <sup>5)</sup> Fighting Instructions by Corbett, p. 85; vgl. Letters relating to the first Dutch war, I, 321; Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 49. — <sup>6)</sup> Fighting Instructions by Corbett, p. 86. — <sup>7)</sup> Witsen, II, 385. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 434—36; vgl. Witsen, II, 392—95, 29 Artikel. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 427; Groot Placaet-Boeck door S. van Leeuwen, III, 215; vgl. 17. Art. Branderordn. (L. v. Aitzema, VI, XXXXVII, 112). — <sup>10)</sup> Witsen, II, 403. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, VI, XXXXVII, 26. — <sup>12)</sup> Ibid., p. 113. — <sup>13)</sup> Til Orlogs under de Ruyter, Dagbogsoptegnelser af Hans Svendsen, p. 93; Leven van M. de Ruiter, III, 22—25. — <sup>14)</sup> L. v. Aitzema, VI, XXXXVII, 112—113; Witsen, II, 368—72, 35 Artikel; Lambert v. d. Bos, Leven en Daaden der Zeehelden, Amsterdam 1683, p. 709. — <sup>15)</sup> Witsen, II, 383. — <sup>16)</sup> Het Ontroerde Nederlandt, p. 105. — <sup>17)</sup> Groot Placaet-Boeck door S. van Leeuwen, III, 215—218; Het Ontroerde Nederlandt, p. 105. — <sup>18)</sup> Tooneel des Oorlogs door L. v. d. Bos, Amsterdam 1675, III, 235—39; L. Sijlvius, Historien onses tijds, Amsterdam 1685, II, 593—96. — <sup>19)</sup> Groot Placaet-boeck door S. v. Leeuwen, III, 215—218; vgl. Marine-Rundschau 1911, I. Teil, S. 64—65, wie 10./VI. 1667 so die Verordn. vom 23./V. 1673, gemeint ist wohl die vom 24./IV. 1673.

Scheinfeuer, Trommelschlag, Trompetentöne und Aushängen von Laternen gegeben<sup>1)</sup>. Wenn die Geschütze nicht zu unterscheiden, wurden auch steigende Raketen (sky rockets) als Zeichen benutzt<sup>2)</sup>. Zum Überbringen von Befehlen und Meldungen mußte man Boote zu Hilfe nehmen<sup>3)</sup>. Das Signalsystem blieb ein mangelhaftes<sup>4)</sup>. Die Holländer sollen alle Jahre ihre Signale z. T. verändert haben, damit die Feinde sie nicht kennenlernten<sup>5)</sup>. Es gab gedruckte Signallisten<sup>6)</sup> und Signalbücher<sup>7)</sup>. Vor der Viertageschlacht erhielt jeder holländische Kapitän einen Signalbrief ausgehändigt (Til Orlogs under de Ruyter, Dagbogoptegnelser af Hans Svendsen fra 1665—67 udgivne ved Grove, Kjøbenhavn 1909, p. 86).

Die Engländer wurden im Geschützschießen zweimal geübt in den ersten Wochen, im 2. Monat einmal wöchentlich, dann einmal in je 2 Monaten. Für jede Übung waren 6 Schüsse vorgesehen<sup>8)</sup>. Der Korporal hatte jeden Tag das Musketenfeuer zu üben, bis die Leute vollkommen darin bewandert waren<sup>9)</sup>.

Die Holländer wurden anfänglich auch täglich in der Schiffsarbeit, wie im Handhaben der Kanonen und Gewehre unterwiesen<sup>10)</sup>, dann zweimal wöchentlich. Der Trompeter blies Alarm dazu<sup>11)</sup>. Außer den gewöhnlichen taktischen Übungen soll de Ruijter auch Gefechtsübungen eingeführt haben<sup>12)</sup>. Er ließ viel exerzieren und manövrieren<sup>13)</sup>.

1588 war das Geburtsjahr für die Taktik der Segelflotten. In dieses Jahr fiel die erste große Seeschlacht zwischen Segelschiffen (7.—8./VIII. 1588, Alfonso Perez de Guzman, Herzog de Medina Sidonia und Admiral Juan Martinez de Recaldo [Recalde], die Führer der spanischen Armada [la felicissima armada], gegen Lord Charles Howard of Effingham und Francis Drake, die Führer der englischen Flotte)<sup>14)</sup>. Der Vorteil der Engländer beruhte gegen-

---

<sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, IV, 271; Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 60; Tho life of R. Deane by J. B. Deane, p. 711. — <sup>2)</sup> Fighting Instructions by Corbett, p. 163, Art. 24, frühester Bericht von Raketen — <sup>3)</sup> Die allm. Entwicklung des Segelschiffs von Arenhold, Jahrbuch der Schiffbautechn. Gesellschaft, VII. B., XXIII. Beitr., Berlin 1906, p. 658; Rittmeyer, Seekriege, I, 166, 186. — <sup>4)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 166, 186. — <sup>5)</sup> Allard, Nieuwe Hollandse Scheepsbouw, p. 32. — <sup>6)</sup> Letters relating to the first Dutch war, II, 330. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, VI, XXXXVII, 112; Allard, p. 32. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 391, Art. 29; Memoirs of the English affairs by James Stuart, duke of York, London 1729, p. 83, Art. 2. — <sup>9)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 306. — <sup>10)</sup> Witsen, II, 385, 395; Tooneel des Oorlogs door L. v. d. Bos, III, 238—39, Art. 20; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 713. — <sup>11)</sup> Witsen, II, 386. — <sup>12)</sup> Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 145; vgl. ibid., III, 41. — <sup>13)</sup> Ibid., III, 257. — <sup>14)</sup> Meereskunde, Heft 56, 1911, Die Zusammensetzung und Taktik der Schlachtflotten von R. Wittmer, p. 2.

über den Spaniern auf der größeren Beweglichkeit ihrer Schiffe, da sie schärfer im Kiel (Meereskunde, Heft 115, Angriffe und Angriffsversuche gegen die britischen Inseln von Dr. Walther Vogel, Berlin 1916, p. 18, 20; Tjard Schwarz, p. 66), der Kaliberstärke und besseren Ausnutzung ihrer Geschütze (Meereskunde Heft 115, p. 18 vgl. p. 20, 23, 24) sowie den Brandern (The History of England by Thomas Milner, p. 471). Die Flotten segelten und ankerten auf ihren Seezügen in mehreren Gruppen nebeneinander<sup>1)</sup>. Die Entfernung der Kriegsschiffe voneinander in Segelordnung soll 240 Klafter à 6 Schuhe, die Entfernung der Segelschiffsgruppen oder Kolonnen 472 Klafter betragen haben<sup>2)</sup>. Die Brander und Vorratsfahrzeuge mußten bei der Segelordnung sich bis  $\frac{1}{2}$  Meile von der Flotte entfernt halten<sup>3)</sup>. Beim Ankern soll der Abstand der Reihen 3 Kabellängen voneinander und derjenige der einzelnen Schiffe 26 Klafter gewesen sein<sup>4)</sup>. Bei den zu Anker liegenden Schiffen waren die Raen senkrecht zu stellen, die Stengen mußte man fahren lassen<sup>5)</sup>. Bei der Wahl eines Ankerplatzes hatte man darauf zu achten, daß der Grund ein guter, daß Schutz gegen heftige Winde vorhanden, und daß Raum genug für die Bewegung der Fahrzeuge und Bildung einer Schlachtlinie geblieben<sup>6)</sup>. Die Gruppen waren Gefechtseinheiten mit sehr losem Zusammenhang<sup>7)</sup>. Statt der Dwarlinie, der breiten Formation der Galeerengruppen hatte sich allmählich die tiefe Formation Kiellinie, Schiff hinter Schiff, als Hauptgefechtsordnung ausgebildet, um Breitseitgeschütze auf den Feind zur Wirkung bringen zu können<sup>8)</sup>. Der Artilleriekampf vollzog sich in der Querabrichtung statt Kielabrichtung. Die Breitseiten waren offensiv-defensiv stark, Bug und Heck schwach<sup>9)</sup>. Jede Flotten- oder Geschwaderabteilung hatte ein eignes Flaggschiff. Um dieses als das stärkste Schiff sammelten sich die schwächeren. Es war der Rückhalt derselben<sup>10)</sup>. Jeder Kapitän hatte sich so dicht als möglich bei der Flagge des Abteilungsbefehlshabers zu halten<sup>11)</sup>. Der Streit war ein Kampf der Geschwader gegeneinander. Innerhalb des Ge-

1) Ibid. p. 26. — 2) Hoste, L'art de armées navales, Lyon 1697, I, 84, siehe Späteres. — 3) Ibid., I, 403. — 4) Ibid., I, 332; vgl. Witsen, II, 409, 2—3 Striche voneinander. — 5) Witsen, II, 409. — 6) Hoste, L'art des armées navales, I, 332. — 7) MarineRundschau, 1909, 20. Jahrg., I, 513. — 8) Meereskunde, Heft 56, 1911, Zusammensetzung der Schachtflotten von Wittmer, p. 10; Marine-Rundschau, 1907, Die Tactic de Ruyters von Lassen, p. 281; Rittmeyer, Seekriege, I, 146. — 9) Rittmeyer, Seekriege, I, 145. — 10) The Royal Navy by Clowes, II, chapt. XXI, p. 151; Marine-Rundschau, 1907, Die Tactic de Ruyters von Lassen, p. 282; Rittmeyer, Seekriege, I, 175. — 11) Oppenheim, p. 307.

schwaders mußte jeder Kapitän möglichst dicht in eine Reihe mit dem Befehlshaber seiner Abteilung zu kommen suchen. Man gab seine Breitseite erst auf der einen Seite, dann auf der andern ab, zog aneinander vorbei, bis man wieder bereit war, kehrte um und schoß wieder<sup>1)</sup>. In der Schlacht bei Plymouth 1652, August, finden wir die erste Erwähnung von diesen Passiergefechten (door-slaan)<sup>2)</sup>. Das Bestreben der einzelnen Gruppen, sich zu unterstützen<sup>3)</sup> oder feindliche Schiffe zu doublieren (zwischen 2 Feuer zu nehmen) führte zum Einbruch in die feindliche Schlachtordnung und zum Schiffsgemenge<sup>4)</sup>. Nach den Verordnungen des earl of Lindsay 1635 durfte man nur feuern, wenn man Seite an Seite gekommen<sup>5)</sup>. Dieses dichte Aneinanderkommen wegen der geringen Leistungsfähigkeit der Geschütze<sup>6)</sup> bedingte schon einen bald eintretenden Nahkampf untereinander<sup>7)</sup>. Cornelis Witte de With betonte in seinen Verfügungen, Oktober 1652, schon mehr eine dichtere geschlossenere Schlachtordnung<sup>8)</sup>. Die englischen Gefechtsordnungen vom 29./III. 1653 stellten zuerst das Einhalten einer Linie mit dem Oberbefehlshaber als taktische Regel auf<sup>9)</sup>. Diese Verfügungen waren die Früchte der Dreitageschlacht bei Portland<sup>10)</sup>. Die Anweisung zur Bildung einer so geschlossenen Schlachtlinie kann vielleicht von Monk mit ausgegangen sein der in der Schlacht bei Portland zuerst lange leewärts gewesen, und so den Wert einer besseren Ordnung leichter erkennen konnte<sup>11)</sup>. Er hatte als Berufssoldat zu Lande mehr Erfahrung als Deane (The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 670—673. Als Biograph Deanes suchte der Autor, dessen Wirksamkeit allzu einseitig auf Kosten anderer hervorzuheben und ihm den hervorragendsten Anteil in allen militärischen Sachen zuzuschreiben.) In einer Zeit des Drills und der Genauigkeit bei militärischen Formen mußte er am ehesten die Notwendigkeit eines regelmäßigen

<sup>1)</sup> Fighting Instructions by Corbett, p. 84, Parlamentsverordn. 1648; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 96; A. T. Mahan, Einfluß der Seemacht auf die Geschichte, Berlin 1898, I, 105. — <sup>2)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 61; Letters relating to the first Dutch war, II, 142, 195; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 138, siehe später. — <sup>3)</sup> Fighting Instructions by Corbett, p. 85, die Verordn. Tromps vom 20./30./VI. 1652 wichen hierin nicht von denen des earl of Lindsay ab. — <sup>4)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 186; vgl. J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 96; Meereskunde, Heft 56, 1911, Die Zusammensetzung der Schlachtflootten, p. 9. — <sup>5)</sup> Naval warfare by Colomb, London 1891, p. 88; nach Churchill voyages, III, 297. — <sup>6)</sup> Marine-Rundschau, 1907, Die Tactic de Ruyters von Lassen, p. 281. — <sup>7)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, p. 91. — <sup>8)</sup> Fighting Instructions by Corbett, p. 86; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 102. — <sup>9)</sup> Fighting Inductions by Corbett, p. 95, Art. 3. — <sup>10)</sup> Letters relating to the first Dutch war, IV, 210. — <sup>11)</sup> Ibid., IV, p. 209; Marine-Rundschau, 1913, 24. Jahrg., Teil I, 149.

Gefechtssystems empfinden<sup>1)</sup>. Wahrscheinlich wirkte aber, außer der Erkenntnis des Erfolges der englischen weittragenden Geschütze, das Verhalten Tromps in seiner Defensivstellung während der Schlacht vorbildlich. Dieser gab sich unendliche Mühe, und nicht ohne Vorteil, seine minderwertigen und ungleichen Schiffe in möglichst guter Kontrolle zu halten, um ihre Verwendung als Gesamtmacht zu sichern<sup>2)</sup>. Die trägsten Segler hatten mitten in der Flotte zu bleiben, die stärksten Fahrzeuge die schwächsten zu decken (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822). Daß Tromp von Einfluß auf die englische Taktik durch seine Kampfweise, vornehmlich wohl in der vorerwähnten Schlacht, gewesen ist, bekannten die Engländer selbst<sup>3)</sup>. Auch Sir William Penn, der in Sachen der Seemannskunst von Blake, Deane und Monk hauptsächlich um Rat gefragt wurde (The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 626; Kriegsrat wurde häufiger als sonst gehalten, da die Landadmirale des öfteren Rates ihrer erfahrensten Seekapitäne bedurften) mag durch Tromps Vorkehrungen in der Dreitageschlacht, wie durch den Gang der Schlacht selbst auf den Nutzen einer möglichst geregelten Gefechtsordnung besonders aufmerksam geworden sein und so durch seine Einwirkung mitbestimmend gewesen sein bei Aufstellung der neuen Instruktionen<sup>4)</sup>.

Die Engländer fingen zuerst an zufolge ihrer weitertragenden Kanonen Wert auf längere Ausnutzung des Artilleriefeuers in geschlossener Ordnung zu legen und den Feind vor dem Nahkampf zu erschüttern, wie sich dies in der Junischlacht 1653 zeigte<sup>5)</sup>. Der Artilleriekampf wurde nun länger, die Überarmierung verursachte den Engländern in den heimischen Gewässern keinen Schaden, war ihnen im Gegenteil nur vorteilhaft<sup>6)</sup>. Der Fortschritt in der Artillerie war mehr in der planmäßigen Bestückung als in der Waffe selbst zu suchen<sup>7)</sup>. Es zeigte sich bald, wie überlegen eine wirksame Ferntaktik über den früher vornehmlich gesuchten Enterkampf war<sup>8)</sup>. Bei der Gruppenformation war es

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, p. 210, siehe später. — <sup>2)</sup> Naval warfare by Colomb, p. 88. — <sup>3)</sup> Mémoires du Marquis de Villette, publiés pour la Société de l'histoire de France, 36,2, par M. Monmerqué, Paris 1844, p. 5. — <sup>4)</sup> The Royal Navy by Clowes, II, chapt. XXI, p. 188; vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 185. — <sup>5)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 187; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 92; Marine-Rundschau, 1909, 20. Jahrg., I, 513. — <sup>6)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 176, 186, 188, 197. — <sup>7)</sup> Ibid., I, 354. — <sup>8)</sup> Marine-Rundschau, 1909, 20. Jahrg., II, 909; vgl. Revue Maritime et Coloniale 1879 mars et avril, essai historique sur la stratégie et la tactique des flottes modernes; Revue Maritime et Coloniale, tome 85, 1885, Les batailles navales au milieu du XVII. siècle par Ch. Chabaud-Arnould, II, 497—596, III, 74—107.



unmöglich, Übersicht und Ordnung auf länger innezuhalten. Gegenseitige Hinderung gab Anlaß zu Kollisionen und den feindlichen Brandern Gelegenheit zum Angriff<sup>1)</sup>. War man gezwungen, die Schlachtordnung möglichst lange zu bewahren, um die Geschützwirkung auf größere Entfernung besser auszunützen<sup>2)</sup>, wurde die Verwendung dünnerer Linien im Gefecht notwendig. An Stelle der Gruppen mußten Einzelschiffe zu Gefechtseinheiten werden. Die Bildung einer Kiellinie beim Winde aus starken Einzelschiffen wurde Gefechtsformation. Sie wurde 1665 in der Schlacht bei Lowestoft zuerst von den Engländern angewendet<sup>3)</sup>. Die Bildung dieser Schlachtordnung hing ab von der nötigen Anzahl hierzu geeigneter Schiffe. Die Engländer konnten dieselbe vor den Holländern einführen, da ihr Schiffsmaterial ein bedeutend besseres und einheitlicheres<sup>4)</sup>. Im zweiten holländisch-englischen Kriege war man bestrebt, auf beiden Seiten die Kiellinie aus Einzelschiffen möglichst zu vervollkommen<sup>5)</sup>. Man mußte sich dabei nach dem langsamsten Schiff und der schwächsten Kanone richten<sup>6)</sup>. Nur Schiffe von größerer Gefechtskraft durften verwendet werden, damit die Linie so wenig wie möglich schwache Punkte bot<sup>7)</sup>. Kraftvermehrung konnte nur durch Zunahme der Gefechtsstärke der einzelnen Schiffe gewonnen werden, nicht mehr durch größere Anzahl. Eine Linie durfte nicht zu lang sein<sup>8)</sup>. Im ersten Kriege war die Größe und Güte der Fahrzeuge eine sehr ungleiche gewesen, aber die Schiffszahl eine sehr hohe<sup>9)</sup>. Tromp hatte schon gesagt, daß er mit 60 passend gebauten Fahrzeugen mehr verrichten würde als mit den 100 ihm zur Verfügung gestellten. Je größer die Menge, je mehr Verwirrung war gegeben<sup>10)</sup>. Auch Penn hatte sich geäußert, daß man mit Ordnung und Vorteil nur 40—50 Schiffe auf einmal in den Kampf führen könnte (vgl. Monk, Viertageschlacht<sup>11)</sup>). Penn behauptete zwar, Monk habe in der Viertageschlacht 1666 in einem Haufen ohne Ordnung gefochten<sup>12)</sup>, er wäre ein Anhänger von der alten Praxis, Schiff gegen Schiff zu fechten, gebrauchte

---

<sup>1)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 187. — <sup>2)</sup> Marine-Rundschau, 1907, Die Tactic de Ruyters von Lassen, p. 282. — <sup>3)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 187; Marine-Rundschau, 1907, Die Tactic de Ruyters, von Lassen, p. 281; Marine-Rundschau 1909, 20. Jahrg., I, 513. — <sup>4)</sup> Marine-Rundschau, 1907, Die Tactic de Ruyters, von Lassen, p. 283; Marine-Rundschau, 1909, I, 513. — <sup>5)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 176, 188, 354. — <sup>6)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 91; Meereskunde, Heft 56, 1911; Die Zusammensetzung von Schlachtflotten, p. 40. — <sup>7)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 176. — <sup>8)</sup> Ibid., I, 177. — <sup>9)</sup> Ibid., I, 184. — <sup>10)</sup> Letters relating to the first Dutch war, III, 120. — <sup>11)</sup> The life of Edward Hyde, earl of Calrendon, written by himself, II, 62. — <sup>12)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 401, 402, 406; II, 399.

die Flotte wie das Heer; der Landdienst sei ihm vertrauter gewesen<sup>1)</sup>. Aber gerade in der Viertageschlacht hat Monk, abgesehen von seinem ersten Angriff am 1./II./VI., sein Äußerstes getan, um möglichst lange seine Linie gegen die feindliche Übermacht an Zahl zu bewahren. Der Seemann Penn war ein Gegner des Soldaten Monk geworden und suchte ihn in seiner Tätigkeit als Flottenchef herabzusetzen. Andererseits zog letzterer gerade die Lehre von der Schädlichkeit eines zu kleinlichen Festhaltens der Linie aus dieser Schlacht<sup>2)</sup>. Die Zusatzverordnungen des Prinzen Rupert und Monks 1666 stellten die Vernichtung des Feindes über eine zu genaue Anhänglichkeit an die Linienformation<sup>3)</sup>. Der Herzog von York und Penn neigten zur Förmlichkeit und Kleinlichkeit, Monk und Prinz Rupert mehr zur Entfesselung individueller Initiative. Die Form sollte nicht Selbstzweck, sondern nur Mittel zum Zweck sein<sup>4)</sup>. In der 1665 von dem Herzog von York eingeführten Schlachtordnung aus Einzelschiffen wurde den Brandern, Advijachten und Vorratsschiffen eine zweite Linie angewiesen, ungefähr  $\frac{1}{2}$  Meile<sup>5)</sup> oder ev. 1,5 Seemeilen in Luv von der Schlachtformation auf der dem Feinde abgewandten Seite (Feuerlee)<sup>6)</sup>. Nach der Schlacht bei Lovestoft wurden auch in Holland neue Verfügungen erlassen. Dispositionen für die verschiedenen Gefechtslagen fehlten meist bei den Holländern, darum auch der beträchtliche Mangel an Gefechtsdisziplin bei ihnen. Das Wort Linie wurde nicht gebraucht<sup>7)</sup>, ein Ausrichten auf den Flottenchef, wie in England, wurde nicht erwähnt<sup>8)</sup>. Die holländische Flotte wurde ebenfalls, wie die englische, mit wenig Ausnahmen in 3 Geschwader geteilt und, wenn sie über 60 Schiffe stark war, fand eine weitere Teilung jedes Geschwaders in 3 Unterabteilungen statt<sup>9)</sup>. M. de Ruijter hatte das Bestreben, die Kiellinie nur so lange zu halten, bis der günstige Augenblick zum Nahkampf gekommen, die Engländer dagegen nutzten,

<sup>1)</sup> Ibid., I, 407. — <sup>2)</sup> Fighting Instructions by Corbett, p. 121. — <sup>3)</sup> Ibid., p. 134; vgl. Stenzel, Seekriegsgesch., III, 182; Marine-Rundschau, 1909, I, 515. — <sup>4)</sup> Marine-Rundschau, 1909, I, 515. — <sup>5)</sup> Hoste, l'art des armées navales, I, 404. — <sup>6)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 144; vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 186; Meereskunde, Heft 56, 1911; Die Zusammensetzung der Schlachtflotten, p. 24. — <sup>7)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 261; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 181; vgl. ibid., III, 163. — <sup>8)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 262; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 182; Marine-Rundschau, 1909, I, 514. — <sup>9)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 157; vgl. ibid., III, 164, die Mitte in 4 Abteil. geteilt; ibid., III, 218, Vorhut, Nachhut und die Mitte mit 2 Doppelgeschwadern; Marine-Rundschau, 1909, I, 514, Vorhut und Nachhut je 2 Geschwader à 3 Abteil, Mitte 1 Geschwader à 3 Abteil; ibid., I, 515, über das Herausziehen der Hauptabteilung nach Feuerlee, siehe später.

je länger sie ihre Kiellinie bewahren konnten ihre stärkere Artillerie besser aus<sup>1)</sup>. M. de Ruijter suchte stets den Enderfolg im Nahkampf, wo die gute Durchbildung der einzelnen Schiffe besser zur Geltung kam. Er mußte durch Einbrechen in die feindliche Linie und Schiffsgemenge die überlegenen englischen Schießleistungen wettzumachen suchen<sup>2)</sup>. Im 2. Kriege war die Armierung gleichmäßiger durchgeführt, eine Personalverbesserung hatte bei den Holländern stattgefunden<sup>3)</sup>. Enggeschlossene Kiellinie bekam bald den gleichen Wert wie die Luvstellung<sup>4)</sup>. Am zweiten Tage der Viertageschlacht gab de Ruijter seine Luvstellung auf, um den verlorengegangenen Gesamtverband wiederherzustellen<sup>5)</sup>. Die Schlachten wurden planmäßiger geführt, man machte mehr Versuche, die ungünstige Lage und Fehler des Gegners auszunutzen<sup>6)</sup>. Im 3. Kriege wurde die Bestückung noch einheitlicher und die Formtaktik eine noch vollkommeneren<sup>7)</sup>. Die Engländer stellten nur Kriegsschiffe von I.—IV. Rang in Linie auf, also alle Fahrzeuge über 40 Kanonen, die Holländer taten das gleiche<sup>8)</sup>, sie führten als Standpunkt durch, lieber weniger, aber gute Schiffe zu haben (Rittmeyer, Seekriege, I, 355). Das Herausziehen der Hauptabteilung nach Feuerlee, wie de Ruijter solches im 2. englisch-holländischen Kriege angewendet haben soll, soll oft nachteilig gewesen sein. Namentlich in der Augustschlacht 1666 soll dies eine der Ursachen mit gewesen sein, daß Lücken zwischen der Hauptabteilung und Vorhut wie Nachhut, entstanden. Deshalb soll de Ruijter im 3. englisch-holländischen Kriege auf die weitere Anwendung dieses taktischen Manövers verzichtet haben<sup>9)</sup>. Der Nahkampf wurde mehr vermieden und, wenn er eingetreten, wieder zu entwirren gesucht<sup>10)</sup>. Die kleinen Fahrzeuge zum Meldedienst und die Brander nahmen an Zahl sehr zu<sup>11)</sup>. Die Bedeutung der letzteren sank trotzdem infolge der verbesserten Manövrierfähigkeit der Schiffe, der besseren Schießausbildung der Mannschaften und des erfolgreichereren Feuerlöschwesens<sup>12)</sup>. Den langsamer

1) Stenzel, Seekriegsgesch., III, 182. — 2) Stenzel, Seekriegsgesch., III, 259; Marine-Rundschau, 1909, I, 215, 513. — 3) Stenzel, Seekriegsgesch., III, 142. — 4) Rittmeyer, Seekriege, I, 298. — 5) Marine-Rundschau, 1909, I, 514. — 6) Rittmeyer, Seekriege, I, 299. — 7) Stenzel, Seekriegsgesch., III, 233. — 8) A note on the Drawings, illustrating the battle of Solebay, by Corbett, London 1908. Printed for the N. R. S., vol. XXXIII, p. 11. — 9) Vgl. Marine-Rundschau, 1909, I, 515—516. — 10) Rittmeyer, Seekriege, I, 354. — 11) Ibid., I, 313, 353. — 12) Marine-Rundschau, 1907, Die Tactic de Ruyters, von Lassen, p. 293; Rittmeyer, Seekriege, I, 188; A. T. Mahan, Einfluß der Seemacht auf die Gesch., Berlin 1898, I, 106—107; vgl. Revue Historique, 1885, tome 86; III, 95—96.

segelnden und schlechter Luv haltenden Brandern wurde es immer schwerer, Erfolge zu erringen<sup>1)</sup>. Die Taktik de Ruijters, bedächtiges Vorbereiten und Durchführen einer Schlacht, erreichte ihren Höhepunkt. Es gelang ihm mehrmals, die eigene Kampfkraft dank der sich in diesem Kriege den Gegnern überlegen zeigenden holländischen Gefechtsdisziplin, auf einen Teil der feindlichen Flotte zu vereinen<sup>2)</sup>. M. de Ruijters Kunst bestand ferner darin, nicht alles aufs Spiel zu setzen, sondern zeitig den Kampf abubrechen, wenn das Hauptziel erreicht. Es war dies die Ermattungsstrategie der damaligen Zeit<sup>3)</sup>.

Nachdem man zu Anfang des ersten Krieges erkannte, wie schädlich das Fehlen eines geregelten Kundschaftswesens, wurden später bestimmte Verfügungen hierfür erlassen<sup>4)</sup>. Die Wachen waren genau eingeteilt. In England war von 4—8 Uhr vormittags Morgenwache (morning-watch), 8—12 Uhr Mittagswache (noon-watch), 12—4 Uhr Nachmittagswache (afternoon-watch), 4—6 Uhr abends 1. Hundewache (first dog-watch), 6—8 Uhr 2. Hundewache (second dog-watch), 8—12 Uhr 1. Nachtwache (first night-watch), 12—4 Uhr morgens 2. Nachtwache (second night-watch). Die holländische Hundewache war von 12 Uhr Mitternacht bis 4 Uhr morgens<sup>5)</sup>, sonst 1. Wache am Steuerbord, 2. am Backbord.

Vor Sonnenuntergang mußten alle Schaluppen und Boote außer Gebrauch genommen werden<sup>6)</sup>. Hatte die englische Flotte die Luvseite, war ihr das Verhalten dem Feinde gegenüber genau vorgeschrieben<sup>7)</sup>, hatte sie die Leeseite, mußte sie sich so dicht als möglich beim Winde halten<sup>8)</sup>. Die holländische Flotte sollte über Backbord segeln, wenn sie den Feind leewärts von sich, über Steuerbord, wenn sie denselben luvwärts von sich gesichtet<sup>9)</sup>. In ihrer Leestellung hatte auch sie möglichst hoch hinauf beim Winde zu segeln<sup>10)</sup>. Das Gewinnen und Bewahren der Luv war bei zunehmender Manövrierfähigkeit immer wichtiger geworden.

<sup>1)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 233. — <sup>2)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 354; Marine-Rundschau, 1909, II, 912. — <sup>3)</sup> Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 233; Gesammelte Aufsätze für Professor Hans Delbrück zum 60. Geburtstage, 11./XI. 1908, Delbrück-Festschrift, Berlin 1908, Ermattungsstrategie zur See im 17. und 18. Jahrh. von Dr. Paul Gerber, p. 213—231. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, VI, XXXXVII, 113; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 178;

— <sup>5)</sup> Journaal geh. door A. v Sasse v. Ijssel in Taxandria, Tijdschrift voor Noordbrabantsche Geschiedenis, II, Jaarg., Bergen-op-Zoom, 1895, p. 282—83. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 434—35, Art. 8 und 18; Witsen, II, 395; Tooneel des Oorlogs, III, 239, Art. 21.

— <sup>7)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 607, Art. 7. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 606, Art. 4; Fighting Instructions for Corbett, p. 127, Art. 3. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, VI, XXXXVII, p. 112. —

<sup>10)</sup> Het Ontroerde Nederlandt, p. 107, Art. 9; Tooneel des Oorlogs, III, 237, Art. 9.

Man konnte im Besitz derselben den Beginn und die Entfernung des Kampfes bestimmen, jederzeit die Offensive ergreifen und feindliche Lücken wie Blößen ausnutzen. Man war nicht durch den Rauch gehindert, auch nicht durch brennende Rückstände gefährdet. Man hatte günstige Gelegenheit für Verwendung von Brandschiffen<sup>1)</sup>. Die Leestellung hatte den Vorteil, daß man bei hohem Seegang und steifer Brise die unteren Geschütze noch gebrauchen, die havarierten Schiffe leichter in Sicherheit bringen, die Schlacht jederzeit abbrechen und sich zurückziehen konnte. Bei Dunkelheit, Untiefen und schlechtem Wetter vermochte eine Flotte, die die Luv innehatte, dem Gegner nicht zu folgen. Dagegen hatte die Flotte, die sich in Lee befand, sehr durch den Rauch und die glühenden Kugelüberreste zu leiden und bekam viele Rumpfschüsse<sup>2)</sup>.

Die englischen Instruktionen erforderten, daß die Kriegsschiffe das Kielwasser oder den Strich des Admirals gewannen und mit ihm eine Linie bildeten<sup>3)</sup>. Holländischerseits wurde dagegen nur befohlen, daß sich jedes Schiff fester an das nächste anzuschließen habe<sup>4)</sup>. Die Entfernung eines jeden englischen Kampffahrzeuges hatte eine halbe Kabellänge von dem daneben befindlichen zu betragen<sup>5)</sup>. Andererseits war man der Meinung, daß der Abstand eine Kabellänge (100 Klafter à 6 Schuhe) ausmachen mußte<sup>6)</sup>. John Clerk will den Zwischenraum innerhalb der einzelnen Schiffe auf 300 yards oder 880' festgesetzt wissen<sup>7)</sup>.

Die Engländer durften nur schießen, wenn sie nahe genug am Feinde waren, um Erfolg erzielen zu können<sup>8)</sup>. Eine gleiche

<sup>1)</sup> Histoire de la milice française par Daniel, Amsterdam 1724, II, 528—29; Marine-Rundschau, 22. Jahrg., 1911, 5. Heft, p. 570; Marine-Rundschau, 1907, Die Tactic de Ruyters, von Lassen, p. 281; Rittmeyer, Seekriege, I, 184; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 92, 386. — <sup>2)</sup> Hoste, L'art des armées navales, I, 53—54; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 386—87; vgl. Mahan, der Einfluß der Seemacht auf die Gesch., I, 5—6; Marine-Rundschau, 1911, 22. Jahrg., 5. Heft, S. 570. — <sup>3)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 405; II, 77; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 110; Fighting Instructions by Corbett, p. 95, Art. 3, p. 126, Art. 1; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 713, Art. 3, p. 714, Art. 7. — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, II, 141. — <sup>5)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 608, Art. 14; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 110; Fighting Instructions by Corbett, p. 127, Art. 4. — <sup>6)</sup> Hoste, L'art des armées navales, I, 65; Histoire de la milice française par Daniel, II, 529; vgl. Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 385, der die damalige Kabellänge auf 220 m veranschlagt. — <sup>7)</sup> An essay on naval tactics by John Clerk, esq. of Eldin, Edinburgh 1804, p. 177; vgl. ibid., p. 29, 1 Kabellänge = 240 yards a 3' oder 36''. — <sup>8)</sup> La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 21; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 405; II, 608, Art. 15; Fighting Instructions by Corbett, p. 88, 126, Art. 16; From Howard to Nelson by J. K. Laughton, London 1899, p. 104.

Vorschrift war für die Holländer erlassen<sup>1)</sup>. Wenn das eine Mal den Engländern zugeschrieben wird, daß sie mit Vorliebe nach den Masten, Segeln und Tauen gezielt<sup>2)</sup> und das andere Mal wieder, daß sie es mehr auf die Schiffsrümpfe, die Holländer dagegen mehr auf die Takelage abgesehen hätten<sup>3)</sup>, so ist dies dahin zu berichtigen, daß es ganz auf die Luv- oder Leestellung ankam, wohin man den Geschützen die Richtung zu geben hatte. Jeder Gegner mußte seine Lage möglichst auszunutzen suchen und konnte nur da die beste Wirkung erhoffen, wo der Stand des Schiffes das sicherste Ziel bot. Die Engländer waren auch besonders bedacht, daß keines ihrer Kampffahrzeuge von einem seiner Kameraden beschädigt wurde. Die Kapitäne durften nicht über eines ihrer Schiffe hinwegschießen<sup>4)</sup>. Auf ein feindliches Schiff durfte nicht von einem anderen englischen gefeuert werden, wenn dieses nicht ganz sicher war, daß es dasjenige englische Schiff, welches jenem schon an Bord lag, nicht verletzte<sup>5)</sup>.

Die Engländer verfügten, daß, wenn eins oder mehrere ihrer Kampfschiffe in der Schlacht ernstlich beschädigt und zum Verlassen der Stellung gezwungen waren, die nächstfolgenden sich an die nächst anderen anzuschließen und geschlossene Linie zu bewahren hatten<sup>6)</sup>. Die Holländer drückten sich weniger bestimmt aus. Sie forderten, daß, wenn ein Kriegsfahrzeug gezwungen war, aus dem Gefecht zu weichen, die nächsten das Äußerste tun sollten, um es abzulösen und sich zwischen ihm und dem Feinde zu schieben<sup>7)</sup>. In Not geratenen Schiffen hatte man ein Tau zuzuwerfen und es wegschleppen zu lassen. War dies unmöglich, sollte man nach Bergung der Mannschaft dasselbe verbrennen oder versenken<sup>8)</sup>.

War ein englisches Flaggschiff beschädigt, hatte der Flaggoftizier auf ein anderes Kriegsschiff überzugehen<sup>9)</sup>. Zwischen dem gefährdeten Flaggschiff und dem Gegner war eine Linie zu bilden<sup>10)</sup>. Beim Tode eines Flaggoftiziers sollte die Flagge

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 434, Art. 20; Witsen, II, 395; Het Ontroerde Nederlandt, p. 110, Art. 29; Tooneel des Oorlogs, III, 239, Art. 29. — <sup>2)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 94. — <sup>3)</sup> Marine-Rundschau, 1911, 22. Jahrg., I. Teil, 5. Heft, p. 570. — <sup>4)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 609, Art. 19; Fighting Instructions by Corbett, p. 149, Art. 3. — <sup>5)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 79, Art. 11; *ibid.*, II, 609, Art. 18; Fighting Instructions, p. 103, Art. 11. — <sup>6)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 110, Art. 14, 16, 22; Fighting Instructions, p. 146. — <sup>7)</sup> Het Ontroerde Nederlandt, p. 106, Art. 7; Tooneel des Oorlogs, III, 236, Art. 7. — <sup>8)</sup> Het Ontroerde Nederlandt, p. 107, Art. 16; Tooneel des Oorlogs, III, 238, Art. 16; vgl. Holl. Mercurius, 1652, p. 46. — <sup>9)</sup> Fighting Instructions by Corbett, p. 130, 147. — <sup>10)</sup> *Ibid.*, p. 95, Art. 6, siehe auch Früheres.

auf dem Schiffe während der Schlachtdauer bleiben. Dem nächsten Oberbefehlshaber mußte Meldung gemacht werden<sup>1)</sup>. Auch die holländischen Flaggoftiziere hatten auf ein anderes Schiff überzugehen, wenn das ihrige kampfuntauglich geworden<sup>2)</sup>.

Die Kapitäne englischer Kriegsschiffe sollen die eidliche Verpflichtung eingegangen sein, ihr Fahrzeug, wenn kampfunfähig geworden, zu vernichten und nicht vom Feinde nehmen zu lassen<sup>3)</sup>. Die Holländer haben ebenfalls angeordnet, daß ein dienstuntauglich gewordenes Schiff zu versenken oder zu verbrennen sei nach Bergung des Volkes, bevor der Gegner sich dessen bemächtigt hätte<sup>4)</sup>.

Hatte ein englischer Kapitän ein feindliches Fahrzeug genommen, so hatte er es nach Übernahme der Mannschaft zu vernichten, damit er nicht durch Wegschleppen desselben sich zu vieler Leute beraubte und dadurch seine eigene Gefechtskraft schwächte<sup>5)</sup>. Nur wenn der Gegner in Verwirrung geraten, durfte bei den Holländern ein gegnerisches Schiff aufgebracht werden<sup>6)</sup>. Zur Anzündung der eroberten Fahrzeuge mußten Teerkränze und andere Brennstoffe enthaltende Gegenstände bereitgehalten werden<sup>7)</sup>.

Die hintersten englischen Schiffe hatten die Mangel und Not leidenden zu sichern<sup>8)</sup>. Kleinere fregattenähnliche oder andere Fahrzeuge hatten bei den Holländern aufzupassen, wenn einige Kriegsschiffe in Brand geraten oder am Sinken waren, um die Mannschaft zu retten<sup>9)</sup>.

Die fregattenähnlichen Schiffe dienten vornehmlich zum Abschneiden der Gegner oder hatten die Aufgabe, ihn festzuhalten (wie moderne Panzerkreuzer)<sup>10)</sup>. Man soll auch die Kriegslist geübt haben, daß man den Feind anlockte durch Verbergen der Kanonen, Nichtsehenlassen von Farben, Streichen des Flaggenstocks, Bewegen des Schiffes anscheinend mit größter Ungeschicklichkeit (wie moderne Unterseebootfalle)<sup>11)</sup>. Die Holländer bil-

---

<sup>1)</sup> Fighting Instructions by Corbett, p. 162, Art. 22. — <sup>2)</sup> Tooneel des Oorlogs, III, 239, Art. 31. — <sup>3)</sup> Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 438. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 435; Witsen, II, 395, Art. 21. — <sup>5)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 79; Fighting Instructions, p. 103, Art. 10; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 714, Art. 10; vgl. auch später. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, VI, XXXXVII, 26. — <sup>7)</sup> Witsen, II, 403. — <sup>8)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 18, Art. 5; *ibid.*, II, 610, Art. 22; Fighting Instructions by Corbett, p. 127, Art. 8. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, VI, XXXXVII, p. 112. — <sup>10)</sup> Marine-Rundschau, 1911, I. Teil, 5. Heft, p. 570. — <sup>11)</sup> Biographia Navalis by J. Charnock, London 1794, I, 87.

deten mehrmals ein Reservegeschwader und erließen auch Verfügungen hierzu<sup>1)</sup>.

Das Entern spielte früher eine große Rolle in den Seeschlachten<sup>2)</sup>. Man warf Haken (Enterdreggen) in die Wandtaue des feindlichen Schiffes, um sich daran zu befestigen<sup>3)</sup>. Zum Zurückstoßen der Enternenden verwendete man lange eisenbeschlagene Stangen oder Ladebäume (boutehors)<sup>4)</sup>. Die Engländer suchten dem Anbordkommen der Holländer möglichst auszuweichen<sup>5)</sup>, während diese tunlichst das Schußgefecht mit jenen zu vermeiden und die erste beste Gelegenheit zum Entern wahrzunehmen trachteten. Die holländischen Matrosen hatten besondere Neigung zum Überspringen in feindliche Fahrzeuge<sup>6)</sup>. Entern wäre im ersten Kriege ungleich vorteilhafter für sie als langes Schußgefecht gewesen<sup>7)</sup>. Aber nur schwere große Kriegsschiffe waren dienlich hierzu<sup>8)</sup>. Mit ihren minderwertigen kleinen Fahrzeugen war ein Kommen an Bord der großen englischen Kriegsschiffe sehr schwierig, ja beinahe ausgeschlossen<sup>9)</sup>. Auch war die holländische Schiffsmannschaft stets zu gering an Zahl, um solches mit Aussicht auf Erfolg auszuführen<sup>10)</sup>.

Die Brander hatten sich luvwärts zu halten<sup>11)</sup>. Bei den Engländern wurden sie gleich beim Angriff angezündet, bei den Holländern erst nach Entwicklung mächtigen Rauches, damit das Befestigen der Enterhaken möglichst lange verborgen blieb (The detection of the Court of England by Coke, London 1719, II, 144). Sie mußten mit den kleinen fregattenähnlichen Fahrzeugen den großen Kriegsschiffen nahe sein. Einem feindlichen Brandschiffe gegenüber war es Haupterfordernis, dessen Boote abzuschneiden und eine Stellung windwärts von ihm zwischen ihm und den eignen Schiffen zu gewinnen<sup>12)</sup>. Die Brander hatten häufig nur durch ihre moralische Einwirkung Erfolg<sup>13)</sup>. Bei den Holländern lautete die Verfügung, daß die Kriegsschiffe die Brandfahrzeuge dicht an den Feind geleiten und nach dem An-

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 458. — <sup>2)</sup> Naval warfare by Colomb, p. 87, nach Sir William Monson in Churchill voyages, III, 320. — <sup>3)</sup> Histoire de la milice française par Daniel, II, 532. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 533. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 457. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, V, XXXXV, 457. — <sup>7)</sup> Witsen, II, 376. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 377. — <sup>9)</sup> Marine-Rundschau, 1911, 4. Heft, I, 448. — <sup>10)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 494. — <sup>11)</sup> Letters relating to the first Dutch war, IV, 37, Art. 7 und 8; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 715, Art. 12. — <sup>12)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 79, Art. 12 und 13; ibid., II, 609, Art. 20 und 21; Fighting Instructions by Corbett, p. 89—90, Art. 6 und 7; p. 103, Art. 12. — <sup>13)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 172.



zünden des feindlichen Schiffes die Boote oder Schaluppen derselben schützen sollten<sup>1)</sup>. Im ersten holländisch-englischen Kriege handelten die Brander auf eigene Faust und suchten auf gut Glück ohne Schutz durch größere Kampffahrzeuge ihre Ziele zu erreichen. Im zweiten nahmen sie eine feste Stellung ein, waren bis zum Angriff gedeckt und wurden auch beim Gefecht unterstützt<sup>2)</sup>.

Eine eventuelle Teilung der feindlichen Flotte hatte man bei den Verfügungen auch ins Auge gefaßt<sup>3)</sup>. Das Manöver des Durchbruchs war bei der damaligen Beschaffenheit nicht möglich. Ein rechtes Verständnis dafür war auch zu dieser Zeit noch nicht vorhanden. Wenn von Durchbruch gesprochen wurde, war darunter nur ein Einbruch in die feindliche Linie zu verstehen<sup>4)</sup>. Ein Brechen durch die Linie war nur vorgesehen in den Gefechtsordnungen als äußerste Notwehr, wenn man an eine Leeküste gedrängt war<sup>5)</sup>.

Eine Verfolgung hatte nicht eher stattzufinden, als bis die Hauptmasse der Feinde **kampfunfähig** geworden<sup>6)</sup>. Alle fregattenähnlichen Fahrzeuge hatten **nachzujagen** und die schwerfälligsten Segler die Nachhut zu bilden<sup>7)</sup>. Bei dem Nehmen oder Vernichten eines gegnerischen Schiffs durfte nur verweilt werden, wenn dies wichtig genug erschien<sup>8)</sup>. Die Schiffe des Siegers hatten, vornehmlich im ersten Kriege, meist zu sehr gelitten, um eine taktisch angelegte Verfolgung zu ermöglichen<sup>9)</sup>. Im zweiten englisch-holländischen Kriege begann dieselbe schon etwas schärfer zu werden<sup>10)</sup>.

Man tat in Holland klug daran, die Kriegsschiffe am Jahresluß nicht aufzulegen und die Mannschaft nicht zu entlassen, wie in England<sup>11)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Tooneel des Oorlogs, III, 238, Art. 17. — <sup>2)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 188; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 184. — <sup>3)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 605—606, Art. 3; vgl. Fighting Instructions by Corbett, p. 100, 123, 149, Art. 3. — <sup>4)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 499; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 104. — <sup>5)</sup> Fighting Instructions by Corbett, pag. 153, Art. 3. — <sup>6)</sup> Memorials of the life of Sir W. Penn, II, 609, Art. 17; Fighting Instructions by Corbett, p. 127, Art. 6—7; — <sup>7)</sup> Fighting Instructions by Corbett, p. 155, Art. 6. — <sup>8)</sup> Ibid., p. 124—125, Art. 10, siehe Vorhergehendes. — <sup>9)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 187; Marine-Rundschau, 1909, II, 911. — <sup>10)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 299. — <sup>11)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 178, siehe weitere Literatur: Bigot de Morogues, Tactica navale, Amsterdam 1764; Die Lehre von der Seemacht (Il potere marittimo per Domine Bonamico) übersetzt von Kapitän Meuss, Berlin 1900; The naval Miscellany by John Knox Laughton in Navy Records Society, 1902, vol. I; René Daveluy, a) Étude sur le combat naval, übersetzt von Erich Raeder, Berlin 1904. — b) Étude sur la stratégie

## Seezug Martin Tromps im Sommer 1652.

### Die hauptsächlichen Quellen.

1. Holländische: L. van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh; Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden, Amsterdam 1683; Belgica ad a. 1653—54, Sammelband Göttingen, Sign. 130a, Nr. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal, Amsterdam 1653, *ibid.* Nr. 7, Ontstelde zee, Amsterdam 1654; Hollandische Mercurius 1652; Leven van M. de Ruiter door Brandt, uitgegeven door Engelberts; Leven van Cornelis Tromp, Amsterdam 1692; Abraham de Wicquefort, Histoire des Prov.-Unies des Pais-Bas.

2. Englische: A Chronicle of the kings of England by Sir Richard Baker ed. by E. Phillipps, London 1674; A Chronicle by J. Heath, London 1676; The Memoirs of E. Ludlow ed. by C. H. Firth, Oxford 1894, Publications of the N. R. S., vol. XIII, Letters relating to the first Dutch war, vol. I, London 1899; *ibid.*, vol. XVII, Letters relating to the first Dutch war, vol. II, London 1900; Calendar of the St. P. D. S., 1651—52, vol. IV, London 1877; Memoirs of the reign of king Charles I with a continuation by Sir Philip Warwick, London 1701; B. Whitelocke's Memorials, London 1682.

Sir George Ayscue war von Barbados 29./V. 1652 nach Plymouth gekommen <sup>1)</sup>. Er hatte auf dieser Fahrt eine Flottenstärke von <sup>2)</sup>:

Sir George Ayscue <sup>3)</sup> , Rainbow . . . . .	52 Kan.	280 M.
Michael Packe, Amity . . . . .	36 „	150 „
Thomas Varwell, Increase of London . . . . .	36 „	100 „
Henry Collins, Malaga Merchant . . . . .	30 „	90 „
Edward Witheridge, Success alias Old Success	30 „	90 „
Edward Thompson, Ruth . . . . .	30 „	80 „
Thomas Heath, Brazil . . . . .	24 „	70 „

navale, übersetzt von Ferdinand Lavaud, Berlin 1907; Hugo von Freytag-Loringhoven, Die Macht der Persönlichkeit im Kriege, nach Clausewitz, Berlin 1905; Kurt von Maltzahn, Der Seekrieg und seine geschichtliche Entwicklung, Leipzig 1906. — <sup>1)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 509; Heath's Chronicle, II, 322. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 67. — <sup>3)</sup> Sir George Ayscue alias Scheele Juriaan (Holl. Mercurius, 1652, p. 68), wahrscheinlich um 1615 geboren (The Royal Navy by Clowes, II vol., chapt. XXI, p. 121) entstammte aus einer alten Familie von Lincolnshire. (The letters and speeches of Cromwell by Carlyle ed. by Lomas, London 1904, I, 455; Biographia Navalis by Chamock, London 1794, I, 89), erhielt unter Charles I. den Adel. (John Entick, a new

Betrug also die Anzahl seiner Schiffe 7<sup>1)</sup>, so wurde dieselbe durch Heranziehen solcher in Plymouth oder anderwärts: William Younger, Mary, flyboat, 24 Kan., 70 M.<sup>2)</sup>, Wright, John and Elizabeth, Joseph Jordan, Pelican, 36—40 Kan., 150 bis 180 M.<sup>3)</sup>, wahrscheinlich auf 9—10 erhöht<sup>4)</sup>. 6./VI. erhielt Ayscue Befehl nach the Downs zu segeln und daselbst auf die Vereinigung mit der für ihn bestimmten Flottenabteilung aus der Themse zu warten<sup>5)</sup>. 21./VI. lief er in den Hafen von Dover ein<sup>6)</sup>. Von hier aus unternahm er mit ungefähr 9 Schiffen, trotzdem die meisten derselben noch sehr unrein von der langen Fahrt waren<sup>7)</sup>, 2.—3./12.—13./VII. einen Streifzug gegen die vom Fort d'Olh<sup>2</sup>o (Algarve) kommenden holländischen Portugal- oder St. Ubesfahrer (Setubal, Estramadura) und Mittelmeerfahrer von Marseille<sup>8)</sup>. Er begegnete denselben zwischen Calais, Blanc-Nez und Cap Gris-Nez (Swarteness, Blackness). Es waren 30—40 Handelsschiffe, begleitet von 4 Kriegsschiffen<sup>9)</sup>. Die heftigsten Kämpfe hatte Kapitän Wright in John and Elizabeth zu bestehen. Er verlor ein Bein. Sein Schiff wurde sehr

---

naval history of the British marine, p. 519—520; The Royal Navy by Clowes, II vol., chapt. XXI, p. 121) wurde 1643 Kapitän (The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, III, 230) und, von Edward Popham wie Richard Deane empfohlen (The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 399), 1649 zum Admiral in den irischen Gewässern ernannt (Hans Svendsen, Til Orlogs under de Ruyter, udgivne ved G. L. Grove, Kjøbenhavn 1909, p. 106; The Royal Navy by Clowes, II vol., chapt. XXI, p. 121.) Er führte 1647 Antelope (Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 236), 1648 Lion (Biographia Navalis by Charnock, I, 89), 1649 Andrew (The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, I, 500). Bei den Seeleuten erfreute er sich großer Beliebtheit (Publications of the N. R. S., vol. XLI, London 1912, Letters relating to the first Dutch war, vol. V, 160, 340). Er hatte einen beträchtlichen Teil seines Vermögens in Kirchenpacht und weltlichen Zehnten angelegt (The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, I, 455), besaß das Haus Ham Haw in Chertsey-on-Themse (Grafschaft Surrey), welches er mit Teichen und Wassergräben umgeben, so daß es einem Schiff im Wasser glich (ibidem, II, 506) und lebte reichlich über seinen Gehalt hinaus (Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1664—65, London 1863, IV, 324). Er soll sich früher in schlechter Gesellschaft befunden und dadurch seine Fähigkeiten beeinträchtigt haben. (The life of Edward Hyde, earl of Clarendon writteu by himself II, 103.) — <sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Naval warfare by Colomb, p. 36. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 65; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, London 1878, V, 545, 547. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 343; II, 67; IV, 279; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 304. — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 342; Leven van Cornelis Tromp, p. 49; vgl. Biographia Navalis by Charnock, I, 90; Naval warfare, p. 36. — <sup>5)</sup> Heath's Chronicle, II, 322; Sir Richard Baker's Chronicle, p. 632. — <sup>6)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 511; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 432. — <sup>7)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 511; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 433; Biographia Navalis by Charnock, I, 90. — <sup>8)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 342. — <sup>9)</sup> Ibid., I, 342; Holl. Mercurius, 1652, p. 68; Leven van Cornelis Tromp, p. 49; Ontstelde zee, p. 29; The Memoirs of E. Ludlow, I, 325; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 125; vgl. Francis Steinitz, the ship its origin, p. 240. Die Angaben in Rittmeyer, Seekriege, I, 204, vom Gefecht bei Lizard mit den Portugalfahrern sind unzutreffend.

zerschossen<sup>1)</sup>, es mußte in den Hafen von Dover zurückkehren<sup>2)</sup>. Die Engländer nahmen 7 Schiffe und vernichteten oder verjagten den Rest bis dicht an die französische Küste<sup>3)</sup>. Da Ayscue mit holländischen Prisen nach Hause gekommen<sup>4)</sup>, ihm auch Brander aus der Themse<sup>5)</sup>, die in Dover zugerüstet, mit 200 Mann an Bord<sup>6)</sup>, sowie 500 Mann Soldaten<sup>7)</sup> zugesandt wurden, so läßt sich das allmähliche Steigen seiner Schiffszahl bis auf 31 in Summa erklären<sup>8)</sup> (s. auch später). Er ankerte mit seiner Flottenabteilung nahe Deal Castle<sup>9)</sup> so dicht an der Küste, daß kein Anschlag auf ihn leicht Erfolg haben konnte<sup>10)</sup>. Die Schiffe, die sich mit ihm nach Vollendung ihrer Ausrüstung vereinen sollten, befanden sich zu Leeroad (r. Ufer der Themse)<sup>11)</sup> und in Tilbury Hope (r. Ufer der Themse)<sup>12)</sup>. Ungefähr 30 gemietete englische Handelsfahrzeuge sollten ferner zu Kriegsschiffen ausgerüstet werden<sup>13)</sup>. Die für Ayscue besonders bestimmten Schiffe in der Themse waren the Sovereign of the Seas<sup>14)</sup>, Vanguard<sup>15)</sup>, Sussex (nicht Success)<sup>16)</sup>, Antelope, Lion, London I<sup>17)</sup>, Little President<sup>18)</sup> und der Brander Renown<sup>19)</sup>. Kapitän William Kendall<sup>20)</sup> hatte ebenfalls zu Ayscue zu segeln<sup>21)</sup>.

<sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 343. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 68. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 342; Sir R. Baker's Chronicle, p. 632; Ontstelde zee, p. 29; The Memoirs of E. Ludlow, I, 325; Biographia Navalis by Charnock, I, 90; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 433. — <sup>4)</sup> Basnage, I, 257; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 509. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 318. — <sup>6)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 370, 371, 374. — <sup>7)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 511; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 433. — <sup>8)</sup> 11 Schiffe (Whitelocke's Memorials, p. 511; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 434), 14—16 (Letters relating to the first Dutch war, I, 363; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 328; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 434), 15 (Heath's Chronicle, II, 322; Baker's Chronicle, p. 632; Memoirs of the reign of Ch. I by Philip Warwick, p. 364; Burchett, book III, chapt. XIX, p. 381), 16 (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 327), 17—18 (Letters relating to the first Dutch war, I, 359), 20 (ibid., I, 365, 369; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 125), 21 (Ontstelde zee, p. 33; A de Wicquefort, II, 147; Holl. Mercurius, 1652, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 49; Naval warfare, by Colomb p. 34), 30 (Belgica ad. a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 27), 31 (J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 422). — <sup>9)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 363, 369. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 327; Memorials of the life of Penn, I, 434. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 318; Letters relating to the first Dutch war, I, 369. — <sup>13)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 299. — <sup>14)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 430, capt. Reed; (Letters relating to the first Dutch war, II, 118). — <sup>15)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 299, 304, capt. Bryan Harrison (Memorials of the life of Penn, I, 434; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 321). — <sup>16)</sup> Capt. Roger Cuttance (Letters relating to the first Dutch war, IV, 293; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 306). — <sup>17)</sup> Capt. Stevens (Letters relating to the first Dutch war, II, 131; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 369). — <sup>18)</sup> Capt. Thomas Sparling (Letters relating to the first Dutch war, II, 65). — <sup>19)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 376; vgl. ibid., IV, 336. — <sup>20)</sup> Ein Puritaner (Marine-Rundschau, 1913, 24. Jahrg., I, 147). — <sup>21)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 333. Da er als Befehlshaber von Mary, flyboat, aufgeführt (Memorials of the life of Penn, I, 303), aber W. Younger als Kapitän desselben genannt wird, hat er wohl ein anderes Schiff übernommen.

Teils aus Mangel an Mannschaft konnten diese Kampffahrzeuge nicht rechtzeitig nach the Downs gelangen<sup>1)</sup>, teils fehlten die Kanonen, wie bei the Sovereign of the Seas, der kupferne Geschütze aus dem Tower bekommen sollte<sup>2)</sup>. Mit Lebensmitteln sollten sie bis 1./IX. versehen werden<sup>3)</sup>.

19./29./VI. wurde wohl Blake befohlen von the Downs aus nordwärts zu segeln<sup>4)</sup>. Blake ist am 23./VI./3./VII. von the Downs abgesegelt mit dem Kurs nach Norden<sup>5)</sup>. Seine Entsendung gegen die holländischen Fischer und Ostindienfahrer war ein Fehler, da Ayscue dadurch der größten Gefahr ausgesetzt wurde<sup>6)</sup>. Blake überließ letzterem mit viel zu schwachen Kräften, selbst bei rechtzeitiger Vereinigung mit der Flottenabteilung aus der Themse, die Bewachung der feindlichen Flotte. Er wollte erst Ayscue nach Norden absenden und Tromp persönlich erwarten, aber, weil dieser noch in Texel liegengeblieben, änderte er seinen Plan<sup>7)</sup> und fuhr selbst weit ab nordwärts, wo kein entsprechender Feind für seine Macht vorhanden<sup>8)</sup>. Hätte er seine ganze Kraft, einschließlich der Schiffe in der Themse, auf Tromp gleich konzentriert, er würde ihn haben vernichten können. Die Heringsflotte und Ostindienfahrer würden ihm dann desto sicherer zum Opfer gefallen sein<sup>9)</sup>. Die Obersten Thomson, Morley, Dixwell und Mr. Scott waren beauftragt, die Verbindung zwischen Ayscue und den Schiffen in der Themse möglichst aufrechtzuerhalten<sup>10)</sup>. Oberst Dixwell hatte Leute in Kent zur Küstenverteidigung auszuheben<sup>11)</sup>. Außerdem sandte Cromwell Truppen an die Küste von Kent<sup>12)</sup>. Die Reiterei von Ashford-on-Stour (westlich von

---

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 327, 328. — <sup>2)</sup> Ibid., IV, 307. — <sup>3)</sup> Ibid., IV, 292. — <sup>4)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 511, keineswegs ist er diesen Tag abgefahren, denn am 21./VI./1./VII. hat er Ayscue noch in the Downs begrüßt. — <sup>5)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 513; Memorials of the life of Sir W. Penn, I, 433; vgl. Ontstelde zee, p. 28; Holl. Mercurius, 1652, p. 65, 66; Leven van C. Tromp, p. 49, sie melden, daß die Holländer innerhalb 29./VI./9./VII.—1./11./VII. sichere Kenntnisse von der Abfahrt der Engländer erlangt hatten. Da nach dem Treffen von Dover, 19./29./V., erst 24./IV./3./VI., also nach 5 Tagen, die Nachricht hiervon den Haag erreichte (A. de Wicquefort, II, 131), so kann man das angegebene Datum des Auslaufens der Engländer aus the Downs als der Wirklichkeit entsprechend annehmen. — <sup>6)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 232. — <sup>7)</sup> R. Blake by H. Dixon, London 1856, p. 166. — <sup>8)</sup> Seekriegsgeschichte von Stenzel, III, 49, 59. — <sup>9)</sup> Naval warfare by Colomb, p. 36. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 318, 324; Memorials of the life of Penn, I, 434. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 325; Letters relating to the first Dutch war, I, 357; Memorials of the life of Penn, I, 434. — <sup>12)</sup> A. de Wicquefort, II, 130.

Dover) wurde nach Deal befohlen<sup>1)</sup>, ebenso 2 Trupps Reiter vom Oberst Rich und einige Kompanien Fußvolk<sup>2)</sup>. Der Gouverneur von Dover hatte die Wacht und konnte rechtzeitig die Schiffe in der Themse von der etwaigen Annäherung der Holländer warnen, damit sie daselbst liegen blieben<sup>3)</sup>. Blakes Aufgabe war, die holländischen Fischerboote, sowie die Ostindienfahrer abzufangen<sup>4)</sup>. Mehrere Schiffe waren aus der Themse, darunter Resolution und Old James, zu Blake nach the Downs befohlen worden<sup>5)</sup>, auch Kapitän Peacock hatte sich dorthin zu begeben gehabt<sup>6)</sup>. 6 Brander hatte Blake noch gefordert<sup>7)</sup>. Seine Flotte war bis 1./IX. mit Lebensmitteln ebenfalls versehen worden<sup>8)</sup>. Er fuhr an Lowestoft vorbei<sup>9)</sup>, erreichte 27./VI./7./VII. Wells (Norfolkshire)<sup>10)</sup>, 28./VI./8./VII. Flamborough Head<sup>11)</sup>, 29./VI./9./VII. Sunderland-on-Wear<sup>12)</sup>, Newcastle-on-Tyne<sup>13)</sup> und danach Dunbar. Hier zog er die in jenen Gegenden befindlichen Kriegsschiffe an sich<sup>14)</sup>. 7./17./VII. gelangte die englische Flotte nur bis Aberdeen, da der Wind sehr widrig geworden<sup>15)</sup>. Blake soll die Heringsflotte vor dem Moray Firth (Firth of Murray) vermutet<sup>16)</sup> und schon vor Buchan-Ness (östlichster Punkt Schottlands, Buchan nördlichster Teil der Grafschaft Aberdeen), nördlich von der Doggerbank (60 englische Meilen von der Küste von Northumberland, zwischen England und Dänemark)<sup>17)</sup> gesichtet haben<sup>18)</sup>. Man hatte sich auch an der schottischen Küste gegen holländische Überraschungen

---

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 323; Letters relating to the first Dutch war, I, 356; Memorials of the life of Penn, I, 433. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 371, 1 Trupp Reiter bestand aus 72 Pferden, 1 Komp. Fußvolk aus 150 Mann (Journal of the house of Commons, London 1803, VIII, 135). — <sup>3)</sup> Baker's Chronicle, p. 632; Heath's Chronicle, II, 322; Letters relating to the first Dutch war, I, 369. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Ontstelde zee, p. 26; Letters relating to the first Dutch war, I, 301—302; Calendar of the Clarendon State Papers ed. by O. Ogle and W. H. Bliss, Oxford 1869, II, 137; Leven van C. Tromp, p. 49; The Naval Annual 1907, Portsmouth 1907, Part I, chapt. VII, p. 114. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 247, 331, 336. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 254. — <sup>7)</sup> Ibid., IV, 259. — <sup>8)</sup> Ibid., IV, 292. — <sup>9)</sup> The naval history of England by Thomas Lediard, London 1735, II, 542., Ouesthof. — <sup>10)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 349, nicht zu verwechseln mit den schottischen Inseln gleichen Namens, im Holl. Mercurius 1652, p. 81 erwähnt. — <sup>11)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 340; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 317. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 333; Letters relating to the first Dutch war, I, 331. — <sup>13)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Letters relating to the first Dutch war, I, 380. — <sup>14)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 513; Memorials of the life of Penn, I, 433; Blake by Dixon, p. 166. — <sup>15)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 514. — <sup>16)</sup> Naval warfare by Colomb, p. 33. — <sup>17)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 17. — <sup>18)</sup> Naval warfare by Colomb, p. 34; Rittmeyer, Seekriege, I, 204. Die Behauptung, daß Blake die Fischerflotte vor dem Firth of Moray zerstreut, ist nicht zutreffend.

vorzusehen gesucht. Die Plätze auf den Orkney- und Shetlandinseln hatte General Deane zu besetzen<sup>1)</sup>. Dunnottar-castle, 2 Meilen südlich von Stonehaven, Kincardineshire, sollte verstärkt werden<sup>2)</sup>. Die Insel Inch Keith (zwischen Leith und Burntisland), auf welcher die Holländer sonst bei ihren Fahrten frisches süßes Wasser einzunehmen pflegten, wurde 10./20./VII. von den Engländern mit 10 kupfernen Kanonen und 40 Mann besetzt und Schanzen daselbst errichtet, um ihren Feinden die Einnahme von Erfrischungen zu verwehren<sup>3)</sup>. Die Anzahl der Schiffe, welche Blakes Flotte zusammensetzte, bestand anfänglich ungefähr aus 40—42 Kriegsschiffen, 10 Brandern, 2 Galioten<sup>4)</sup>, dann stieg dieselbe auf 50<sup>5)</sup>, 55<sup>6)</sup>, 60<sup>7)</sup>, 62<sup>8)</sup>, 66—68<sup>9)</sup>, 70<sup>10)</sup>, 74<sup>11)</sup>, 80<sup>12)</sup>, 82<sup>13)</sup>. Die Vermehrung wird durch Fahrzeuge aus der Themse, Heranziehung solcher aus den schottischen Gewässern und durch holländische Prisen erfolgt sein. Die englische Vorhut unter Penn zählte ungefähr 20 Schiffe<sup>14)</sup>. Ihm war befohlen worden, sich erst der Begleitschiffe zu versichern, ehe er sich mit den Büsen befaßte<sup>15)</sup>. 8 fregattenähnliche Fahrzeuge dieser Vorhut waren auf Kundschaft vorausgesehelt und hatten die Fischerfahrzeuge mit ihrer Bedeckung erspäht; 7 von ihnen waren bei der Verfolgung näher an letztere herangekommen und hatten gewartet mit dem Kampf, bis das achte, Speaker, mit ihnen zusammen innerhalb Schußweite gelangt war<sup>16)</sup>. Die Holländer hatten 12 Begleitschiffe<sup>17)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 423. — <sup>2)</sup> Heath's Chronicle, II, 313; Memorials of the life of Penn, I, 424. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 79; Leven van C. Tromp, p. 58; Letters relating to the first Dutch war, I, 401. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; A. de Wicquefort, II, 147; Memorials of the life of Penn, I, 431. — <sup>5)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 511; Blake by Dixon, p. 168. — <sup>6)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 431. — <sup>7)</sup> Belgica ad. a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 27; Memorials of the life of Penn, I, 433; vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 204. 39 Kriegsschiffe, 18 gemietete Schiffe, 2 Brander, 2 Galioten. — <sup>8)</sup> Belgica ad. a. 1653—54, No. 6 Een Praatje, p. 29; Leven van C. Tromp, p. 58; Blake by Dixon, p. 171. — <sup>9)</sup> Ontstelde zee, p. 33; Leven van C. Tromp, p. 49. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Heath's Chronicle, II, 322; Baker's Chronicle, p. 632. — <sup>11)</sup> Brieven geschr. tusschen J. de Witt en de G. v. d. St., V, 6. — <sup>12)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 392. — <sup>13)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 81; vgl. Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 49: 105 Schiffe 3961 Kan., diese Angabe ist eine zu hohe, die englische Seemacht war damals nur hundert und einige Kriegsschiffe stark (Memorials of the life of Penn, I, 432). — <sup>14)</sup> Leven van C. Tromp, p. 49; Naval warfare by Colomb, p. 34. — <sup>15)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 336. — <sup>16)</sup> Ibid., I, 17. — <sup>17)</sup> Ibid., I, 18, 386; A. de Wicquefort, II, 137; The Memoirs of E. Ludlow, I, 325; Ontstelde zee, p. 33; Leven van C. Tromp, p. 49; Geddes, I, 299; vgl. L. van Aitzema, III, XXXII, 721, 13 Convoyers; Naval warfare by Colomb, p. 34, 12—13, die Zahl 13 wohl unrichtig, da nur 12 mit Namen aufgezählt.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen<sup>1)</sup> zusammengestellte englische Flotte.

I. Klasse,		Kanonen	Mann
Robert Blake, Admiral, Resolution <sup>2)</sup> alias Royal Prince . . . . .		85	500
II. Klasse.			
William Penn, Viceadmiral, James alias Old James . . . . .		60—70	350—380
Nehemia Bourne, Contreadmiral, Andrew, alias St.-Andrew . . . . .		52—56	280
Benjamin Blake, Triumph . . . . .		60—62	300—350
John Mann, Victory . . . . .		52	260—300
— Unicorn . . . . .		46—50	260
III. Klasse.			
John Coppin, Speaker . . . . .		52	260—280
John Lawson, Fairfax . . . . .		52	260—280
Anthony Young, Worcester <sup>3)</sup> . . . . .		44—46	180—200
Thomas (William) Graves I, Prosperous I of London <sup>4)</sup> . . . . .		40—44	—
Osborn, Garland (Guardland) . . . . .		40—44	180—200
— Happy Entrance I . . . . .		40—44	180—200
IV. Klasse.			
John Lambert, Convertine alias Destiny <sup>5)</sup> . . . . .		40—44	140—200
— Kentish . . . . .		46	—
Robert Graves II, Great President . . . . .		42	—
Anthony Holding (Houlding) Ruby . . . . .		40—42	150—180
John Taylor I, Laurel . . . . .		40—46	180

<sup>1)</sup> Siehe frühere Liste beim Treffen von Dover; Letters relating to the first Dutch war, I, 64—66; A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 256—262; An History of Marine Architecture by Charnock, II, 377—380; Memorials of the life of Penn, I, 428—430; Oppenheim, p. 330—333. — <sup>2)</sup> Resolution alias Royal Prince 114—132' Kiellänge, 44—45' Querbalken, 976—1361 Tonnen, gebaut 1610, umgebaut 1641 zu Woolwich von Phineas Pett (Publications of the N. R. S., vol. VII, London 1896, A discourse of the navy by R. Slyngebie, 1660, p. 400; A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 256, 266; An History of Marine Architecture by Charnock, II, 377, 382; Memorials of the life of Penn, I, 447, 492; Oppenheim, p. 338; The English Historical Review, vol. XII, London 1897, Parts I, p. 52; England in the Mediterranean by Corbett, I, 243; The ship, its origin by F. Steinitz, p. 226 laut John Stow, The fifteenth century chronicles [jetzt ed. by Gairdner, London 1880]; The battleship by Walter Wood, London 1912, p. 33. — <sup>3)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 426. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 522, 44 can. 600 tons. — <sup>5)</sup> A discourse of the navy by Slyngebie, Appendix, p. 380, 30 can. 500 tons; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 176, John Lambert an Stelle Holdings gekommen und umgekehrt; Memorials of the life of Penn, I, 236.



	Kanonen	Mann
Roger, Martin, Diamond . . . . .	40	140—150
— Richard and Martha <sup>1)</sup> . . . . .	40	—
— Honour . . . . .	40	—
— Oak . . . . .	32—40	(s.später)
James Peacock, Tiger . . . . .	36—40	150
Robert Moulton junior, Sapphire . . . . .	36—38	140—160
John Mildmay, Nonsuch . . . . .	36	150
— Reformation of London <sup>2)</sup> . . . . .	36	—
— Anthony Bonadventure of London <sup>3)</sup> . . . . .	36	110
Samuel Howett, Foresight . . . . .	34—42	140—150
— Reserve . . . . .	34—40	140—150
John Bourne, Assistance . . . . .	34—36	150
— Centurion . . . . .	34—36	150
George Dakings, Advice . . . . .	34—36	150—170
— Hercules of London <sup>4)</sup> . . . . .	34	—
John Stoakes, Dragon . . . . .	32—38	130—150
Robert Sanders (Saunders), Assurance . . . . .	32—36	150—160
Robert Nixon <sup>5)</sup> , Adventure I . . . . .	32—36	150—160
William Brandley, Portsmouth . . . . .	32—36	150—170
John Pierce, Providence . . . . .	32	120
Thomas Vallis, Expedition <sup>6)</sup> . . . . .	30—32	120
V. Klasse.		
— Sampson I . . . . .	32	—
Henry Toope, Giles of London <sup>7)</sup> . . . . .	30—32	100
— Middelburgh (Middleborough) . . . . .	30—32	—
— Advantage alias Concord . . . . .	26—40	—
William Pestle, Satisfaction . . . . .	26	100
— Marygold alias Crown <sup>8)</sup> . . . . .	30	100
— Waterhound . . . . .	32	—
Thomas Hayward, Gillyflower alias Archangel <sup>9)</sup> . . . . .	28	120

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521, 40 can. 500 tons. — <sup>2)</sup> Ibid., 1652—53, V, 521, 36 can. 444 tons, eine holländische Prise gemietet 7./IV. 1652 (Public. of the N. R. S., vol. VII, A discourse of the navy by Hollond, II, 186. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 159; Letters rel. to the f. D. w., III, 230. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521, 34 can. 480 tons. — <sup>5)</sup> Vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 335; Letters rel. to the f. D. w., IV, 278. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 334. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521, 30 can. 281 tons; ibid., 1652—53, V, 330; Letters rel. to the f. D. w., IV, 293. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 16; vgl. ibid., IV, 19, the Crown-fly-boat, genannt Marygold, 22 can. 70 m. — <sup>9)</sup> Ibid., 1651—52, IV, 16; vgl. ibid., IV, p. 19, 20 can. 60 m.; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 258, 544, Ruperts Schiff Michael Archangel.

	Kanonen	Mann
John Day, Old Warwick . . . . .	28	90
Nathan Buskill, Hector I <sup>1)</sup> . . . . .	28	70
— Convert of Liverpool <sup>2)</sup> . . . . .	26—32	90—120
— Mary Prize <sup>3)</sup> . . . . .	36	—
— Seven Brothers of London . . . . .	26	—
— Pearl . . . . .	24—28	90
John Sherwin, Primrose . . . . .	22	90
Philip Holland, Cygnet I . . . . .	24	80
Edmund Chapman, Recovery I . . . . .	24	70
Thomas Penrose, Concord of Yarmouth <sup>4)</sup> . . . . .	24	70
James Reynolds, Nightingale . . . . .	22—26	90—100
Richard Stayner, Mermaid . . . . .	22—24	90
— Thunder . . . . .	22	—
Thomas Maryott, Discovery . . . . .	20—30	120
John Seaman, Fox I . . . . .	20	80
Thomas Tompson, Mayflower I alias Fame <sup>5)</sup> . . . . .	14	60
— Golden Dove <sup>6)</sup> alias Olive Branch <sup>7)</sup> . . . . .	—	—

## VI. Klasse.

Henry Southwood, Greyhound . . . . .	18—20	80
Gabriel Sanders (Saunders), Weymouth Pink . . . . .	18	60
— Giftpink . . . . .	12	60
Philip (Richard) Gethings, Tenth Whelp . . . . .	16	60
— Star . . . . .	14—16	70—80
Anthony Smith, Drake <sup>8)</sup> . . . . .	14	50
William Vessey, Merlin . . . . .	14	50
Anthony Archer, Paradox . . . . .	12—14	60
Robert Clarke (Clark), Martin . . . . .	12	50
John Vessey, True-love . . . . .	12	30—70
Edmund Barrett, Lily . . . . .	10	50
James Cadman, Eagle . . . . .	7—14	40
Thomas Wilkes, Elizabeth Prize . . . . .	8	50
— Hare Ketch . . . . .	6—14	30

<sup>1)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 237, 303, 22—23 can. 80 m. 150—266 tons, nicht zu verwechseln mit dem späteren Hector (Letters rel. to the f. D. w., II, 39). — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521, 20 can. 180—250 tons; Letters rel. to the f. D. w., IV, 278; Oppenheim, p. 330—31. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 289; Oppenheim, p. 330—31, siehe später. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 519. — <sup>5)</sup> Ibid., IV, 518, Mayflower of Sandwich, 6 can. 100 tons. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 133. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 200. — <sup>8)</sup> 1652 geb. (Oppenheim, p. 331), ein schneller Segler von geringem Tiefgang; (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 247; vgl. A descript. catal. of the n. m. by Tanner, I, 278.

In Summa 77 Kriegsschiffe, rechnet man hierzu die 5 holländischen Prisen (Büsen-Convoyer, s. später), die Blake seiner

Robert Blake wurde um 1598/99 zu Bridgwater (Somersetshire) als ältester von 13 Söhnen des Humphrey Blake of Planchfield (Kirchspiel von Spaxton, Somersetshire), Inhaber eines Handelsgeschäfts, und Sarah Williams, verwitweten Smithers, geboren. (John Entick, a new naval history of the British marine, p. 475, 479; Robert Blake by Dixon, London 1856, p. 4—5; The Royal Navy by Clowes, II vol., chapt. XXI, p. 96.) 1615 gehörte er der St.-Albans Hall in Lent Term zu Oxford (John Entick, p. 475; Blake by Dixon, p. 10), dann dem Wadham College ebendasselbst an (John Entick, p. 475; Blake by Dixon, p. 11), 10./II. 1617/18 erwarb er den niedrigsten akademischen Grad, bachelor oder master of arts (Baccalaureus) (The History of the rebellion by Edward Hyde, earl of Clarendon, reedited by W. Dunn Macray, London 1888, vol. VI, book XV, p. 37; Fasti Oxonienses by A. Wood, a new edition by Philip Bliss, London 1815, I, 369). 1619 bewarb er sich vergeblich um eine Mitgliedschaft im Merton College (John Entick, p. 475). 1623 beschäftigte er sich vornehmlich mit Vogel- und Fischfang (ibid., p. 475). Nach dem Tode seines Vaters 1625 übernahm er dessen Geschäft (Blake by Dixon, p. 14), hielt sich auch einige Zeit zu Schiedam (a./Schie und Maas) auf. (Holl. Mercurius, 1652, p. 79; England in the Mediterranean by Corbett, London 1904, I, 192; From Howard to Nelson by J. K. Laughton, London 1899, p. 84.) Er lernte durch seine geschäftliche Tätigkeit etwas von Schifffahrt, Schiffbau und Seediens kennen (Blake by Dixon, p. 10; From Howard to Nelson by Laughton, p. 88). 1640 wurde er zum Parlamentsmitglied für Bridgwater erwählt (Fasti Oxonienses, I, 370; Entick, p. 475; From Howard to Nelson by Laughton, p. 85). Er war tätig bei der Aushebung von republikanischen Truppen, trat in das Regiment von Sir John Horner of Mells ein (From Howard to Nelson by Laughton, p. 86), wurde Kapitän der Dragoner unter Oberst Fiennes (Fasti Oxonienses, I, 370; Entick, p. 475; Lives of the British admirals by Robert Southey, London 1840, V, 227) und zeigte sich wahrscheinlich als verwegener Reiterführer aus (Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 26). Er gewann das Vertrauen seines Vorgesetzten Sir William Waller im Gefecht bei Landsdown nahe Bath 1643 und wurde deshalb mit einer Abteilung zur Verstärkung Bristols (Gloucestershire) abgesandt (Blake by Dixon, p. 27). Als Belohnung für sein Verhalten daselbst, wurde er zum Oberstleutnant in Alexander Pophams Regiment befördert (ibid., p. 37; From Howard to Nelson by Laughton, p. 86; England in the Mediterranean by Corbett, I, 192), 1644 wurde er Gouverneur von Taunton-on-Tone (Somersetshire) (Fasti Oxonienses, I, 370; Blake by Dixon, p. 97; From Howard to Nelson by Laughton, p. 86), 1645 Oberst (From Howard to Nelson by Laughton, p. 86), dann Flottenkommissar und Aufseher (Lord Warden of the cinque ports Hastings, Sandwich, Dover, New-Romney, Hythe) (Fasti Oxonienses, I, 370), und 1649, 12./II., zum Oberbefehlshaber der Flotte im Verein mit Edward Popham und Richard Deane bestimmt (From Howard to Nelson by Laughton, p. 88). Zu seiner Beförderung wird Alexander Popham, der Bruder des vorgenannten Edward Popham beigetragen haben (England in the Mediterranean by Corbett, I, 192). Er blieb der See treu, trotzdem ihm der Posten eines Major-General angeboten worden war (Blake by Dixon, p. 107; From Howard to Nelson by Laughton, p. 89). Seine Popularität stieg dadurch sehr (The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 599). Blake führte 1649 Lion (The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, I, 500), 1650 Tiger (Blake by Dixon, p. 108), 1651 Victory (ibid., p. 142) und Happy Entrance I (ibid., p. 145). Die mangelnde Fachkenntnis suchte er durch Heranziehen tüchtiger Leute von Beruf, deren Rat er hörte, zu ersetzen (Stenzel, Seekriegsgesch., III, 30). In bezug auf das Wohlsein seiner Mannschaft zogen die kleinsten Einzelheiten seine Aufmerksamkeit auf sich (Blake by Dixon, p. 99). Verdienst allein fand bei ihm Gunst (ibid., p. 101). Er duldet keine Parteipolitik in der Flotte (The History of England by Lawrence Echard, London 1718, II, 802 nach The full view of the life and action of Oliver Cromwell, 1660, p. 318; Biographia Navalis by Charnock, I, 32; Blake by Dixon, p. 205, „Now it is not for us to mind affairs of State, but to keep foreigners from fooling us“). Er suchte den Gefechtswert von Mannschaft und Schiffen im weitgehendsten Maße auszunutzen, wenn ein militärischer Erfolg dadurch erzielt werden konnte (The History of the rebellion by Edward Hyde, earl of Clarendon, vol. VI, book XV, p. 37; The secret history of the Court of Charles II, London 1792, I, 113 bis

Flotte einreichte, so erhält man die Zahl 82. Von Brandern wurden nur George, Mousenest (Letters relating to the first Dutch war,

114; Memoirs of Prince Rupert by Eliot Warburton, London 1849, III, 468; Blake by Dixon, p. 138). Er wurde „the Fortress of England“ genannt (The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 395). Er hatte einen eisernen Willen und scharfen Verstand (J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 479). Er hatte ein lebhaftes Auge und gute soldatische Haltung (A new naval history of the British marine by Entick, London 1757, p. 479). Er soll  $5\frac{1}{2}$ ' hoch, einfach und strenger Presbyterianer oder Puritaner gewesen sein (Fasti Oxonienses, I, 370; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 26). Er besaß große Uneigennützigkeit (Diary of Thomas Burton ed. by Rutt, London 1828, II, 116; The History of Engl. by Echard, London 1718, II, 802). Sein ältester Bruder Humphrey, geboren 1600, war Kapitän (Fasti Oxonienses, I, 369; The History of England by J. Oldmixon, London 1730, I, 420), ebenso sein Bruder Benjamin, der 11. Sohn seines Vaters, geb. 1614 (Blake by Dixon, p. 5, 125). Sein Bruder Samuel, der 6. Sohn seines Vaters, geb. 1608, fiel als Befehlshaber einer Kompanie. Dessen ältester Sohn Robert trat ebenfalls in den Flottendienst (ibid., p. 5, 37).

Sir William Penn wurde 1621 zu Bristol (Pepys The Diary, I, 158; Memorials of the life of Penn, II, 580) als 2. Sohn des Kapitän Giles Penn und Miß Gilbert geboren (William Penn by W. H. Dixon, London 1851, p. 4; Memoirs of the Life of Sir W. Penn by Thomas Clarkson, Philadelphia, 1813, I, 2). Die Vorfahren des Giles Penn sollen von Buckinghamshire nach Wiltshire gezogen sein. Er war Führer eines Levantefahrers und zog seinen Sohn William von der niedrigsten Stufe an als Seemann auf (Penn by Dixon, p. 4; The life of Edward Hyde, earl of Clarendon written by himself, II, 81). Laut Denkmal in der Radcliffe-Kirche zu Bristol war William Penn 1642 Kapitän, seit 1644 Contreadmiral des irischen Geschwaders, seit 1646 Viceadmiral desselben, seit 1652 Viceadmiral von England (Memoirs of the Life of Penn by Clarkson, I, 3; Memorials of the life of Penn, II 580). Er befehligte 1647 Assurance (Memorials of the life of Penn, I, 237) und Anfang 1652 Fairfax (Letters relating to the first Dutch war, I, 67). Er besaß tiefe See-Erfahrung, eine Fülle von Hilfsmitteln und große Ruhe in der Gefahr (Penn by Dixon, p. 1). Er war ein Mann von scharfsinnigstem Urteil und unermüdlicher Achtsamkeit (Biographia Navalis by Charnock, I, 120). Er hatte eine Besitzung zu Shangarry, nahe Cork in Irland (The Merry Monarch by W. H. Davenport Adams, London 1885, II, 366). Sein Porträt wurde gemalt von Lely und befindet sich in Greenwich Hospital (Penn by Dixon, p. 7). Er verheiratete sich 1643 mit Margareta, Tochter von Jan Jasper in Rotterdam (ibid., p. 6). 14./X. 1644 wurde ihm sein ältester Sohn William geboren, der spätere Gründer von Pennsylvania (ibid., p. 9; The Merry Monarch by Adams, p. 361, 365). Er hatte noch einen jüngeren Sohn Richard und eine Tochter Margaretha, die erst an Anthony Lowther Esq. of Marske (Yorkshire) (Pepys, The Diary, V, 195, VI, 178; Memoirs of the Life of Penn by Clarkson, II, 266) und dann an John Holmes, Bruder von Sir Robert Holmes, vermählt war (Pepys, The Diary, V, 267, 317).

Richard Stayner stammte von einer sehr achtbaren Familie zu Droitwich (Worcestershire) ab (ibid., II, 153).

John Lawson, geboren um 1616 (The Royal Navy by Clowes vol. II, chap. XXI, p. 178), war der Sohn eines Fischers (J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 84) zu Hull (Pepys, The Diary, I, 2; vgl. The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, written by himself II, 133). Er war ein Anabaptist, Independent (The History of the rebellion by Edward Hyde, earl of Clarendon, Oxford 1888, vol. VI, book XVI, p. 159, 186; The life of E. Hyde, earl of Clarendon, written by himself, II, 134) und eifriger Republikaner (Pepys, The Diary, I, 2; The secret history of the Court of Charles II, London 1792, II, 147—148). Er diente von der geringsten Stufe eines Matrosen an (The works of John Dryden I by George Saintsbury, Edinburgh, 1884, vol. IX, p. 110; The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, written by himself, II, 103). 1642 stellte er sich dem Parlamente zur Verfügung (Publications of the N. R. S., vol. XXXVII, Letters relating to the first Dutch war, IV, 45). Er wurde Teilhaber des Schiffes, in dem er diente, und erwarb seinen Unterhalt eine Zeitlang durch Handel (ibid., IV, 46; vgl. Memorials of the life of Penn, I, 111, Kohlenhandel zu Newcastle), 1645—50 befehligte er eine Kompanie zu Fuß und trat 1650 in den Flottendienst (Letters relating to the first Dutch war, IV, 46; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 156), 1651 leitete er die Schiffe Newcastle

I, 289) und Fortune (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 236) benamt. Zur Auffüllung der Mannschaften wurden die Regimenter der Obersten Ingoldsby und Goffe an Bord gesandt (The Memoirs of E. Ludlow, I, 325).

Die Begleitschiffe der holländischen Fischerfahrzeuge.

Der Kommandeur, Paulus van Rotterdam <sup>1)</sup>	24 Kan., — M.
Vicekommandeur Rijnhart Venhuizen von der	
Maas <sup>2)</sup> , Waterhond . . . . .	24 „ — „
— de Sampson van Enkhuizen . . . . .	28 „ — „
Munnekes, 't Wapen van Holland <sup>3)</sup> . . . . .	30—32 „ — „
— de Zwaan van Amsterdam . . . . .	28 „ — „
Jan Heck (Hel), Adam en Eva <sup>4)</sup> . . . . .	20—24 „ — „
— Jan Baptista . . . . .	22 „ — „
Jan Noblet (Nobelet), 't Land van Beloften <sup>5)</sup> . . . . .	24 „ — „
Dirk Bogaart, Katharine <sup>6)</sup> . . . . .	24 „ 80 „
— de Noahs ark . . . . .	24 „ — „
— de Kalvestaert . . . . .	20—22 „ — „
Ham, de Sampson van Hoorn <sup>7)</sup> . . . . .	24 „ — „

Die übrigen Kapitäne, von denen Angaben über ihre bestimmten Schiffe nicht vorliegen, waren Gerrit Jansz Schuimer, Dirk

und Swiftsure (White Kennet, A register and chronicle ecclesiastical, London 1728, p. 559). Er verstand seinen Beruf ausgezeichnet und war das Sinnbild eines vollendeten Matrosen (The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, written by himself II, 103; The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, by Sir Henry Craik, London 1911, II, 199). Sein Fleiß und seine Nüchternheit ließen ihn auch zum Schiffskapitän aufsteigen (The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, written by himself, II, 133). Er war Anhänger einer strengen Disziplin (The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, by Craik, II, 199). Er machte aber seine Meinung und weisen Ratschläge nicht entschieden genug geltend (The life of E. Hyde, earl of Clarendon, written by himself, II, 103), weil er zu bescheiden (ibid., II, 103) und edelmütig war (ibid., II, 135). Er war verheiratet und hatte 4—5 Kinder (ibid., II, 135; vgl. Cal. of the St. P. D. S., of the reign of Charles, II, 1664—65, IV, 489).

Nehemia Bourne, nachdem er im Landdienst Major gewesen (Memorials of the life of Penn, I, 470), befehligte 1650 Speaker (Memorials of the life of Penn, I, 302). Sein Bruder John Bourne war Kapitän von Assistance (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 534; Memorials of the life of Penn, I, 439). Sein Schwager war der spätere Kapitän Anthony Earning (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 507). Der spätere Leutnant Bartholomew Bourne an Bord von Assistance war vermutlich der Sohn von John Bourne (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 558).

John Stoakes war ein vielversprechender Seeoffizier (Blake by Dixon, London 1856, p. 296).

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 71; Ontstelde zee, p. 34—35; Letters relating to the first Dutch war, I, 383; Leven van C. Tromp, p. 50; vgl. Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gev. v. d. St., V, 19, Kapitänvan der Dongen vermutl. der Kommandeur.—<sup>2)</sup> Leven van C. Tromp, p. 50. —<sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, IV, 314; ibid., I, 18. —<sup>4)</sup> Ibid., IV, 313—314. —<sup>5)</sup> Ibid., IV, 313—314. —<sup>6)</sup> Ibid., I, 310. —<sup>7)</sup> Ibid., IV, 313—314, 316.

Gerritsz, Luitje van der Dongen, Hendrik Kroeger <sup>1)</sup>, Vijg <sup>2)</sup>. Die Zahl der angegebenen Heringsbüsen schwankt von 180 <sup>3)</sup> bis 600 <sup>4)</sup>. Die Fischerfahrzeuge hatten eigentlich mit Tromps Flotte zusammen abfahren sollen, aber die Kaufleute und Reeder hatten es durchgesetzt, daß sie mit Begleitschiffen vorher wegsegeln durften <sup>5)</sup>. Es war ihnen geraten worden, in Zeiten der Gefahr sich nach Norwegen zurückzuziehen <sup>6)</sup>. Die Admiralität von Rotterdam sandte Advis-Jachten, um die Büsen zu warnen, mit Briefen an den Kommandeur, daß er Kriegsrat halten und sich nach Norwegen zurückziehen sollte, trotzdem unterließ er dies <sup>7)</sup>.

Das Kundschaftwesen war nicht geregelt, rechtzeitige Vorsorge für den Schutz der Büsen gegenüber dem nahenden Feinde war von seiten der Begleitschiffe nicht getroffen worden <sup>8)</sup>. Das Gefecht fand vor Brough-Ness (Boeckeness) 12./22./VII. statt. Es dauerte 3—4 Stunden <sup>9)</sup>. Vielleicht sind den 8 englischen später noch 4 andere Schiffe zu Hilfe gekommen <sup>10)</sup>. Die ganze englische Vorhut konnte aber ihre Kundschafter nicht einholen <sup>11)</sup>. Der holländische Kommandeur hatte eine Flagge an der Großstenge, der Vicekommandeur Rijnhart Venhuizen eine solche an der Fockstenge. Letzterer soll zuerst auf die Engländer geschossen haben <sup>12)</sup>. Assurance nahm „het Wapen van Holland“ <sup>13)</sup>, Kapitän Mildmay ein anderes holländisches Kriegsschiff <sup>14)</sup>. Kapitän John Taylor I (Laurel), soll 3 Fahrzeuge überwältigt und das vierte zum Streichen gebracht haben <sup>15)</sup>. Kapitän Brandley wurde in die rechte Hand geschossen, diese mußte abgenommen werden <sup>16)</sup>. John Coppin (Speaker) verlor ein Bein und bekam dafür 100 £ (Letters rel. to the f. D. w., III, 269). Verschiedene andere Engländer wurden getötet und mehrere englische Schiffe sehr beschädigt <sup>17)</sup>. Einige holländische Kapitäne fochten nicht nach Gebühr <sup>18)</sup>. Rijnhart Venhuizen floh nach der Maas und wurde

---

<sup>1)</sup> Ibid., I, 310, über van der Dongen siehe Anmerk. vorher. — <sup>2)</sup> Leven van C. Tromp, p. 50. — <sup>3)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 434. — <sup>4)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, I, 325. — <sup>5)</sup> Belgica ad. a., 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 28. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 31. — <sup>7)</sup> Ibid., p. 31. — <sup>8)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 49. — <sup>9)</sup> Ontstelde zee, p. 33; A. de Wicquefort, II, 147; Letters relating to the first Dutch war, I, 383, 386; Leven van C. Tromp, p. 49; vgl. Holl. Mercurius, 1652, p. 71, 21./VII., aber Blake selbst berichtet vom 12./22./VII.; White-locke's Memorials, p. 514, 24./VII., er irrt sich mitunter um einige Tage. — <sup>10)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 399. — <sup>11)</sup> Ibid., I, 385. — <sup>12)</sup> Ibid., I, 386. — <sup>13)</sup> Ibid., I, 18. — <sup>14)</sup> Ibid., I, 386. — <sup>15)</sup> Ibid., I, 386. — <sup>16)</sup> Ibid., I, 385; Ontstelde zee, p. 33; Holl. Mercurius, 1652, p. 71. — <sup>17)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 71; Heath's Chronicle, II, 322. — <sup>18)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 71.

dort 10./VIII. 1652 gefangengesetzt<sup>1)</sup>. Sinnbildlich wurde an seiner Stelle ein Schwein am Galgen aufgehängt<sup>2)</sup>. Die Engländer bekamen die 11 anderen holländischen Schiffe, 2 davon wurden im Kampf zum Sinken gebracht, eins als dienstuntauglich in den Grund gebohrt<sup>3)</sup>, 5 reichte Blake seiner Flotte ein und 3 sandte er nach Inverness mit den englischen Verwundeten zu General R. Deane<sup>4)</sup>. Während des Gefechtes, welches die holländischen Begleitfahrzeuge angenommen, um ihren Schützlingen Zeit zu ihrer Sicherung zu lassen, flüchteten die Büsen zum größten Teil nach dem Bressa-Sound (Bressies bay)<sup>5)</sup>. Die Zahl der genommenen Büsen schwankt zwischen 30<sup>6)</sup> und 100<sup>7)</sup>, diejenige der Gefangenen wird auf 900 bei den Bedeckungsschiffen<sup>8)</sup> und ungefähr 1500 bei den Büsen<sup>9)</sup> angegeben, in Summa etwa 2000 gerechnet, die nach Newcastle gesandt und von da über London nach Hause gelangt sein sollen<sup>10)</sup>. Blake ließ sich den 10. Hering als Zoll geben und ließ die Fischerfahrzeuge frei ziehen unter der Bedingung, daß die Holländer ohne englische Erlaubnis nicht wieder fischen dürften<sup>11)</sup>. Diese Hochherzigkeit wurde ihm in England sehr verdacht, weil man der Meinung war, man hätte vermittels dieser holländischen die englischen an Brauchbarkeit weit übertreffenden, Büsen die Landesfischerei bedeutend heben können<sup>12)</sup>. Blake hatte einige Zeit seinen Wohnsitz in Schiedam gehabt und war deshalb wohl zum Mitleid angeregt<sup>13)</sup>. Die holländischen Verwundeten wurden mit dem holländischen Arzt

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 71; A. de Wicquefort, II, 137; Letters relating to the first Dutch war, I, 18; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1723, I, 37; Leven van C. Tromp, p. 50. — <sup>2)</sup> Ontstelde zee, p. 33. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 18, 385, 399; Whitelocke's Memorials, p. 515; Heath's Chronicle II, 322; Ontstelde zee, p. 33; Holl. Mercurius, 1652, p. 71; Leven van C. Tromp, p. 50. — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 385; Holl. Mercurius, 1652, p. 71; Leven van C. Tromp, p. 50; vgl. Letters relating to the first Dutch war, I, 400, 7 für den Dienst gebraucht und 2 zu Brander gemacht, hier ist wohl das eine später in Grund gebohrte Schiff mitgerechnet worden. Bei den Angaben Whitelocke's Memorials, p. 516, von 6 an Deane gesandten Schiffen liegt entweder ein Irrtum vor oder 3 von diesen waren Fahrzeuge anderer Art, die ebenfalls vielleicht Verwundete mit sich führten. — <sup>5)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 514. — <sup>6)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 125. — <sup>7)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 514; Memorials of the life of Penn, I, 434; Naval warfare by Colomb, p. 34; vgl. Leven van C. Tromp, p. 50, nur 4 Büsen genommen, dies ist vielleicht ein Druckfehler, statt 40. — <sup>8)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 385; Whitelocke's Memorials, p. 516. — <sup>9)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 514; Memorials of the life of Penn, I, 434, der Gefangenenzahl nach müßten 75—100 Büsen genommen sein, siehe früheres. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 71. — <sup>11)</sup> Heath's Chronicle, II, 322; Whitelocke's Memorials, p. 515; Memorials of the life of Penn, I, 434; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 125. — <sup>12)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, I, 325; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 49. — <sup>13)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 79.

in einer Büse nach Texel gesandt<sup>1)</sup>. Blake suchte nun seine zweite Aufgabe zu lösen, die 5 holländischen Ostindienfahrer abzufangen<sup>2)</sup>, deren Rendezvousplatz bei Fair-Isle war<sup>3)</sup>. Er begab sich deshalb dorthin. 24./VII./3./VIII. war er vor Shetland<sup>4)</sup>, 25./VII./4./VIII 6—7 Meilen von Fair-Isle weg nach der Insel Foula zu<sup>5)</sup>. Die Entfernung von Dennis-Head auf North Ronaldsha (Orkney) bis Sumburgh-Head (Shetland) beträgt 50 englische Meilen. Fair-Isle befindet sich 24 Meilen südwestlich vom Sumburgh-Head und ist 3 Meilen lang. Die Insel Foula liegt 27 Meilen westlich von Scalloway und 16 Meilen westlich vom nächsten Punkt der Insel Mainland<sup>6)</sup>.

Martin Tromp hatte nach Norden zu segeln, die englische Flotte aufzusuchen und die Heringsfischer zu schützen<sup>7)</sup>. Da wahrscheinlich Nachricht eingetroffen von Blakes Ausfahrt aus the Downs nach Norden, wurde ihm, der bis dahin noch nicht segelbereit geworden, befohlen, aufzubrechen<sup>8)</sup>. Die Mindestzahl der holländischen Kriegsschiffe betrug 71<sup>9)</sup>. Die Zahl stieg auf 79<sup>10)</sup>, 83<sup>11)</sup>, 92<sup>12)</sup>, 94<sup>13)</sup>, 96<sup>14)</sup>, 100<sup>15)</sup>, 102<sup>16)</sup>, 105<sup>17)</sup>, 107<sup>18)</sup>, 110<sup>19)</sup>, 113<sup>20)</sup>, 115<sup>21)</sup>, 120<sup>22)</sup>. Wir haben die Zahl 96 Kriegsschiffe angenommen. Die Gesamtsumme 104 (96 unter Martin Tromp, 8 unter Cornelis Witte de With), wie der Bericht des Harald Appelboom lautet (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, 's-Gravenhage 1919 in Rijks Geschiedkundige Publicatien, Serie 19, I, 8—9) erscheint zu hoch. Die Höchstzahl der Brander war 16<sup>23)</sup>, aber

<sup>1)</sup> Ontstelde zee, p. 33; Letters relating to the first Dutch war, I, 400; Whitelocke's Memorials, p. 515; Leven van C. Tromp, p. 50. — <sup>2)</sup> Heath's Chronicle, II, 322; Baker's Chronicle, p. 632. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 389. — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 392. — <sup>5)</sup> Belgica ad. a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 29; Letters relating to the first Dutch war, I, 396; Naval warfare by Colomb, p. 34, 37; vgl. L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Holl. Mercurius, 1652, p. 71, er schrieb 20./30./VII., daß er noch 10—12 Tage auf die Ostindien zu warten gedächte. — <sup>6)</sup> The Encyclopaedia Britannica. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; A. de Wicquefort, II, 147; Leven van M. de Ruiter, I, 50. — <sup>8)</sup> Belgica ad. a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 27. — <sup>9)</sup> Jan Evertsz Vorhut 21, Tromp Mitte 30, Pieter Florisz Nachhut 20 (Ontstelde zee, p. 29; Leven van C. Tromp, p. 49). — <sup>10)</sup> Basnage, I, 258. — <sup>11)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 339. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Letters relating to the first Dutch war, I, 375, 390, 398. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 350. — <sup>14)</sup> 50 Admiralitäts- und 46 Direktorschiffe (ibid., I, 368, 375; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 422; Geddes, I, 227). — <sup>15)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 387; Whitelocke's Memorials, p. 516. — <sup>16)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 363, 364, 370, 373; Whitelocke's Memorials, p. 514; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 328; Memorials of the life of Penn, I, 434. — <sup>17)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 515. — <sup>18)</sup> Ibid, p. 514; Letters relating to the first Dutch war, I, 378. — <sup>19)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 370, 410. — <sup>20)</sup> Ibid., I, 411. — <sup>21)</sup> Ibid, I, 400; Whitelocke's Memorials, p. 516. — <sup>22)</sup> Heath's Chronicle, II, 322; Baker's Chronicle, p. 632. — <sup>23)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 365, 375; Marine-Rundschau, 22. Jahrg., 1. Teil, Heft 4, 1911, p. 451.



nur wenige waren anfänglich bei der Flotte (s. später). Infolge der schlechten Beschaffenheit derselben<sup>1)</sup> verringerte sich diese Zahl dann auf 10—12<sup>2)</sup>, 10<sup>3)</sup>, 9<sup>4)</sup>, 7<sup>5)</sup>, 6<sup>6)</sup>, 5<sup>7)</sup>. Dazu kamen noch 1—2 Kriegsvorratschiffe und 3—5 Galioten<sup>8)</sup>. Brander, Kriegsvorratschiffe und Galioten waren in der Höchstzahl der Schiffe wohl mit einbegriffen.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte holländische Flotte<sup>9)</sup>.

Admiralitätsschiffe von Rotterdam.		Kanonen	Mann
Martin Tromp, Leutnant- Admiral . . . . .	Brederode	54	270
Cornelis Engelen Silvergierter	—	22	94
Jan Jacobsz van Nes . . . .	—	30	131
Leendert Haekswant . . . .	—	22	90
Dirk Juijnbol . . . . .	—	30	131
Hendrik de Munnick (Munnick)	—	30	95
Admiralitätsschiffe von Amsterdam.			
Kommodore Gideon de Wildt (Wildte)	—	42	160
Abraham van der Hulst . .	—	26	100
Gerbrand Schatter <sup>10)</sup> . . . .	de gouden Dolphijn		
	of Dolphijn I	26	95
Jacob Paulusz Cort <sup>11)</sup> . . . .	de Star	28	95
Govert Reael <sup>12)</sup> . . . . .	Leeuwarden	34—36	140
Jovis (de) Colerij (Caulerij) <sup>13)</sup>	de Hoop	28	100
Joris van der Zaan <sup>14)</sup> . . . .	Kampen	38—40	130
Kommodore Nicolaas Marreveld (Marrevelt) . . . . .	—	36	120
Cornelis Jol Hola (Tola) <sup>15)</sup> . .	Leiden (Leijden)	20—28	100
Jan ter Stegen (Steeg) <sup>16)</sup> . .	de Keijzer	24—26	80—100
Barend Pietersz Dorreveld <sup>17)</sup>	Amsterdam	30—34	100—125
Aucke (Augustin) Balk (Balck) <sup>18)</sup>	de Vrijheidt	46	150

<sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 339, 350. — <sup>2)</sup> Ibid., I, 373. — <sup>3)</sup> Ibid., I, 350, 363, 368, 370. — <sup>4)</sup> Ibid., I, 339. — <sup>5)</sup> Ibid., I, 365, 390. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 398; L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Whitelocke's Memorials, p. 514. — <sup>7)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 400; Whitelocke's Memorials, p. 516. — <sup>8)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 349, 368, 375, 400; Whitelocke's Memorials, p. 514, 516. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 31—33; Letters relating to the first Dutch war, I, 260—266; *ibid.*, I, 350, 393—94, 396. — <sup>10)</sup> Ibid., IV, 309. — <sup>11)</sup> Ibid., IV, 309. — <sup>12)</sup> Ibid., IV, 309. — <sup>13)</sup> Ibid., IV, 310. — <sup>14)</sup> Ibid., IV, 310. — <sup>15)</sup> Ibid., IV, 309. — <sup>16)</sup> Ibid., IV, 310. — <sup>17)</sup> Ibid., IV, 310. — <sup>18)</sup> Ibid., IV, 310.

	Kanonen	Mann
Jan Jansz Boerman <sup>1)</sup> . . . . Prins Willem Nr. I	28	100
Korstiaan Eldersz . . . . . —	26	105
Quirijn van der Kerkhoven (Kerkhoff) —	26	110
Korstiaan Korstiaansz . . . . —	38	110
Albert Klaasz de Graaf (Graeff) <sup>2)</sup> . . . . . Hollandia III	32	110
Gillis Matthijsz Kampen <sup>3)</sup> . de gouden Leeuw I	24	80
Barend Cramer <sup>4)</sup> . . . . . Edam I	28	100

## Direktorschiffe von Amsterdam.

Jan Deijckers . . . . .	Edam II	38	100
Dirk Pater . . . . .	—	28	105
Mattheus Cornelisz . . . . .	—	34	120
Jacob Swart I . . . . .	—	28	110
Abraham van Kampen . . . . .	—	28	100
Cornelis Jansz Port (Poort) . . . . .	—	34	125
Cornelis Jansz Brouwer . . . . .	—	28	105
Maerten de Graaf (Graeff) . . . . .	—	28	110
Gerrit van Lummen (Lemmen) <sup>5)</sup> 't Wapen van Enkhuizen Nr. I	30—36	110—125	
Cornelis Nau-Oog (Naeuoogh) . . . . .	—	36	135
Nicolaes de Wit . . . . .	—	34	115
Gerrit Schuit . . . . .	—	28	105
Bastiaan BardoeI . . . . .	—	28	110
Cornelis van Houten(Houtten) . . . . .	—	30	110
Hector Bardesius (Bordeus) . . . . .	—	34	120
Stoffel Juriaansz . . . . .	—	28	105
Klaas Bastiaansz Jaarsveld . . . . .	—	34	120
Jacob Sieuwertsz (Pietersz) Spanheijms (Spanheijm) . . . . .	—	34	121
Hendrik de Raedt (Rael) . . . . .	—	30	130
Bruijn van Zeelst (Seelst Heelft) (Lambert Pietersz <sup>6)</sup> ) . . . . .	—	38	125
Frederik de Koningh . . . . .	—	34	130
Frederik Bogaert . . . . .	—	35	135
	—	30	115

<sup>1)</sup> Ibid., IV, 309. — <sup>2)</sup> Ibid., IV, 309. — <sup>3)</sup> Ibid., IV, 310. — <sup>4)</sup> Ibid., IV, 309.  
<sup>5)</sup> Ibid., IV, 316 — <sup>6)</sup> Ibid., I, 368, verließ 12./22./VII. die Flotte.

Admiralitätschiffe von Rotterdam.		Kanonen	Mann
Witte Cornelisz de With, 'tWapen van Enk-			
Viceadmiraal	huizen No. 2	—	—
Jan de Haes . . . . .	—	—	—
Ernestus Adriaansz de Barterij			
(Bertrij) <sup>1)</sup> . . . . .	—	—	—
Direktorschiffe von Rotterdam.			
Ruth Jacobsz Buijs . . . . .	—	26	105
Jan de Liefde . . . . .	—	36	125
Jacob (Jan) Kleijndick . . . . .	—	30	120
Jacob de Jongh von Delfshaven	—	29	110
Leutnant Hein.			
Admiralitätschiffe von Zeeland.			
Jan Evertsz de Oude,			
Viceadmiraal . . . . .	—	38	160
Kommodore Cornelis Evertsz	—	30	120
de Oude . . . . .			
Gillis Jansz . . . . .	—	28	100
Nicolaas (Klaas) Jansz Zanger	—	26	110
Adriaan Nicolaasz Kempen .	—	30	120
Adriaan Bankert . . . . .	—	26	100
Lambert Bartelsz . . . . .	—	18	100
Jan (Joannes) Michielsz . . .	—	20	100
Daniel Cornelisz Brackman .	—	—	—
Dingman Cats . . . . .	—	—	—
Pieter Gorcum . . . . .	—	—	—
Direktorschiffe von Zeeland.			
Jan Lesage (le Sage) . . . . .	—	30	105
Jacob Adriaansz Pense . . . .	—	30	110
Joannes van Regemorter . . .	—	30	105
Jan Tijsz Mattheus . . . . .	—	30	110
Cornelis Evertsz de Jonge <sup>2)</sup>	Vlissingen I	26	110
Allert (Allard) Jansz (Tamess) <sup>3)</sup>	'tWapen van	28	110
	Hoorn		
Cornelis Rocusz Fincen (Feincen)	—	34	110
Jan Oliviersz . . . . .	—	28	125

<sup>1)</sup> Belgica ad. a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 18; Hendrik Ernest de Bertrij.  
— <sup>2)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 59. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, IV, 313.

Admiralitätsschiffe von Nordholland.		Kanonen	Mann
Pieter Florisz <sup>1)</sup> Contreadm.	Monnikendam	32—36	120—138
Pieter Aldersz (Allerts) . . .	—	24	100
Cornelis Pietersz Taenman <sup>2)</sup> .	Prins Maurits	28—32	105—110
Arend Dirksz <sup>3)</sup> . . . . .	de Monnik	24	95—109
Gerrit Femmesz . . . . .	—	30	110
Gerrit Nobel <sup>4)</sup> . . . . .	de Burg (Burcht) van Alkmaar I	24	95
Reijnst Cornelisz . . . . .	—	24	85
Tijs Sijmensch Peereboom <sup>5)</sup> .	de Peereboom	24	80
Gerrit Munter (Munth) <sup>6)</sup> . .	't Huis v. Nassau	—	—
Pieter Schellinger <sup>7)</sup> . . . .	de Stad van Medemblik	6—30	100—110

## Direktorschiffe von Nordholland.

Jacob Pietersz Houck (Hoeck)	—	30	110
Pieter Adriaansz van Blocker	—	28	105
Gijsbert Malcontent . . . .	—	28	110
Jacob Klaasz Duijm <sup>8)</sup> . . .	de Zon	28	108
Jan Pietersz Eenarm (Renaren)	—	30	110
Teunis Vechtersz <sup>9)</sup> . . . . .	Scheletje	—	70
Jan (Jacob) Klaasz Boot . .	—	32	115
Jan Frederiksz Haeksboot (Houcbout, Houkbort) <sup>10)</sup>	—	30	110
— Abraham Hendrik <sup>11)</sup> . . . . . — — —			
— Teunis Antonius Post (Port) <sup>12)</sup> — — —			
— Filip Philippus Joosten (Joossen) <sup>13)</sup> — — —			
— Van der Veere <sup>14)</sup> . . . . . — — —			

Summa 49 Admiralitätsschiffe, 43 Direktorschiffe und 4, deren Standort unermittelt; also eine Zahl, die ungefähr der in Letters relating to the first Dutch war, I, 368, 375; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 422; Geddes, I, 227 angegebenen entsprechen würde.

<sup>1)</sup> Ibid., IV, 315. — <sup>2)</sup> Ibid., IV, 314. — <sup>3)</sup> Ibid., IV, 314. — <sup>4)</sup> Ibid., IV, 313. — <sup>5)</sup> Ibid., IV, 316. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 313. — <sup>7)</sup> Ibid., IV, 315. — <sup>8)</sup> Ibid., IV, 323. — <sup>9)</sup> Ibid., IV, 316. — <sup>10)</sup> Haexboot (Letters rel. to thè f. D. w., III, 245). — <sup>11)</sup> Ibid., I, 393—94. — <sup>12)</sup> Ibid., I, 350, 393—94. — <sup>13)</sup> ibid., II, 255, von Zeeland. — <sup>14)</sup> Ibid., I, 396.

Von den Brandern<sup>1)</sup> sind genannt:

1. Die von Rotterdam.

- a) Jan van der Plaet, 't Wapen van Rotterdam.
- b) Albert Adriaansz, de St.-Paul.
- c) Willem Willemsz Bont, Koning David<sup>2)</sup>.

2. Die von Zeeland.

- a) Cornelis Tebij (Tijbe), 't fregat Oostende.
- b) Laurens Josjasz, 't fregat Eenhoorn.
- c) Gerrit Jacobsz Bolle, 't boot 't verken.
- d) Otto Berckman, de pinas de Liefde.

ferner 1 Kriegsvorratsflüte von Rotterdam, Schiffer Koolbrand.

1 Galiote von Rotterdam. Schiffer Jan Reijmersz,  
4 Kanonen, 2 Mann.

2 Galioten von Amsterdam.

- a) Schiffer Jan Teunisz 4 Kan., 2 Mann.
- b) Jacob Jansz Trommel 4 Kan., 2 Mann, „Tromsleger<sup>3)</sup>“.

Kapitän Adriaan Jansz, die Jacht „de gloeijnden Oven“ hatte vor Wielingen zu kreuzen, um alle zur Flagge segelnden

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 33; Letters relating to the first Dutch war, I, 265—266.

— <sup>2)</sup> Bijdragen tot het Geschiedenis van het Nederl. zeewesen door Dr. H. J. Broers, Utrecht 1869, p. 232, eine Flüte zugerüstet zu einem Brander nahm das englische Kriegsschiff „Catharine“ vor Staff-Angel (Stavanger, Norwegen); Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, I, 138, 26./VIII. 1652, Rapport von Cornelis Evertsz über das tapfere Verhalten des Willem Willemsz Bondt. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 394.

Martin Tromp wurde zu Brielle a./Maas geboren. Er soll zuerst ein Schreinerlehrling in Rotterdam gewesen sein (Belgium concernentia, Sign.: Tk. 142, Sammelband Nr. 26, Schuitpraatje gehouden over den Oprechten Holl. Bootsgezel, Uijtrecht 1666, p. 15; *ibid.*, No. 29, den Oprechten Holl. Bootsgezel, Rotterdam 1666, p. 15; Bijdragen tot de Geschiedenis van het Nederl. zeewesen door Dr. H. J. Broers, Utrecht 1869, p. 181). Mit 9 Jahren nahm ihn sein Vater, der Kapitän eines kleinen Kriegsschiffes war, mit in See (Leven van M. de Ruiter, I, 133; Leven van C. Tromp, p. 137; vgl. A. de Wicquefort, II, 225). Er wohnte dadurch der Schlacht bei Gibraltar 1607 unter J. van Heemskerck gegen die Spanier bei (Belgium concernentia No. 26, Schuitpraatje gehouden over den Oprechten Holl. Bootsgezel, p. 15; Leven van beroemde Nederl. door Nicolaes Godfried van Kampen, Haarlem 1838, I, 216). Er geriet in Gefangenschaft eines englischen Seeräubers, gegen den sein Vater 1608 im Kampfe gefallen (Leven van M. de Ruiter, I, 133; Leven van beroemde Nederl. door N. G. v. Kampen, I, 216; vgl. A. de Wicquefort, II, 225). Diese Gefangenschaft soll bis 1610 gedauert haben (Basnage, I, 315). Dann war er 2 $\frac{1}{2}$  Jahre Kajütenwärter, 1617 Quartiermeister (Leven van M. de Ruiter, I, 133; Leven van C. Tromp, p. 137; vgl. A. de Wicquefort, II, 225), Hochbootsmann (A. de Wicquefort, II, 225, die Jahreszahl 1609 muß wohl 1619 heißen) und Steuermann auf dem Mittelmeerfahrer „het Tuchthuis“ (Leven van C. Tromp, p. 137). Auf letzterem fiel er in die Hände der Türken von Algier. Nach seiner Freilassung wurde er 1622 Leutnant, 1624 Kapitän eines Kriegs-

<p>Harpert Maartensz Tromp, † 1608<sup>1)</sup>          ↳ 1597 Johanna Barendsdr Quack, Witwe von Cornelis Ewoutsz</p>		<p>Martin (Martinus) Harpertszoon Tromp, geb. 1597/98          ↳ 1624 Dina (Dignum), geb. 1599, † 1633          Tochter von Cornelis de Haes und N van den Heuvel          ↳ 1634 Alida, geb. 1602/03, † 1639          Tochter von Jacob Arends Arckenboudt und Aeltje Frans          ↳ 1640 Cornelia, geb. 1614, † 1680          Tochter von Adriaan Teding van Berkhout, Ratsberr          von Monnikendam und Geerdruijt Hendriksdr Hooff</p>		<p>Marijtjen          ↳ Bastiaen          Molewater          Bäcker          † 1647</p> <p>Alida          ↳ 1625          Jan Ooms</p>	
<p>I Cornelis, 1629—91          1675 Graf von Salis-          bury (Sijlliesburgh)          ↳ 1667 Margareta          Tochter von          Dr. Matthijs Raephorst          und Aefje Wijsen          Witwe von dem 1644          mit ihr vermählten          Johan van Helmont          Sohn von Johan          van Helmont und          Dieuwertje Bicker</p>		<p>Jan, Kapitän          ↳ Maertjen          Maertensdr          ↳ Anna Kievit          Tochter von          Nicolaes Kievit u.          Dieuwertje Pauw</p> <p>II Alida          geb. 1637          ↳ Johan Kievit          Sohn des          Nicolaes Kievit</p>		<p>Johanna Maria          ↳ Cornelis Gans          Herr van          Nieuwland          (Nuland)</p> <p>III          Margareta          Maarten          Margareta</p>	
<p>Erbe des Wappens, ohne Nachkommen</p>		<p>Maarten, geb. 1659,          ohne Nachkommen</p>		<p>Jacob, geb. 1661,          ohne Nachkommen</p>	
<p>Maarten, geb. 1665,          ohne Nachkommen</p>		<p>Dirk, geb. 1665,          ohne Nachkommen</p>		<p>Maarten †</p> <p>Adriaan, Rittmeister,          ohne Nachkommen</p> <p>Dijna Cornelia</p>	

<sup>1)</sup> De Navorscher 1852, 2<sup>de</sup> Jaarg., p. 140; *ibid.*, 1853, 3<sup>de</sup> Jaarg., p. 12; *ibid.*, Bijblad, p. V; *ibid.*, 1854, 4<sup>de</sup> Jaarg., Bijblad, p. XVI; über Portraits, *ibid.*, 1853, p. 378, 1854, p. 36; Maandblad van het Genealogisch Heraldiek Genootschap, De Nederl. Leeuw, XVIIIe Jaarg., 1900, Aanteekeningen over het Geslacht Tromp door C. F. Gijberti Hodenprijl, p. 213—214; Rotterdamse Historiebladen door J. H. Scheffer en Fr. D. O. Obreen, III Afdeel, Genealogische Aanteekening, I Deel, Rotterdam 1880, p. 60—62, 64—78; Nederl. Familien-Archief bewerkt door J. H. Scheffer, III, Genealogische Bijdragen, Rotterdam 1883, H. de Jager, Het Geslacht Tromp, p. 1, 3, 4, 5, 8, 10, 11; Bijdragen tot de Geschiedenis van het Nederl. zeewesen door Dr. H. J. Broets, Utrecht 1869, p. 180.

Schiffe zu benachrichtigen, wo dieselbe sich befand (Letters relating to the first Dutch war, I, 339).

schiffes. 1629 befehligte er das Schiff „de groene Draak“, auf welchem Pieter Hein den Tod fand (Leven van M. de Ruiter, I, 133; Leven van C. Tromp, p. 137; Leven van beroemde Nederl. door N. G. v. Kampen, I, 217). 1633 soll er Reeder und Teilhaber einer Heringsbüse gewesen sein (Nederl. Familie-Archief bewerkt door J. H. Scheffer, III Genealogische Bijdragen, Rotterdam 1883, H. de Jager, Het Geschlecht Tromp, p. 8). Er blieb dem Kriegshandwerk fern und nahm Kirchendienste an bis zu seiner Berufung als Lieutenant-admiraal an Stelle Filips van Dorp, 1637 (Lambert van den Bos, Leeven der Zee-Helden, p. 514; Leven van M. de Ruiter, I, 134; Leven van C. Tromp, p. 138). Für seine erfolgreichen Kämpfe gegen die Dünkirchener erhielt er 1639 eine goldene Schaumünze im Werte von 2000 Gulden (Lambert v. d. Bos, Leeven der Zee-Helden, p. 514; Tjassens, Zee-Politie, 's-Gravenhage 1670, p. 46). Wegen seines Sieges in der Schlacht bei the Downs über die Spanier wurde ihm von Louis XIII. 1639/40 ein Wappen und der Adel verliehen (Leven van C. Tromp, p. 133), außerdem der St. Michael-Orden mit goldener Kette (Lambert v. d. Bos, Leeven der Zee-Helden, p. 515; Rotterdamsche Historiebladen door Scheffer en Obreen, III. Afdeeling, Genealog. Aanteekening, Rotterdam 1880, I, 63; Maandblad van het Genealog. Heraldiek Genootschap, XVIIte Jaarg., 1900, p. 213). 1642 wurde er von Charles I. von England in den Adelstand erhoben und sein Wappen vergrößert (Belgium concertentia, Sign.: Tk. 142, Sammelband, No. 26, Schuitpraatje over den Oprechten Holl. Bootsgezel, p. 15—16; Memorials of the life of Penn, I, 408). Er war von großer Sanftmut (Belgium concertentia, No. 29, den Oprechten Holl. Bootsgezel, Rotterdam 1666, p. 15), begegnete den Matrosen mit ungemeiner Freundlichkeit (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 836; Leven van C. Tromp, p. 138; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 517), wußte das Volk durch Güte zu gewinnen (Belgica ad a. 1653—54, Sammelband, Göttingen, Sign.: 130a, No. 6, Een Praatje, p. 4), hatte eine angenehme Art zu befehlen und verriechte mit einem guten Wort mehr als andere mit Fluchen und Schlägen (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 812). Er war deshalb auch über die Maßen beliebt bei den Matrosen (ibid., III, XXXIII, 836) und wurde von ihnen bestevader (bestevâer) genannt (Leven van M. de Ruiter, I, 134; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 517). Er besaß eine wunderbare Gemütsruhe in der Hitze des Gefechts (Leven van C. Tromp, p. 138; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 517; Leven van beroemde Nederl. door N. G. v. Kampen, I, 280; Marine-Rundschau, 22. Jahrg., 5. Heft, 1911, p. 580), einen unbeugsamen Mut, große Umsicht, lange Erfahrung (J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 501), einen scharfen taktischen Blick und schnelle Entschlußkraft (Marine-Rundschau, 22. Jahrg., 5. Heft, 1911, p. 577). Er war nicht gewohnt, auf Bettüchern zu schlafen, sondern kroch in seinen Unterbeinkleidern in die Koje. Er hatte nur einen Diener und einen Koch und ließ sich nur gewöhnliche Schiffskost auftragen (Belgica ad. a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 5). An das englische Königshaus hatte er große Anhänglichkeit (Heath's Chronicle, II, 349; vgl. ferner Literatur: laut Repertorium door Louis David Petit, Leiden 1907, I, 208; in Kronijk van het Hist. Genootschap, 5 Jaarg., p. 253; ibid., I, 213; in Hist. Tijdschrift door L. G. Visscher, I, 70; in Eigen Haard, 1898, I, 210; dito, Leiden, 1913, II, 58; in Historie Stem, orgaan der Nederl.-Oranje Vereeniging te Rotterdam, IX, 1897, p. 4, 10, 18, 34, 42, 49, 58, 65, 73, 82; dito Leiden 1913, II, 59, in Historie Stem, XII, 1900, p. 240; in Historie Stem, XVII, 1906, Bijblad, August.

Witte Corneliszoon de With wurde geboren 1599 zu Hoogendijk in Oostvoorne bei Brielle a./Maas. Seine Eltern Cornelis Wittensz de With († 1602) und Neeltjen (Kornelia) Andries († 1624) waren Mennoniten und von geringem Stand (Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage, 1827, I, 140—142). Die Lebensbeschreibung de Withs wurde von seinem Schwiegersohn Walter Breeman van der Hagen, Bürgermeister von Brielle 1662 verfertigt (vgl. Bijvoegsels, bestaande in Naleezingen voor de vaderlandsche Historie van J. van Wagenaar door Hendrik van Wijn, Amsterdam 1801, II, 101—116). Er beschäftigte sich zuerst mit Seilspinnen und Knöpfeherstellen, dann war er Kalbslederarbeiter, Segelmacher und Schneider. 1610 ließ er sich von einem reformierten Prediger taufen, um die Freiheit zum Fechten zu haben. Mit 17 Jahren ging er zur See (Verhandel en. onuitgeg. stukken door J. C. de Jonge, I, 142) und trat in den Dienst der Ostindischen Kompanie bei der Kammer zu Rotterdam. 1616 versah er das Amt

Die Höchstzahl der angegebenen Mannschaft ergibt 9631. Rechnet man je 100 Mann für die 11 Schiffe ohne aufgeführte Besatzung, so erhält man die Summe 10 731. Hierzu würden noch

eines Kajütenwärters auf dem nach Ostindien fahrenden Schiff des Kapitän Schapendam. 1618 wurde er Bedienter und Aufwärter beim Gouverneur Jan Pietersz Coen., Anfang 1619 Korpöral auf Fort Jacatra (Batavia) (Verhandel. en onuitgegeev. stukken door J. C. de Jonge, I, 143, 207; Gedenkstuk van Neêrl. Heldendaden ter zee door G. E. Gerrits, Amsterdam, 1831, I, 382), 1620 Schiffer auf dem Schiff des Kapitän Schapendam, 1622 Leutnant daselbst, dann Kommandeur auf dem Schiff St.-Nicolaes und 1623 Kapitän auf dem Schiff des nach Westindien fahrenden Viceadmiral Schapendam (Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 143, 207; Onze Mannen ter zee door Dr. Daniel François Scheurleer, 's-Gravenhage, 1912—13, I, 142), 1628 befand er sich in gleicher Eigenschaft auf dem Schiff des Pieter Pietersz Hein (Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 145; Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee door Gerrits, I, 382), 1629 auf Prins Hendrik (Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 209) und 1634 auf dem Schiff des Leutnant-Admiral van Dorp (ibid., I, 210), 1635—36 war er Schöffe in Brielle (ibid., I, 147, 210) und 1637 Armenpfleger; er wurde in demselben Jahre noch zum Viceadmiral von Holland und Westfriesland ernannt (ibid., I, 147). Als solcher focht er 1639 in der Schlacht bei the Downs gegen die Spanier mit Auszeichnung (ibid., I, 155; Onze Mannen ter zee door Scheurleer, I, 142) und nahm Teil an den Kämpfen gegen die Dünkirchener von 1641 an (Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 148, 158), 1644 wurde er nach dem Sund befohlen (Onze Mannen ter zee door Scheurleer, I, 142; Gesch. d. e. St. v. Heeren und Ukert, Geschichte von Dänemark von Dietrich Schäfer, V, 639). Bei seiner Zurückkunft wurde er mit einer goldenen Kette für seine Verdienste belohnt (Verhandel. en onuitgegeev. st., I, 159—160, die Jahreszahlen 1640—41 sind wohl auf einen Irrtum zurückzuführen). Wegen seines vortrefflichen Verhaltens bei der Belagerung von Mardick und Dünkirchen wurde er von Louis XIV. mit dem St.-Michael-Orden und einem Adelsbrief beehrt (Basnage, I, 523; Mémoires du Chevalier Hugues de Terlon, Paris 1682, I, 178; Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 160). Er führte 1640—43 de Maagd van Dordrecht, 1643—45 Prinsses Roijale, 1646 Brederode (Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 194—195). Dezember 1647 erhielt er den Auftrag nach Brasilien zu fahren (ibid., I, 162; Onze Mannen ter zee, I, 142). Er zog vor San Salvador de Bahia de Todos os Santos und an die Küste von Angola (Nieder-Guinea) (Bijvoegsels bestaande in Naleezingen door H. van Wijn, II, 101—103), 10./XI. 1649 verließ er eigenmächtig Brasilien, weil ohne Unterstützung gelassen (Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 168; Bijvoegsels bestaande in Naleezingen, II, 123), 28./IV. 1650 kehrte er in seine Heimat zurück (Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 169) und wurde im Mai verhaftet (Holl. Mercurius, 1650, p. 15). Die Beschuldigung gegen ihn bestand in 259 Anklagepunkten (Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 174). Der Richterspruch wurde 16./II. 1651 gefällt (ibid., I, 175). Im September wurde er wieder mit einem Zuge in die Nordsee beauftragt (ibid., I, 213). Er war dem Hause Oranien nicht zugetan und hielt treu zu den Staaten von Holland (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 836; Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 413—414; Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 154). Er hatte von seinen ersten 3 Frauen 1. Anna de With, eine Tochter seines älteren Bruders, † 1631, 2. Hildegarde van Goch, † 1649, 3. Hester de Meester, † 1654, 11 Kinder. Er heiratete noch zum vierten mal (Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 188). An Kühnheit übertraf ihn niemand (J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 431), aber er stellte seinen Kampfesmut in den Vordergrund aller Betrachtungen und zeigte dadurch großen Mangel an militärischem Augenmaß (Marine-Rundschau, 22. Jahrg., 5. Heft, 1911, p. 513), denn bei ihm gab es selbst vor der sichtbarsten Übermacht kein Weichen (Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 153). Deswegen und wegen seiner Zanksucht bekam er den Namen vecht-graag (Raufbold) (Bijvoegsels, bestande in Naleezingen door H. v. Wijn, II, 116; Geddes, I, 251). Er war von großer Empfindlichkeit gegenüber seinen Kollegen und den Kapitänen (J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 431). Dies lag wohl an seiner schrankenlosen Ehrsucht und seinem zu großen Selbstvertrauen (Verhandel. en onuitgegeev. stukken, I, 152). Bei der Mannschaft war er verhaßt (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 812, 836; Leven van M. de Ruiters, I, 71), denn er hatte eine rauhe herrische Art und war sehr aufbrausend (J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 431; Marine-Rundschau, 22. Jahrg., 5. Heft, 1911, p. 573). Seine Strenge grenzte an



die Leute der Brander, Kriegsvorratschiffe und Galioten hinzuzufügen sein. Danach werden 11 000 Mann, wie berichtet (Letters relating to the first Dutch war, I, 367) der Wahrheit entsprechen.

Rohheit (Verhandel. en onuitgeg. stukken, I, 150). Er trieb die Dinge schnell auf einen Punkt, wo es biegen oder brechen hieß (Marine-Rundschau, 22. Jahrg., 5. Heft, 1911, p. 574). Er geriet auf den falschen Weg, nur zu tadeln und keine Leistungen anderer anzuerkennen, ihm fehlte das Erziehtalent (ibid., p. 574—575). Er wußte nur Furcht vor Strafe einzufößen. Seine Ansicht über Einführung von Disziplin war eine falsche (ibid., p. 576). Seinem verwarhlosten Heranwachsen, seinem mehrfachen Umherschweifen zur See und seinem häufigen Verkehr mit rohen Menschen waren diese Fehler wohl hauptsächlich zuzuschreiben (Verhandel. en onuitgeg. stukken, I, 151—152). Sie beeinträchtigten sehr seine hervorragenden Eigenschaften als Seemann (Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 411; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chapt. XXI, p. 166); vgl. ferner Literatur laut Repertorium door Louis David Petit, Leiden, 1907, I, p. 210: in Kronijk van het Historisch Genootschap, 2 Jaarg., p. 171, G. W. Vreede over de With; in Historisch Tijdschrift door G. L. Visscher, I, 33; in De Navorscher, 1880, p. 385; ibid., 1881, p. 371, A. de Jager over de With; in De Navorscher, 1882, p. 141, F. Caland over de With; in de Tijdspiegel, 1889, III, 62, E. B. Kleistra over de With).

Jan de Haes, ein Vetter von Witte Cornelisz de With (Holl. Mercurius, 1653, p. 74; Ontstelde zee, p. 138).

Evert Hendriksz } Leijntje Leijnse<sup>1)</sup>  
 Kapitän, geb. } Arnoutje Bastiaensse  
 zu Zoutelande (Walcheren)  
 † 1601 zu Vlissingen.

2. Sohn Jan Evertsz, Kapitän  
 † 1617 gegen einen französischen Seeräuber  
 } Maaijken Jansz<sup>2)</sup>

2. Sohn Jan Evertsz de Oude geb. 1600 } 1622 Maaijken Cornelisdr Gorcoms	Evert Evertsz geb. 1602 † 1625 als Kapitän gegen die Dünkirchener	Pieter geb. 1606 † 1628 als Kapitän gegen die Dünkirchener	Geleijn geb. 1607 † 1627 gegen die Portugiesen	Cornelis Evertsz de Oude geb. 1610 } 1640 Janneken Cornelisdr Gorcoms † 1657 } 1659 Johanna Ita † 1700 Tochter vom Viceadmiral Pieter Adriaansz Ita
--	--	---	--	---

Jan Evertsz de Jonge geb. 1624 † 1649 als Kapitän gegen türkische Seeräuber	Cornelis Evertsz de Jonge geb. 1628 seit 1652 Kapitän	I Jan Evertsz geb. 1641 † 1659 in der Schiffs- liste geführt seit 1659	Cornelis Evertsz de Jongste geb. 1642 Kapitän seit 1665	Evert Evertsz geb. 1644 13./VI. 1665 verwundet 1667 † auf dem Zuge nach Surinam	Geleijn Evertsz 7ter Sohn geb. 1655/56 Kapitän seit 1672
--	--	---	---	---	--

<sup>1)</sup> Levenbeschrijving van Johan en Cornelis Evertsen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1820; De Navorscher, II Jaargang, Amsterdam 1852, p. 76. Der Bruder von J. C. de Jonge, M. W. de Jonge, war verheiratet mit dem letzten Abkömmling der Evertsen; vgl. J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., II, 459; Leven van M. de Ruiter, III, 249; Johan de Witt en zijn tijd door P. Simons, Amsterdam 1832, II Deel, VI Hoofdstuk, p. 197. —

<sup>2)</sup> Nach A. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederl., Haarlem 1859, V, 260, Maaijken Jooms.

Die holländische Flotte befand sich in schlechter Verfassung, sie war schwächlich bemannt. Tromp zwang deshalb die Leute aus den englischen Schiffen, die er unterwegs angetroffen, zum Dienst an Bord. Die Lebensmittel waren knapp, die Leute wurden nur auf halbe Rationen gesetzt<sup>1)</sup>. Da verschiedene Kapitäne aus Nordholland nur auf 3 Wochen<sup>2)</sup>, manche nur auf 14 Tage Vorrat hatten<sup>3)</sup>, so wurde die Befürchtung ausgesprochen, daß man die Soldaten eventuell in Norwegen landen müßte, falls die nachgesandten Vorratsschiffe die Flotte bei un-

Jan Evertsz de Oude war seit 1622 Kapitän (Leven van beroemde Nederl. door N. G. van Kampen, I, 259), 1625 hatte er Anteil an den Kämpfen vor La Rochelle (ibid., I, 259; Onze Mannen ter zee door Scheurleer, I, 120), 1626 fuhr er nach Westindien (Onze Mannen ter zee, I, 20), 1628 war er Kommandeur oder Kommodore einer Flottenabteilung (Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1820, p. 24), 1631, 12./IX., wohnte er dem Gefecht gegen die Spanier vor dem Slaak bei (Leven van beroemde Nederl. door N. G. v. Kampen, I, 259; Onze Mannen ter zee door Scheurleer, I, 120; Slaak: ein enges Fahrwasser bei der Insel Tholen [Heeren und Ukert, van Kampen, Geschichte der Niederlande, Hamburg 1833, II, 66], ein Fluß zwischen St.-Philippisland und Nord-Brabant [D. E. Verwijs en Verdam, Middelnederl. Woordenboek, 's-Gravenhage, 1907]), 1636 kämpfte er gegen die Dünkirchener (Onze Mannen ter zee, I, 120; Gedenkstuk van Neêrl. Heldendaden ter zee door Gerrits, Amsterdam 1831, I, 332; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen, p. 26), 25./III. 1637 wurde er zum Viceadmiral von Zeeland ernannt (Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen, p. 37; Onze Mannen ter zee, I, 120), 1639 befand er sich auf einem Zuge nach Portugal und war anwesend in der Schlacht bei the Downs (Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen, p. 40; Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee, I, 346; Onze Mannen ter zee, I, 120; Leven van beroemde Nederl. door N. G. van Kampen, I, 259), 19./V. 1640 erhielt er eine goldene Kette und Schaumünze, 800 Gulden an Wert (Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen, p. 43) und 26./X. 1646 wurde er von Louis XIV. zum Mitgliede des Ritterordens von St. Michael ernannt (ibid., p. 48), 1647 kämpfte er vor Sas van Gent (Onze Mannen ter zee, I, 120).

Cornelis Evertsz de Oude war seit 1628 28./II. zweiter Befehlshaber auf dem Schiffe seines Bruders Jan (ibid., p. 159) und 25./VIII. 1636 Kapitän eines Kriegsschiffs, 1639 focht er mit in der Schlacht bei the Downs (Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee, II, 77), 1650 wurde sein ältester Sohn Jan in der Schiffsliste mitgeführt und ihm Gehalt bewilligt zur Belohnung für die Dienste des Vaters (Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen, I, 166). Juni 1652 wurde Cornelis Evertsz de Oude zum Contreadmiral ernannt (ibid., I, 168; Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee, II, 77; vgl. Staatskundigen Heldhaftig Zeeland door Pieter de la Rue, Middelburg 1736, II Afdeel, p. 150—166 de Evertsen). Er war die Krone des Geschlechts (Holl. Mercurius, 1666, p. 94).

Pieter Florisz hat noch Nachkommen mit dem Namen Bloem zu Hoorn und Zaan-  
dam (Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee, II, 17).

Gideon de Wildt. Ein Porträt von ihm verfertigte 1657 Bartholomeüs van der Helst (De Nederlandsche Spectator 1866, No. 29, J. C. Vosmaer, p. 226—227).

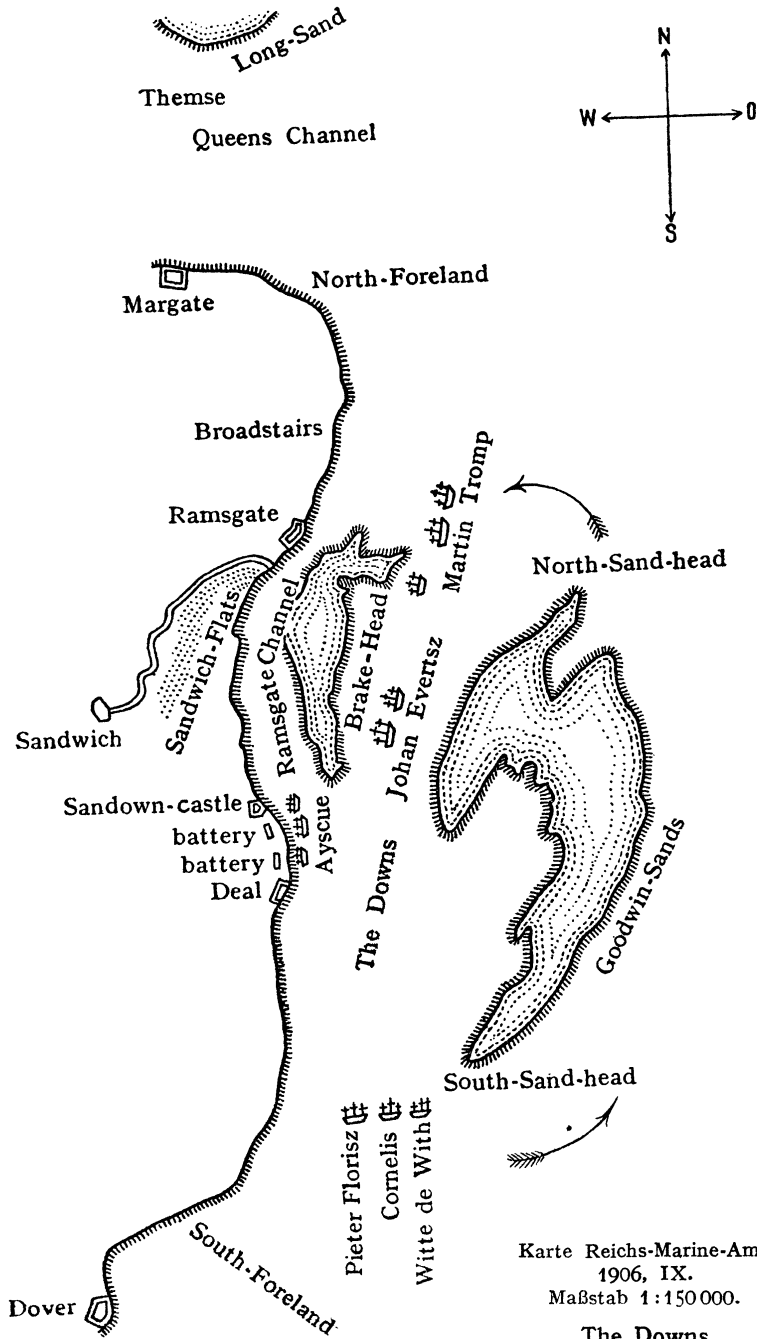
Joris und Willem de Oude van der Zaan, 2 Brüder (De Navorscher, I Jaarg., 1851, p. 315; Onze Mannen ter zee, II, 159; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 455).

Abraham van der Hulst wurde 1618/19 zu Amsterdam geboren und diente von der niedrigsten Stufe an (Hans Svendsen, Til Orlogs under de Ruyter, uidegivne ved G. L. Grove, Kjøbenhavn, 1909, p. 81; Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee, II, 82; W. P. de Vries, M. Az. de Ruijter, zijn tijd en tijdgen., Amsterdam 1907, p. 22; Onze Mannen ter zee door Scheurleer, II, 102). Er war von einer herrlichen Gestalt (Holl. Mercurius, 1666, p. 94).

<sup>1)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 515; Letters relating to the first Dutch war, I, 366—367, 380—381, 385, 392, 399. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 367. — <sup>3)</sup> Ibid., I, 380.

günstigem Wetter verfehlen würden<sup>1)</sup>. Der Scharbock herrschte<sup>2)</sup>, häufige Todesfälle kamen vor<sup>3)</sup>. Die Schiffe wurden bald sehr unrein<sup>4)</sup>. Tromp segelte 1./11./VII. aus Wielingen (westlich von Walcheren)<sup>5)</sup>. Er kam 2./12./VII. an Blankenberghe (Provinz Westflandern, nicht weit von Ostende) vorbei und fand durch Jan Michielsz, der auf Kundschaft ausgesandt gewesen, die Nachricht bestätigt, daß Blake von the Downs abgesegelt und Ayscue allein dort zurückgelassen habe<sup>6)</sup>. 3./13./VII. begegnete er vor der Insel Schouwen den aus England zurückgekehrten Gesandten<sup>7)</sup>. 4./14./VII. war er mit denselben vor Zierikzee (Insel Schouwen) zusammen. Pauw klärte ihn über die englischen Flottenstreitkräfte auf und riet ihm, Ayscue in the Downs zu überfallen<sup>8)</sup> (s. Karte). 5./15./VII. brach Tromp dorthin zu auf<sup>9)</sup>, statt nach Norden zu fahren und die Heringsbüsen zu schützen<sup>10)</sup>. Man beschuldigte ihn später, als sein Unternehmen mißglückt war, daß er den Befehlen seiner Vorgesetzten und seinen eigenen Gefühlen den Rat eines Mannes vorgezogen, der keine tiefere militärische Einsicht haben konnte. Aber ihm fehlte zu dieser Zeit noch die nötige Anzahl der von den Admiralitäten versprochenen Brander, ohne die er die großen Kriegsschiffe Blakes nicht erfolgreich anzugreifen wagte mit seinen zum größten Teil gemieteten Fluten<sup>11)</sup>. Auch durfte er, seiner Instruktion nach, gegen die Schiffe in the Downs ziehen, wenn er keinen günstigen Wind zur Fahrt nach Norden hatte. Sobald letzterer jedoch eingetreten, hatte er allerdings keine Gelegenheit zu versäumen, die englische Flotte ausfindig zu machen und zu schlagen<sup>12)</sup>. Tromp berichtete an die Generalstaaten, daß er durch Nordwinde gehindert wurde, Blake mit der nötigen Schnelligkeit zu folgen, und deshalb beschlossen hätte, Ayscue anzugreifen<sup>13)</sup>.

1) Ibid., I, 367. — 2) Ibid., I, 381. — 3) Whitelocke's Memorials, p. 515. — 4) Letters relating to the first Dutch war, I, 381, 382. — 5) Holl. Mercurius, 1652, p. 66; Ontstelde zee, p. 29. — 6) Letters relating to the first Dutch war, I, 339. — 7) Holl. Mercurius, 1652, p. 66; Leven van C. Tromp, p. 49; siehe Früheres, aber Nieupoort war nicht dabei, es können nur Cats Pauw, Schaep, van der Perre in Betracht kommen, vgl. Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 7—9, Harald Appelboom berichtet hier ebenfalls falsch. — 8) Holl. Mercurius, 1652, p. 66; A. de Wicquefort, II, 147; Leven van C. Tromp, p. 49; Basnage, I, 257. — 9) Holl. Mercurius, 1652, p. 66; Letters relating to the first Dutch war, I, 350, 365. — 10) Basnage, I, 258. — 11) A. de Wicquefort, II, 147; Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 18, 27; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 7—9. — 12) Letters relating to the first Dutch war, I, 345. — 13) Ibid., I, 350; Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 18, 27; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 125.



Karte Reichs-Marine-Amt, 1906, IX. Maßstab 1:150 000.

The Downs.

6./16./VII. war Windstille, 7./17./VII. ebenfalls<sup>1)</sup>. 8./18./VII. gelangte die holländische Flotte vor the Downs<sup>2)</sup>. Ayscues Kundschafter entdeckten einen Teil der holländischen Flotte. Man konnte englischerseits mit den Vorkehrungen zur unmittelbaren Verteidigung beginnen<sup>3)</sup>. Auch tagsüber herrschte Mangel an Wind<sup>4)</sup>. Abends erhob sich heftiger Nordwestnordwind und zwang Tromp zum Ankern<sup>5)</sup>. 9.—10./19.—20./VII. wurden 3 Brander von der Flotte getrennt und gerieten in Gefahr zu sinken<sup>6)</sup>. 10./20./VII. segelte die holländische Flotte in 2 Abteilungen: 1. Jan Evertsz, die Vorhut, und die Hauptabteilung mit den Brandschiffen, 2. Pieter Florisz, die Nachhut und de With<sup>7)</sup>. Letztere Abteilung sollte vor the Downs (South-Sand-Head, South-foreland) als Reserve bleiben, erstere auf der Rückseite von Goodwin-Sands weiterfahren und von Northforeland aus in the Downs eindringen<sup>8)</sup>. Waren Jan Evertsz und Tromp am Süd- und Nordeingang der Durchfahrt angelangt, sollte die Reserve unter Pieter Florisz und de With ebenfalls um die Rückseite von Goodwin-Sands herumsegeln und zwischen diesen und Querens (Queens Channel, Long-Sand-Head) Stellung nehmen<sup>9)</sup>. Es hätten sich dann 3 Geschwader, 1. Jan Evertsz, 2. Tromp, 3. Florisz-de With gebildet<sup>10)</sup> und die Holländer sich also zwischen Ayscues und die Themse geschoben, um dessen Wegsegeln zu hindern und die Schiffe aus der Themse eventuell zu überraschen<sup>11)</sup>. Auf Verstärkung aus der Themse konnte Ayscues nicht mehr hoffen<sup>12)</sup>. Die dortigen Schiffe waren rechtzeitig vor dem Auslaufen gewarnt worden<sup>13)</sup>. Infolge der für die Holländer ungünstigen Windverhältnisse<sup>14)</sup> gewannen die Engländer weitere Zeit, um entsprechende Maßnahmen zu ihrem Widerstande zu treffen<sup>15)</sup>. Ayscues sicherte

<sup>1)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 365. — <sup>2)</sup> Ibid. I, 365; Heath's Chronicle, II, 322; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 125; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 514, 13./VII., dieses Datum ist unrichtig. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 369. — <sup>4)</sup> Baker's Chronicle, p. 632; Heath's Chronicle, II, 322. — <sup>5)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 365, 369; vgl. I, 372—374. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 365. — <sup>7)</sup> Ibid., I, 321, 351, 370. — <sup>8)</sup> Ibid., I, 351, 370; The naval history of England by Lediard, London 1735, II, 541; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 125. — <sup>9)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 351, 370, 373. — <sup>10)</sup> Ibid., I, 363; Holl. Mercurius, 1652, p. 78; Ontstelde zee, p. 33; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 328; vgl. Letters relating to the first Dutch war, I, 400—406. — <sup>11)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 370; Baker's Chronicle, p. 632; Heath's Chronicle, II, 322; Whitelocke's Memorials, p. 514; Memorials of the life of Penn, I, 434; Burchett, book III, chapt. XIX, p. 381. — <sup>12)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 204. — <sup>13)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 514; Burchett, book III, chapt. XIX, p. 381, siehe auch früher. — <sup>14)</sup> Baker's Chronicle, p. 632. — <sup>15)</sup> Biographia Navalis by Charnock, I, 90.

sich zwischen Deal-castle und Sandown-castle<sup>1)</sup>, so daß er sich keiner Schlacht auszusetzen brauchte<sup>2)</sup>. Von seinen Schiffen hatten sich sogar einige mit der Flut der Stadt Sandwich genähert und dadurch die Umgegend in Bewegung versetzt<sup>3)</sup>. 2 Stückbettungen von je 3 Kanonen wurden zwischen Deal-castle und Sandown-castle errichtet<sup>4)</sup>. Miliz und Seeleute wurden von der Küste herangezogen<sup>5)</sup>. Am 11./21./VII. war der Wind Norden, Nordwesten und bei Tagesanbruch das Wetter günstig zum Angriff<sup>6)</sup>. Jan Evertsz und Tromp segelten von Northforeland aus, bis wohin sie am vorhergehenden Tage gekommen, auf Ayscue zu und gelangten zwischen Northforeland und Brake-Head. Sie hofften Ayscue durch Absenden von Brandern zur Aufgabe seines Ankerplatzes und dadurch zum Kampf zu zwingen. Da der Wind abflaute, kamen sie nur bis auf ungefähr eine Meile an ihn heran und waren genötigt bis zur nächsten Flut zu ankern<sup>7)</sup>. Auf die Stille folgte vor dem Flutwechsel heftiger Südwest- oder Hexenwerkwind (witch-act-wind)<sup>8)</sup>. Viermal, vom 8.—11./18.—21./VII., hatte also Tromp gedacht, Ayscue in the Downs zu überwältigen, Stille oder Sturm hatten ihn daran gehindert<sup>9)</sup>. 12./22./VII. verließ er the Downs, da der eingetretene Südwestwind zum Segeln nach Norden günstig<sup>10)</sup>. Er hätte so lange in the Downs

<sup>1)</sup> Memoirs of the reign of Charles I with a continuation by Sir Philip Warwick, London 1701, p. 364. — <sup>2)</sup> Basnage, I, 258. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 49. — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 370; Baker's Chronicle, p. 632; Heath's Chronicle, II, 322; Whitelocke's Memorials, p. 514; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 126; Geddes, I, 228; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 426, 4./X. wurden die Geschütze wieder in die Kastele zurückgebracht. — <sup>5)</sup> Baker's Chronicle, p. 632; Heath's Chronicle, II, 322; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 126. — <sup>6)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 365. — <sup>7)</sup> Ibid., I, 366, 369, 370, 371, 373; Cal. of the St. P. D., 1651—52, IV, 328; Holl. Mercurius, 1652, p. 78; Ontstelde zee, p. 33; Leven van C. Tromp, p. 49; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 126. — <sup>8)</sup> Heath's Chronicle, II, 322; Baker's Chronicle, p. 632; A. de Wicquefort, II, 147; Ontstelde zee, p. 33; Holl. Mercurius, 1652, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 49; Memorials of the life of Penn, I, 435; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 126; vgl. Letters relating to the first Dutch war, I, 366, S- und SO-Wind. — <sup>9)</sup> Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage, 1820, p. 52; vgl. Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 18. — <sup>10)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 375; Holl. Mercurius, 1652, p. 78; Ontstelde zee, p. 33; A. de Wicquefort, II, 147; Heath's Chronicle, II, 322; Geddes, I, 228; vgl. Baker's Chronicle, p. 632, daß Tromp erst heimsegelt, um die Handelsschiffe aus dem Sund abzuholen, ist falsch; Burchett, book III, chapt. XIX, p. 381, er hatte den Ostseehandel im Sund zu schützen, dies entspricht nicht den Tatsachen. Nach Letters relating to the first Dutch war, I, 376, war er nur beauftragt, 10—12 Schiffe unter de With nach dem Sund (Flekkerø bei Christiansand) zu senden, auch dies fand nicht statt, siehe später; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmaghtigden van den Staedt, V, 19, 24./IX. Beschluß gefaßt, 11 der von Shetland zurückgekehrten Kriegsschiffe nach dem Sund zu senden.

bleiben müssen, bis der Wind für eins seiner Geschwader zum Angriff dienlich geworden<sup>1)</sup>. Es ist aber fraglich, ob überhaupt ein Versuch von Erfolg begleitet gewesen wäre. Die Brandschiffe waren zu schlecht ausgerüstet und wenig verwendungsfähig. Auch konnte Tromp mit seinem geringen Artilleriematerial das nicht wagen, was Blake vor St.-Mary-castle sich erküht (s. früher). Die Landbefestigungen waren seinen Kriegsschiffen gegenüber im Vorteil<sup>2)</sup>. Er hätte einen Scheinangriff auf die Themse machen sollen, um Ayscue herauszulocken oder Blake zur eiligen Umkehr zu bewegen, bevor er die Fischerflotte erreichte<sup>3)</sup>. Er segelte 12./22./VII. an der Themse und Harwich<sup>4)</sup>, sowie an Ipswich-on-Orwel vorbei<sup>5)</sup>. Er kam vor Southwold. Die Stadt schoß auf die holländischen Schiffe<sup>6)</sup>. Nachmittags 2 Uhr fuhr er südöstlich, später nördlich von Great-Yarmouth<sup>7)</sup>. Tromp zeigte sich gegenüber den englischen Küstenfahrern ebenso menschenfreundlich, wie Blake dies den holländischen Fischern gegenüber getan<sup>8)</sup>. 15./25./VII. lief er an Scarborough und der Robin-Hoods-bay (Robbenschuifdbucht, 6 $\frac{1}{2}$  Meilen südöstlich von Whitby<sup>9)</sup>) vorbei und befand sich später nördlich von Whitby<sup>10)</sup>. 16./26./VII. vor Hartlepool und Tynemouth<sup>11)</sup>, dann zwischen Newcastle und Farne-islands (de Schassen)<sup>12)</sup>, zwischen Holy-island und Firth of Forth<sup>13)</sup>, vor Aberdeen vielleicht 19./29./VII. (Whitelocke's Memorials, p. 516: 9./VIII., hier liegt ein Druckfehler vor). 23./VII./2./VIII. bei Fraserburgh (Friseborough) nördlich von Aberdeen<sup>14)</sup>, 24./VII./3./VIII. vor den Orkneyinseln<sup>15)</sup> und 25./VII./4./VIII. bei Fair-Isle<sup>16)</sup>. Blake war in der Nähe von den Holländern bei den Shetlandinseln zu Anker, wie die von Tromp ausgesandten Kundschafter, die Kapitäne Kempen, van der Veere und andere in Erfahrung gebracht<sup>17)</sup>. Die Holländer segelten westlich um Fair-Isle herum und konnten nachmittags die vordersten eng-

1) Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 28. — 2) Vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 232. — 3) Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 50; vgl. The History of the British navy by Charles Duke Yonge, London 1866, I, 63, er hätte die Themse blockieren sollen. — 4) Holl. Mercurius, 1652, p. 79. — 5) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 331. — 6) Letters relating to the first Dutch war, I, 368. — 7) Ibid., I, 364, 365. — 8) Holl. Mercurius, 1652, p. 79. — 9) Ibid., p. 79; Ontstelde zee, p. 35; Letters relating to the first Dutch war, I, 379. — 10) Letters relating to the first Dutch war, I, 378; Whitelocke's Memorials, p. 514. — 11) Letters relating to the first Dutch war, I, 379, 383. — 12) Ibid., I, 380; Whitelocke's Memorials, p. 514, 515. — 13) Letters relating to the first Dutch war, I, p. 387. — 14) Ibid., I, 400. — 15) Ibid., I, 395. — 16) Ibid., I, 389, 396; Belgica ad a. 1653 bis 54, No. 6, Een Praatje, p. 29; Geddes, I, 230. — 17) Letters relating to the first Dutch war, I, 396; siehe früher Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 29.

lischen Kriegsschiffe sehen<sup>1)</sup> zwischen der Insel Foula und Fair-Isle<sup>2)</sup>. Heftiger Nordwestwind hinderte Tromp, seinen Kurs nach Norden fortzusetzen<sup>3)</sup>. Die beiden Flotten wurden abends wieder getrennt<sup>4)</sup>, als der Sturm aus Süd und Südsüdost mit schwerem Regen begann. Die holländischen Schiffe wurden dicht an die Klippen von Shetland getrieben<sup>5)</sup>. 26./VII./5./VIII, das heftige Wetter dauerte an. Die Holländer bemühten sich, vom Lande weg zu kommen mit anfänglichem Kurs SWW an der anderen Halse. Mehrere Schiffe waren in nordnordwestlicher Richtung nahe bei Sumburgh-Head (Swijnenburch) angelangt<sup>6)</sup>. Tromp versuchte so dicht als möglich beim Winde zu segeln<sup>7)</sup>, konnte zeitweise Kurs nur WNW und NWW einhalten<sup>8)</sup>. Abends 26.VII./5./VIII. hatte er nur 34 Schiffe beisammen<sup>9)</sup>. Auch an diesem Abend sollen von den Holländern Teile der englischen Flotte gesichtet worden sein (History of the Commonwealth by Gardiner, I, 126 nach „The weekly Intelligencer“; Geddes, I, 230, nach Journaal gehouden op het schip Hollandia; Blake by Dixon, p. 169; Naval warfare by Colomb, p. 34). Nachts war lebhafter Südwind<sup>10)</sup>. Nach anfänglichem klaren Himmel entstand plötzlich unangenehme Finsternis mit schrecklichen Wetterwolken<sup>11)</sup>. Das Wenden wurde unmöglich, ohne die Segel zerreißen zu lassen. Die Gefahr wuchs, daß bei diesem Orkan die ganze Flotte an der Leeküste unterging<sup>12)</sup>. Der Wind veränderte sich dann noch in der Nacht zu NNW<sup>13)</sup>. 27./VII./6./VIII, das Schiff Brederode war sehr leck geworden und beständig voll Wasser. Es konnte kaum mit Pumpen in Gang erhalten werden. Sein Großmast und Bugspriet war zerbrochen<sup>14)</sup>. Es hatte ohnedies große Fehler weil die untersten Geschützreihen zu niedrig waren<sup>15)</sup>, aber es war ein guter Segler (Letters rel. to the f. D. w., III, 137, 205). Schon 1647—49 zeigte es sich sehr von Würmern zerfressen<sup>16)</sup>.

1) Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 29; A. de Wicquefort, II, 148. — 2) Ontstelde zee, p. 37; Holl. Mercurius, 1652, p. 80. — 3) Geddes, I, 230. — 4) Ontstelde zee, p. 37. — 5) Levensbeschrijving van Johan en Cornelis Evertsen door J. C. de Jonge, p. 53. — 6) L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Letters relating to the first Dutch war, I, 389, 396. — 7) Mémoires du comte de Guiche, Londres 1744, I, 112, wie de Ruijter, Herbst 1665, siehe später. — 8) Letters relating to the first Dutch war, I, 397. — 9) Ibid., I, 390, 397. — 10) Ibid., I, 389. — 11) Holl. Mercurius, 1652, p. 80: ijselike weerskoppen; Leven van C. Tromp, p. 58; Basnage, I, 258. — 12) Letters relating to the first Dutch war, I, 390. — 13) Holl. Mercurius, 1652, p. 80; Leven van C. Tromp, p. 58. — 14) L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden, p. 526. — 15) De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 375. — 16) Verhandel. en onuitgeg. stukken door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1827, I, 165.



Das Schiff des Kapitän Jacob de Jongh von Delfshaven war gesunken<sup>1)</sup>. Mit diesem Kapitän ertrank auch der Leutnant Hein<sup>2)</sup>. Zertrümmert wurde das Schiff des Kapitän Barend Dorreveld<sup>3)</sup>. 2 Schiffe waren zwischen den Klippen Shetlands eingeschlossen. Von 3 Brandern trieben die Trümmer<sup>4)</sup>. Die Kriegsvorratsflüte des Schiffers Koolbrand, 2 Galioten und noch 3 andere Brandschiffe waren zugrunde gegangen<sup>5)</sup>. Tromp konnte nur 38—39 Kriegsschiffe und einen Ostindienfahrer für die Rückfahrt um sich versammeln<sup>6)</sup>. Unter diesen müssen sich außer Tromp folgende Schiffe befunden haben: Jan Jacobsz van Nes, Gideon de Wildt, Abraham van der Hulst, Jacob Paulusz Cort, Joris van der Zaan, Nicolaas Marreveld, Cornelis Jol, Korstiaan Korstiaansz, Albert Klaasz de Graaf, Gillis Matthijs Kampen, Jacob Swart I, Abraham van Kampen, Cornelis van Houten, Hector Bardesius, Stoffel Juriaansz, Witte Cornelisz de With, Gillis Jansz, Adriaan Nicolaas Kempen, Cornelis Evertsz de Oude, Jan Evertsz de Oude, Adriaan Bankert, Pieter Gorcum, Jacob Adriaansz Pense, Joannes van Regemorter, Allert Jansz, Pieter Adriaansz van Blocker, Jan Pietersz Eenarm, Teunis Vechtersz, Filip Joosten, Cornelis Evertsz de Jonge, Lambert Bartelsz, da sie bald danach wieder einzeln auftreten oder in de Withs Flotte vorkommen. Was die Ostindienfahrer anlangt, so waren Ende Juni 6 (Diamant, Vogel-Struis, de Vrede, Prins Willem, Louisa Hendrika, Rotterdam) nach Hause gekommen<sup>7)</sup>. 11 waren im ganzen unterwegs gewesen<sup>8)</sup>. Die übrigen 5 Ostindienfahrer hießen Lastdrager, Salamander, Koning David<sup>9)</sup>, Breda und Oranje<sup>10)</sup>. Die letzteren zwei liefen erst 14./IX. mit den Schiffen aus Shetland heim<sup>11)</sup>. Diese 5 Ostindienfahrer können vor Eintritt des Sturmes in Sicht der holländischen Flotte gekommen

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Letters relating to the first Dutch war, I, 397. — <sup>2)</sup> Lambert van den Bos, Leeven der Zee-Helden, p. 526, er war ein Bruderssohn des Admiral Pieter Hein, welcher 3 Brüder hatte: Jacob, Simon und Cornelis. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, IV, 310. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 80; Leven van C. Tromp, p. 58; Basnage, I, 258. — <sup>5)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 390, 398. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 80; Ontstelde zee, p. 38; Belgica ad. a., 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 29; A. de Wicquefort, II, 148; L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Whitlocke's Memorials, p. 516; Letters relating to the first Dutch war, I, 392; Lambert v. d. Bos, Leeven der Zee-Helden, p. 526; Leven van C. Tromp, p. 58; Geddes, I, 231. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 70. — <sup>8)</sup> Ibid. p. 91. — <sup>9)</sup> Ibid., p. 80. — <sup>10)</sup> Ibid., p. 81. — <sup>11)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1725, V, 14; Holl. Mercurius, 1652, p. 81; Belgica ad. a., 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 30.

sein<sup>1)</sup>. 23./VII./2./VIII. soll sich Koning David vorübergehend von seinen Kameraden getrennt haben<sup>2)</sup>. 27./VII./6./VIII. wurden Salamander, Lastdrager, Koning David und 4 Karaiben- oder Antillenfahrer, als zur Flotte gekommen, gemeldet<sup>3)</sup>. Von diesen Schiffen muß Koning David sich zuerst wieder entfernt haben, denn dieselben wurden später ohne ihn als bei der Flotte verblieben angegeben, Breda und Oranje galten als vermißt<sup>4)</sup>. Aber auch Salamander, Lastdrager und die Karaibenfahrer sind im Laufe desselben Tages noch von der Flotte abgekommen und zusammen oder getrennt unbelästigt nach Hause gelangt<sup>5)</sup>. Koning David kam 29./VII./8./VIII. wieder in Sicht der holländischen Flotte<sup>6)</sup>, er muß also derjenige Ostindienfahrer gewesen sein, mit dem Tromp heimkehrte. Möglich ist, daß zu letzterem unterwegs nach einige Schiffe gestoßen sind, die anderwärts, als zu geringfügig, nicht im Bericht erwähnt wurden<sup>7)</sup>. In die Scallowaybucht hatten sich 23 Schiffe geflüchtet, in die Westbai oder St.-Magnusbay 7, in die Südwestbucht oder Quendalebay 5 Kriegsschiffe und 2 Ostindienfahrer (Breda und Oranje), in Busta-voe (Buyshaven)<sup>8)</sup> 7<sup>9)</sup>, weiter nördlich 9, einige nach Norwegen, einige liefen heimwärts<sup>10)</sup>. Zur Berichterstattung wurde 27./VII./6./VIII. Cornelis Evertsz de Jonge nach Scheveningen abgesandt<sup>11)</sup>. Nachts drehte sich der Wind von SSO nach WSW<sup>12)</sup>. 28./VII./7./VIII. mittags meldeten die auf Kundschaft ausgesandt gewesenen Kapitäne A. Bankert und Gillis Jansz, daß sie die englische Flotte in Luv von den Holländern gesichtet<sup>13)</sup>. Tromp

---

<sup>1)</sup> Heath's Chronicle, II, p. 322; Baker's Chronicle, p. 632. — <sup>2)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 399. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 80; Ontstelde zee, p. 38; Leven van C. Tromp, p. 58. — <sup>4)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 391. — <sup>5)</sup> Naval Annual 1907, Portsmouth 1907, Part I, chapt. VII, p. 114. Es sind keine 2 Ostindienfahrer umgekommen, wie in Whitlocke's Memorials, p. 516, berichtet wird. Dieser Irrtum ist wohl nur entstanden, weil 2 dieser Schiffe eine Zeitlang als verloren galten. — <sup>6)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 399. — <sup>7)</sup> Heath's Chronicle, II, 323. Tromp kehrte mit 42 Schiffen heim, desgl. Baker's Chronicle, pag. 632; vgl. Basnage, I, 258. — <sup>8)</sup> Busta-voe (Letters relating to the first Dutch war, I, 404); Buyshaven (Holl. Mercurius, 1652, p. 80), dies kann nur eine den vorgenannten Bais nahe liegender Zufluchtsort gewesen sein. Da voe gleichbedeutend mit fjord, könnte wohl Bressa-voe am ehesten in Frage kommen, zumal noch von 9 anderen Schiffen weiter nördlich und von einigen nach Norwegen zu die Rede und damit diese Richtung angezeigt ist. — <sup>9)</sup> Whitlocke's Memorials, p. 517, 42 Schiffe und 2 Ostindienfahrer zerstreut zu Shetland. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 80; Letters relating to the first Dutch war, I, 404; vgl. Heath's Chronicle, II, 323; Letters relating to the first Dutch war, I, 413. — <sup>11)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 404; Holl. Mercurius, 1652, p. 80. — <sup>12)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 391. — <sup>13)</sup> Lambert van den Bos, Leeven der Zee-Helden, p. 526.

ließ die Großmarssegel einziehen, um Blake zu erwarten<sup>1)</sup>. Dieser war beim Sturm leewärts von den Shetlandinseln gekommen<sup>2)</sup>. Er hatte den äußersten Norden derselben bei glattem Wasser umsegelt, während Tromp, dem vollen Sturm ausgesetzt, auf eine Lee-küste zugetrieben war<sup>3)</sup>. Die größere Seetüchtigkeit der englischen Schiffe zeigte sich hierbei<sup>4)</sup>. Sie hatten weniger Schaden zu leiden und zerstreuten sich nur vorübergehend, verloren aber ihre Lebensmittelvorräte, die verdarben<sup>5)</sup>. Blake kam nicht auf Tromp ab, sei es, um nicht die Luv zu verlieren<sup>6)</sup>, sei es, weil er seine vom Sturm beschädigten Schiffe erst voll ausbessern wollte<sup>7)</sup>, sei es, daß einige seiner Kampffahrzeuge das Ausdichten sehr nötig hatten<sup>8)</sup>, sei es, daß Gegenwinde eine vorzeitige Absonderung verursachten<sup>9)</sup>, denn 5 Uhr abends begann heftiger Südsüdostwind einzusetzen<sup>10)</sup>. Er wendete fort<sup>11)</sup>. Die Holländer scheinen gegen Abend von Shetland ziemlich weit weg getrieben zu sein<sup>12)</sup>. 2 Tage lang nach dem Sturme hielt sich Tromp in dortiger Gegend noch auf<sup>13)</sup>. Am 29./VII./8./VIII. trat er die Rückfahrt an<sup>14)</sup>. Kapitän Lambert Bartelsz und die Galiote Tromsleger unter Jacob Jansz Trommel sollten getrennt bei Fair-Isle 8—10 Tage lang kreuzen, um alle vorbeisegelnden Schiffe zu warnen<sup>15)</sup>. Auf der Heimkehr waren viele Kriegsschiffe leck und mastlos, andere ohne Bugspriet und den größten Teil der Segel. Das Volk war durch Krankheit und Ungemach erschöpft, überall herrschte aufrührerische Gesinnung<sup>16)</sup>. Tromp fuhr 29./VII./8./VIII. an Brough-Ness (Boekenes) vorbei<sup>17)</sup>, kam 16./26./VIII. in Vlissingen an<sup>18)</sup>, war 17./27./VIII. vor der Maas<sup>19)</sup>. Er lief ein, ohne die Flagge wehen zu lassen oder Kanonen abzufeuern<sup>20)</sup>. In der Zeit vom 18.—20./28.—30./VIII. erschienen Tromp und de With im Haag<sup>21)</sup>. Das Volk war erregt gegen

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 29—30. — <sup>2)</sup> Naval warfare by Colomb, p. 34. — <sup>3)</sup> Leven van C. Tromp, p. 58; Basnage, I, 258; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 126. — <sup>4)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 50. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 81. — <sup>6)</sup> Leven van C. Tromp, p. 58; Basnage, I, 258. — <sup>7)</sup> Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 30; Blake by Dixon, p. 169. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 81; vgl. Letters relating to the first Dutch war, I, 406, Blake war mehr für Reinigen als Fechten. — <sup>9)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 51. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 721. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 81. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 722. — <sup>13)</sup> Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 29. — <sup>14)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 80; Ontstelde zee, p. 38. — <sup>15)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 392. — <sup>16)</sup> Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 54. — <sup>17)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 722. — <sup>18)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 410. — <sup>19)</sup> Ibid., I, 410; Holl. Mercurius, 1652, p. 80; Ontstelde zee, p. 38. — <sup>20)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 411. — <sup>21)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 722; Holl. Mercurius, 1652, p. 80; Ontstelde zee, p. 38; A. de Wicquefort, II, 148.

Ersteren wegen seines Mißgeschickes. Man meinte, wenn er die Heringsbüsen rechtzeitig geschützt, wäre er auch dem Unwetter zuvorgekommen<sup>1)</sup>. Er suchte sich zu rechtfertigen<sup>2)</sup>. Der hinterbliebene Rest der holländischen Flotte vereinte sich an der Küste von Shetland, nährte sich von Geflügel und Vieh und blieb einige Zeit bis die Schiffe wiederhergestellt<sup>3)</sup>. Breda und Oranje, die 2 Ostindienfahrer, hatten ihre Masten verloren<sup>4)</sup>. Ungefähr 60 Schiffe waren bei Shetland versammelt<sup>5)</sup>. 18./28./VIII. fuhren 45 Schiffe davon (darunter die 2 Ostindienfahrer und 4 Brander) unter Hendrik de Raedt (Rael) in die Heimat ab<sup>6)</sup>. Die dort Zurückgebliebenen hatten der englischen Grönland- und Islandflotte aufzulauern<sup>7)</sup>. In Lindesnaes und Mandal (Norwegen) waren um diese Zeit etwa 42 holländische Fahrzeuge, darunter wohl nur einige der von Shetland geflüchteten Kriegsschiffe, die meisten Handelsschiffe (Norden- und Ostenfahrer). 6—7 holländische Kriegsschiffe waren im Sturm gesunken<sup>8)</sup>. 14./IX. kamen 44 Kampffahrzeuge und 2 Ostindier unter Kommodore Balck, der sich wohl mit einigen Schiffen unterwegs dem Hendrik de Raedt (Rael) angeschlossen, nach Texel zurück<sup>9)</sup>. Damit war auch der Rest der reichbeladenen Ostindienfahrer wohlbehalten in die Hände der Kaufleute gelangt. Die Unzufriedenheit der von Shetland zurückgekehrten Matrosen kam Anfang September auf den Direktorschiffen in Vlie wegen Zahlungsstreitigkeiten zum Ausbruch<sup>10)</sup>. Warum hat Blake nicht die zerstreuten Kriegs- und Handelsschiffe der Holländer rechtzeitig abgefangen? Er war jedenfalls in voller Unkenntnis über die wahre Lage der feindlichen Flotte, und die geflüchteten Fahrzeuge haben sich gut zu verbergen gewußt in den hierzu vorzüglich geeigneten Buchten der Inseln. Das Nachrichtenwesen wurde englischerseits un-

<sup>1)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 51; Basnage, I, 258. — <sup>2)</sup> A. de Wicquefort, II, 149. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 80. — <sup>4)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 517. — <sup>5)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 413; vgl. *ibid.*, I, 404. — <sup>6)</sup> *Ibid.*, I, 411. — <sup>7)</sup> *Ibid.*, I, 413. — <sup>8)</sup> Heaths chronicle, II, 323; Letters relating to the first Dutch war, I, 410; Whitelocke's Memorials, p. 521, alle Leute davon tot außer einem Schiffsjungen. — <sup>9)</sup> Belgica ad. a., 1653—54, No. 6, Een Praatje, p. 30; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, V, 14; Holl. Mercurius, 1652, p. 80; Leven van C. Tromp, p. 59. Die 39 Kriegsschiffe Tromps, die 44 des Commodore Balck und Hendrik de Rael, die 6 als gesunken gemeldeten Kriegsschiffe ergeben die Zahl 89, rechnet man hierzu noch 7 zurückgebliebene, welche auf die engl. Grönland- und Islandfischer aufzupassen hatten, so erlangt man die Zahl 96, wie sie die zusammengestellte Liste enthält. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 91; Basnage I, 260.

vollkommen betrieben. Nachdem Blake durch Kundschaft erfahren, daß Tromp die Heimfahrt angetreten, folgte er ihm, mit den besten und schnellsten Seglern voraus<sup>1)</sup>. Dreimal bekam er Lebensmittelvorräte aus Schottland zugesandt, trotzdem litt seine Mannschaft durch Hunger und Krankheit. Die beim Scharbock oder Skorbut häufigen Gallenstiche sollen besonders heftig aufgetreten sein<sup>2)</sup>. Er bestimmte für Penn, der die Vorhut hatte, bei Nordwind Southwoldbay und bei Südwind Spurn (Spurnhead an der Humbermündung) als Versammlungsplatz<sup>3)</sup>. Am 30./VII./9./VIII. befand er sich 17 Meilen abseits von Read Head zwischen Montrose und Arbroath<sup>4)</sup>; 2./12./VIII. vor Newcastle und 3./13./VIII. vor Scarborough<sup>5)</sup>. Er segelte an Wielingen vorbei<sup>6)</sup>, nahm 2 zeeländische Kriegsschiffe, die sich etwas zu weit vorgewagt und Reformation of London und Star sehr zerschossen hatten<sup>7)</sup>. Er zog an der Maas vorbei, der holländischen Küste entlang und von da nach Yarmouth (Jarmuiden) zurück, wo er 11./21./VIII. ankam<sup>8)</sup> mit 6 holländischen Kampffahrzeugen (darunter wohl die Bedeckungsschiffe, die er seiner Flotte eingereicht) und 900 Gefangenen (Heath's Chronicle, II, 323, p. 323; Baker's Chronicle, p. 632). Er hatte sich also auch nach seiner Rückkehr nicht mit Ayscue gegen den schwer beschädigten Tromp vereinigt<sup>9)</sup>. Ayscue hätte allerdings von Plymouth erst wieder zurückbeordert werden müssen (s. später). Der Gedanke, mit den vereinigten englischen Seestreitkräften die feindliche Küste blockiert zu halten, ist damals wohl nicht ernstlich erwogen worden, weil man die eigene Macht dazu nicht für ausreichend hielt. Nur 8 englische fregattenähnliche Fahrzeuge sollten in See bleiben, um die holländischen Kaper von der Küste zu jagen<sup>10)</sup>. Speaker, Laurel, Ruby, Diamond, Foresight, Assurance, Mermaid und Nightingale hatten vom 12./22.VIII. an infolgedessen zwischen Yarmouth und Dungeness auf Kundschaft zu kreuzen<sup>11)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 81. — <sup>2)</sup> Ibid., p. 81. — <sup>3)</sup> Letters relating to the first Dutch war, I, 407. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 69. — <sup>5)</sup> Ibid., I, 407; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 516, 10./VIII, dieses Datum ist nicht ganz zutreffend. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 81; Leven van C. Tromp, p. 58. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 81; Leven van C. Tromp, p. 59. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 81; Leven van C. Tromp, p. 58. — <sup>9)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 232 — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 81. — <sup>11)</sup> Letters relating to the first Dutch war, II, 96.

**Das Gefecht bei Plymouth 16./26./VIII. 1652.****Die hauptsächlichen Quellen.**

1. Holländische: Lambert van den Bos, *Leeven en Daaden der Zee-Helden*, Amsterdam 1683; Belgica ad a. 1653—54, *Sammelband Göttingen*, Sign. 130a, Nr. 7, *Ontstelde zee*, Amsterdam 1654; Holl. Mercurius 1652; *Leven van M. de Ruiter door Brandt*, uitgegeven door Engelberts; *Leven van Cornelis Tromp*, Amsterdam 1692; Abraham de Wicquefort, *Histoire des Prov.-Unies des Pais-Bas*.

2. Englische: *A Chronicle of the kings of England* by Sir Richard Baker, ed. by E. Phillipps, London 1674; *The History of the rebellion* by Edward Hyde, earl of Clarendon, reedited by Dunn Macray, Oxford 1888; *A Chronicle* by J. Heath, London 1676; *Publications of the N. R. S.*, vol. XVII; *Letters relating to the first Dutch war*, vol. II, London 1900, darin enthalten der erste Teil des Logbuches von M. de Ruijter, 30./VII./9./VIII bis 23./IX./3./X. 1652 (p. 188—210) und ein Auszug des Journals vom Kapitän Hans Karelsz Becke (Beckx) vom 14.—24./IX./24./IX.—4./X. 1652 (p. 211—216); *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—52, vol. IV., London 1877; *ibid.* 1652—53, vol. V, London 1878; B. White-locke's *Memorials*, London 1682.

Sir George Ayscue hatte den Auftrag bekommen, die Fahrt der nach Hause bestimmten Handelsschiffe von Ostindien, Barbados, Guinea, Levante, Mittelmeer, Spanien und Portugal zu sichern<sup>1)</sup>. Zu diesem Zwecke sollte er die Kapitäne James Locke (Constant Anne) und Thomas Quixley (Bachelor) zwischen den Scilly Inseln und Landsend auf Kundschaft kreuzen lassen<sup>2)</sup>. Seine Abfahrt aus the Downs hatte zu erfolgen, wenn die für ihn ausersehenen Schiffe aus der Themse sich mit ihm vereinigt hatten<sup>3)</sup>. Manche derselben (s. früher) wurden aber mit ihrer Ausrüstung nicht fertig und schlossen sich nachträglich Blakes Flottenabteilung an (s. später). Er fuhr 19./29./VII. von the Downs ab<sup>4)</sup> mit ungefähr 50 Schiffen, unter denen sich 4—5 Ostindienfahrer

<sup>1)</sup> *Letters relating to the first Dutch war*, II, 29; *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—52, IV, 304, 339; *Memorials of the life of Penn*, I, 435. — <sup>2)</sup> *Letters relating to the first Dutch war*, II, 30; *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—52, IV, 339. — <sup>3)</sup> *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—52, IV, 335. — <sup>4)</sup> *Letters relating to the first Dutch war*, II, 5, 35.

befanden, die er nach Plymouth zu geleiten hatte<sup>1)</sup>. Ebendasselbst sollten etwa 5—6 Ostindienfahrer und 2 Mittelmeerfahrer angekommen sein<sup>2)</sup>. Ihm war es anheimgestellt, denselben bis Portsmouth sicheres Geleit zu geben<sup>3)</sup>. 20./30./VII. kam er vor Portsmouth und segelte an Bembridge-Point (Insel Wight)<sup>4)</sup> vorbei auf Plymouth zu. Seit 31./VII. 10./VIII. waren die Fahrzeuge der Kapitäne Locke und Quixley vor Landsend<sup>5)</sup>. Von Plymouth geleitete Ayscue ungefähr 3—5 Ostindienfahrer<sup>6)</sup> und andere Handelsschiffe nach Portsmouth, 30./VII./9./VIII. erschien er wieder vor der Insel Wight<sup>7)</sup>, 2./12./VIII. vor Portland<sup>8)</sup>. 5./15./VIII. unternahm er wohl von Plymouth aus einen erfolgreichen Zug gegen die holländischen Handelsfahrzeuge an der französischen Küste<sup>9)</sup>. Die Klage der Holländer über die von ihm in der Manche genommenen Kauffahrteifahrzeuge war groß<sup>10)</sup>. Er suchte den Kanal für den holländischen Handel abzusperren<sup>11)</sup>. 6./16./VIII. war er wieder nach Plymouth zurückgekehrt<sup>12)</sup>. Die Zahl seiner Kriegsschiffe war angegeben auf 30<sup>13)</sup>, 34—38<sup>14)</sup>, 38<sup>15)</sup>, 40<sup>16)</sup>, 41<sup>17)</sup>, 42<sup>18)</sup>, 43 (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 16), 45<sup>19)</sup>, 50<sup>20)</sup>, die Zahl der Brander auf 4<sup>21)</sup> bis 5<sup>22)</sup>, die der Advisjachten auf 4<sup>23)</sup>. Ayscue soll nur 26 eigentliche Kriegsschiffe gehabt haben<sup>24)</sup>. Bei der aufgeführten Zahl 30

1) Whitelocke's Memorials, p. 514—515; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 314. — 2) Heath's Chronicle, II, 326; Sir R. Baker's Chronicle, p. 632. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 353. — 4) Letters relating to the first Dutch war, II, 5, 35. — 5) Ibid., II, 76, aber nicht Ayscue selbst. — 6) Holl. Mercurius, 1652, p. 81. — 7) Letters relating to the first Dutch war, II, 60. — 8) Ibid., II, 188. — 9) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 358. — 10) A. de Wicquefort, II, 149. — 11) Naval warfare by Colomb, p. 34. — 12) Letters relating to the first Dutch war, II, 191. — 13) The History of the rebellion by Edward Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIII, p. 256. — 14) John Entick, A new naval history of the British marine, London 1757, p. 522. — 15) Whitelocke's Memorials, p. 515; Letters relating to the first Dutch war, II, 121; A detection of the Court of Engl. by R. Coke, London 1719, II, 18—19; Revue Maritime et Coloniale, 85 tome, II partie, p. 506. — 16) Heath's Chronicle, II, 323; Sir R. Baker's Chronicle, p. 632; Letters relating to the f. D. w., II, 68, 142, 191, 300; Ontstelde zee, p. 42; Leven van M. de Ruiter, I, p. 56, 58; La vie du M. de Ruyter par Piélat, Amsterdam 1677, I, p. 9—10; Basnage, I, 259; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 331; Memorials of the life of Penn, I, 436; Life of M. de Ruyter by Grinnell Milne, London 1896, p. 32. — 17) Letters relating to the f. D. w., II, 105, 108. — 18) Ibid., II, 189; Holl. Mercurius, 1652, p. 81; Ontstelde zee, p. II. — 19) Lambert v. d. Bos, p. 602; Letters relating to the f. D. w., II, 60, 79, 191, 195, 205; Ontstelde zee, p. II, 42; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 13. — 20) Letters relating to the first D. w., II, 35, 194; Whitelocke's Memorials, p. 514—515; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden v. d. St., V, 6. — 21) Whitelocke's Memorials, p. 515; Letters relating to the f. D. w., II, 121; Revue Maritime et Coloniale, 85 tome, II, 506. — 22) Letters relating to the f. D. w., II, 68, 142, 189, 300; Leven van M. de Ruiter, I, 58; Basnage, I, 259; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 331. — 23) Whitelocke's Memorials, p. 515; Letters relating to the f. D. w., II, 121. — 24) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 451.

werden ebenfalls nur diese als wirkliche Kampffahrzeuge gemeint sein. Beim Gefecht waren 40, darunter also 10—14 zu Kriegsschiffen umgewandelte Handelsschiffe, gegenwärtig. Unter die Zahl 50 wurden die Brander und die begleiteten Kauffahrteischiffe mit eingerechnet.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen  
zusammengestellte englische Flotte.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Sir George Ayscue, Admiral, Rainbow IIr <sup>1)</sup> . . . . .	52—54	280	665
William Haddock, Viceadmiral <sup>2)</sup> , Vanguard IIr <sup>3)</sup> . . . . .	38—56	260—300	675
Michael Packe, Contreadmiral <sup>4)</sup> , Amity IVr . . . . .	36	150	354
— George alias St.-George IIr <sup>5)</sup> .	52—56	280	684 <sup>6)</sup>
Nicholas Lucas <sup>7)</sup> , Society of London, IVr	30—44	140	312
— Hannibal, IVr <sup>8)</sup> . . . . .	32—44	180	ca. 400
— Sussex, IVr <sup>9)</sup> . . . . .	46	—	ca. 520
Thomas Varwell <sup>10)</sup> , Increase of Lon- don, IVr . . . . .	36	100	ca. 350
John Daniells <sup>11)</sup> , Maidenhead, IVr .	36	100	ca. 350
Joseph Jordan, Pelican <sup>12)</sup> , IVr . . .	36—40	150—180	500
+ Thomas and William, IVr <sup>13)</sup> .	36	140	444

<sup>1)</sup> A. descript. catal. of the n. m. by Tanner, I, 266—280, geb. 1617; Letters relating to the first D. w., I, 67; vgl. später. — <sup>2)</sup> Seit 17./27./VII. Viceadmiral (Letters rel. to the f. D. w., II, 17). — <sup>3)</sup> Ibid., IV, 278; A. descript. catal. of the n. m. by Tanner, I, 256, 268, geb. 1630; An History of M. A. by Charnock, II, 377; Memorials of the life of Penn, I, 429, vgl. später. — <sup>4)</sup> Seit 19./29./VII. Contreadmiral (Letters rel. to the f. D. w., II, 19, 29, 106, 107, 121; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 338. — <sup>5)</sup> A. descript. catal. of the n. m. by Tanner, I, 266—80, gebaut 1622; Letters rel. to the f. D. w., II, 107; An History of M. A. by Charnock, II, 377; Oppenheim, p. 338. — <sup>6)</sup> Der mittlere Durchschnitt von den Angaben des Tonnengehalts von Rainbow, Vanguard, George, in A. descript. catal. of the n. m. by Tanner, I, 256—286; An History of M. A. by Charnock, II, 377, 382; vgl. A discourse upon the present state of his Majestys navy by Slyngebie, p. 362, in Public of the N. R. S., vol. VII, Vanguard 750, George 850 tons; Letters rel. to the f. D. w., IV, 125. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 541; Letters rel. to the f. D. w., IV, 280; Biogr. Navalis by Charnock, London 1794, I, 90. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 289; ibid., IV, 280; Memorials of the life of Penn, I, 429. — <sup>9)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 430; Oppenheim, p. 332—333, 1652 geb. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 67. — <sup>11)</sup> Ibid., IV, 294; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 369. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 343; ibid., II, 121, 122, 123, 343; ibid., IV, 279; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 378; An History of M. A. by Charnock, II, 378, 383; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187; Oppenheim, p. 330—335, geb. 1650. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 289; ibid., IV, 280; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521.



	Kanonen	Mann	Tonnen
— Marmaduke of London, IVr <sup>1)</sup>	32—40	—	400
— Loyalty <sup>2)</sup> , IVr . . . . .	34	140	440
Henry Collins, Malaga Merchant, IVr <sup>3)</sup>	30—32	90	364
Edward Witheridge, Success alias Old Success, IVr <sup>4)</sup> . . . . .	30	90	380
Edward Thompson, Ruth <sup>5)</sup> , IVr . .	30	80	ca. 370 <sup>6)</sup>
Robert Dennis, John of London <sup>7)</sup> , IVr	32	120—140	400
Edmund Curteis (Curtis) <sup>8)</sup> , Guinea, IVr	32	140	ca. 375
— Ann and Joyce of London, IVr <sup>9)</sup>	26—34	90—120	300—388
Thomas Heath, Brazil, Vr <sup>10)</sup> . . .	24	70	} je 300
William Younger, Mary-flyboat, Vr <sup>11)</sup>	24	70—80	
John Taylor II, William Nr. I, Vr <sup>12)</sup> .	—	—	
Francis Packe <sup>13)</sup> . — Vr . . . . .	—	—	
John Lisle <sup>14)</sup> , — Vr . . . . .	—	—	
John Bowry, Unity, Vr <sup>15)</sup> . . . . .	—	—	
— George-Bonadventure, Vr <sup>16)</sup> . . .	20	—	200—239
Richard Newberry, Swan I, Vr <sup>17)</sup> . .	20	60—80	ca. 240
— Falmouth, Vr <sup>18)</sup> . . . . .	20	100	ca. 300
— Samuel, Vr <sup>19)</sup> . . . . .	20—30	75	248—300
— Roebuck, Vr <sup>20)</sup> . . . . .	20	70—78	260

1) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 279, 308, 337, 338; alias Revenge of Whitehall, Flaggsschiff von Prinz Ruperts Viceadmiral; ehemals Kauffahrer (A descript. catal. of the n. m. by Tanner, I, 258—59); träger Segler (Letters rel. to the f. D. w., V, 250); The Memoirs of E. Ludlow, I, 335; Memorials of the life of Penn, I, 429; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 110; Oppenheim, p. 332—333. — 2) Letters rel. to the f. D. w., I, 289; *ibid.*, IV, 280; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521. — 3) Letters rel. to the f. D. w., I, 67; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 540. — 4) A descript. catal. of the n. m. by Tanner, I, 260—261; Letters rel. to the f. D. w., I, 67. — 5) *Ibid.* — 6) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 332, 400 tons. — 7) Letters rel. to the f. D. w., I, 67, 180, 289; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521. — 8) Letters rel. to the f. D. w., I, 67; vgl. Edward Curtis (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 484). — 9) Letters rel. to the f. D. w., IV, 293; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 519; Memorials of the life of Penn, I, 238. — 10) Letters rel. to the f. D. w., I, 67. — 11) *Ibid.*, I, 65; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 545, 547. — 12) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 387; *ibid.*, 1653—54, VI, 546; Letters rel. to the f. D. w., II, 160, aber Juligefecht ist falsch. — 13) Letters rel. to the f. D. w., II, 123; *ibid.*, IV, 279; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 378; vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 384, Henry Pack, 378 tons. — 14) Letters rel. to the f. D. w., II, 106, 107, 117, 121; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 618. — 15) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 617. — 16) Letters rel. to the f. D. w., II, 107; *ibid.*, III, 385, 386; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 519; *ibid.*, 1652—1653, V, 106, 107. — 17) Letters rel. to the f. D. w., II, 126, 179; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 380; Memorials of the life of Penn, I, 303. — 18) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 337, 338, alias Rotterdam; Letters rel. to the f. D. w., IV, 293. — 19) An History of M. A. by Charnock, II, 379; Memorials of the life of Penn, I, 238. — 20) *Wie* 19).

	Kanonen	Mann	Tonnen
— Richard and Benjamin, Vr <sup>1)</sup> . . . . .	26—30	—	300—308
— Anne Percy (Piercy), Vr <sup>2)</sup> . . . . .	22—32	75—120	250
Robert Sansum, Briar, Vr <sup>3)</sup> . . . . .	16	60	185
— Magdalen of London, Vr <sup>4)</sup> . . . . .	16—20	56	185—194
— Fortune I, Vr <sup>5)</sup> . . . . .	—	70	ca. 300
— Falcon, VIr <sup>6)</sup> . . . . .	7—18	40—60	ca. 120
— Nicodemus, VIr <sup>7)</sup> . . . . .	10	45—50	90—110
— Lily (Lilly), VIr <sup>8)</sup> . . . . .	10—14	45—50	110
— Lady-Ketch, VIr <sup>9)</sup> . . . . .	4—14	24—28	ca. 80
— Nonsuch-Ketch, VIr <sup>10)</sup> . . . . .	8	35—40	ca. 75
Die Brander Simon Orton, Charity <sup>11)</sup> , Smithson <sup>12)</sup> , —.			

Rechnen wir bei William Nr. 1, Unity, Fortune I und den Schiffen der Kapitäne Francis Packe und John Lisle je 24 Kanonen, so erhalten wir in Summa circa 1132 Kanonen.

Rechnen wir bei Sussex 200, Marmaduke of London 110, William Nr. 1, Unity und den Schiffen der Kapitäne Francis Packe und John Lisle je 75, George Bonadventure 70, Richard und Benjamin 100 Mann, so erhalten wir in Summa circa 4355 Mannschaften.

<sup>34)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 289; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 520 bis 521. — <sup>2)</sup> Letters relating to the f. D. w., IV, 280; Memorials of the life of Penn, I, 238. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 65; vgl. A descriptive catalogue of the naval manuscripts, I, 259; *ibid.*, I, 266—80, 1649 gebaut. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 519; Letters rel. to the f. D. w., I, 289; Memorials of the life of Penn, I, 238. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 397; Letters relating to the first Dutch war, I, 289; Memorials the life of Penn, I, 418; vgl. Oppenheim, p. 330—33. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 19, 544, alias Peacock; Charnock, An History of M. A., II, 380; Memorials of the life of Penn, I, 304. — <sup>7)</sup> Charnock, An History of Marine Architecture, II, 379; Memorials of the life of Penn, I, 237, 303. — <sup>8)</sup> Letters relating to the f. D. w., I, 66, IV, 294; Charnock, An History of Marine Architecture, II, 380; Memorials of the life of Penn, I, 237. — <sup>9)</sup> Letters relating to the f. D. w., I, 66; Memorials of the life of Penn, I, 430. — <sup>10)</sup> Letters relating to the f. D. w., I, 66; IV, 293. — <sup>11)</sup> *Ibid.*, II, 180. — <sup>12)</sup> *Ibid.*, II, 122.

William Haddock war der Sohn vom Kapitän Richard Haddock, der zu Leigh, Grafschaft Lancaster, lebte, dessen Familie aber aus Essex stammte (Biographia Navalis by Charnock, London 1794, I, 229; vgl. Naval commissioners from 1660—1760 by Sir George Jackson, London 1889, p. 81—82; The English Historical Review, London 1897, vol. XII, Parts I, p. 26), 3./VI. 1652 befahlte er Hannibal (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 275), seit 16./VII. Vanguard (*ibid.*, IV, 335). Er hatte 3 Söhne, der älteste, Sir Richard Haddock (Biographia Navalis by Charnock, I, 229, siehe später), der dritte, Joseph, 1672 Leutnant zur See (*ibid.*, II, 49).

Joseph Jordan wurde geboren 1603 (The Royal Navy by Clowes, vol. II, chapt. XXI, p. 157). Er gehörte zu Prinz Ruperts Getreuen (Rupert by Eva Scott, Westminster 1899, p. 223, siehe früher).

Zu diesen kamen als Verstärkung 500 Mann aus Plymouth (Whitelocke's Memorials, p. 517; Letters relating to the f. D. w., II, 107) sowie 200 Mann von der Küste während des Gefechts hinzu (Whitelocke's Memorials, p. 517).

Den durchschnittlichen Tonnengehalt können wir zu 13 135 Tonnen annehmen. Wir haben 3 Schiffe II. Klasse, 16 IV., 16 V., 5 VI. Klasse. Nach A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 241, rechnet man (s. früher)  $12\frac{1}{2}$  Tonnen = 250 Zentner Kanonengewicht pro 100 Tonne Schiffslast bei der II. Klasse,  $11\frac{1}{2}$  Tonnen = 230 Zentner bei der IV. Klasse, 11 Tonnen = 220 Zentner bei der V. Klasse und 7 Tonnen = 140 Zentner bei der VI. Klasse. Wir erhalten demnach circa  $20\frac{1}{4} \times 250 + 63 \times 230 + 43\frac{1}{3} \times 220 + 4\frac{3}{4} \times 140 = 29\,750$  Zentner Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7\frac{3}{4}$  Elle Segeltuch pro Tonne (s. früher), so erhalten wir  $13\,135 \times 7\frac{3}{4} = 101\,797$  Ellen Segeltuch.

In Folge der Ergänzung des Schiffsbestandes von den verschiedensten Seiten her in verhältnismäßig kurzer Zeit vor dem Treffen konnte die Flotte keinen geschlossenen taktischen Verband darstellen. Es war deshalb auch kein einheitliches Vorgehen während des entscheidenden Nahkampfes von ihr zu erwarten. Die Überlegenheit von Artillerie, Schiffen und Mannschaft konnte dem Gegner gegenüber nicht zur Geltung gebracht werden. Die Pulverbeschaffenheit, welche auf manchen Schiffen ein zu frühzeitiges Explodieren hervorgerufen zu haben scheint, ließ zu wünschen übrig<sup>1)</sup>.

17./27./VII. wurde M. de Ruijter der Schutz des holländischen Handels im Kanal anvertraut<sup>2)</sup>. Am 29./VII./8./VIII. wurde er zum Vicekommandeur der neuen Flotte ernannt<sup>3)</sup>. Zum Versammlungsort wurde Wielingen (westlich von Walcheren) bestimmt<sup>4)</sup>. M. de Ruijter hatte die holländischen Handelsschiffe, die nach Westen segeln sollten, durch den Kanal zu geleiten und denjenigen, die von dort her erwartet wurden, die Heimfahrt zu sichern<sup>5)</sup>. Den abfahrenden Fahrzeugen (Frankreich-, Spanien-, Mittelmeer-, Karaiiben- oder Antillenfahrer)<sup>6)</sup>, ca. 72 in Summa

<sup>1)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 117, 122. — <sup>2)</sup> Ibid., II, 2. — <sup>3)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 53. — <sup>4)</sup> Ibid., I, 52; Leven van C. Tromp, p. 59; Basnage, I, 259. — <sup>5)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 52. — <sup>6)</sup> Ontstelde zee, p. 42; Holl. Mercurius, 1652, p. 81; Geddes, I, 232.

(Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 13), sollte Schutz gewährt werden bis zum Wolfe Bosch<sup>1)</sup>. Die kommenden Schiffe bestanden aus Spanien-, Ostende- und Hamburgfahrern<sup>2)</sup>. Als Versammlungsstellen für die holländische Flotte während ihrer Fahrt wurden festgesetzt: 1. die Strecke zwischen Calais—Dover-Street—Dungeness, 2. Pointe-Barfleur bis zur Seinemündung oder Le Hâvre-de-Grâce<sup>3)</sup>, 3. zwischen den Inseln Les Casquets (Kis Kassen) und Portland, 4. zwischen Ouessant (Ushant) und den Scilly-Inseln (Sorlingues)<sup>4)</sup>. 30./VII./9./VIII. segelte M. de Ruijter aus Vlissingen ab<sup>5)</sup>, 31./VII./10./VIII. aus dem Spleet, westlich von Walcheren, mit seinem Flaggschiff Neptunus sowie 5 anderen Schiffen (Boukhorst, Wagenaar, Quaboer, van der Par, Klaas Zaal) und kam vor Ostende. Hier traf er mit 15 Kriegsschiffen (darunter van den Broucke, Verhaaf (Verhaeff), Mangelaar I, Jan Egbertsz Ooms) und 4 Brandern zusammen. Von letzteren kehrten zwei ohne Erlaubnis wieder nach Zeeland zurück und gaben dadurch die herrschende Disziplinlosigkeit in der Flotte zu erkennen. De Ruijter soll ca. 21 Kriegsschiffe und etwa 5 Brander beisammen gehabt haben<sup>6)</sup>. 1./10./VIII kam van der Valk zur Flotte<sup>7)</sup>. An demselben Tage erfolgte noch die Abfahrt von Ostende<sup>8)</sup>. 2./12./VIII. gelangte man vor Gravelines (zwischen Calais und Ostende)<sup>9)</sup> und vor Calais<sup>10)</sup>. Hugo Jansz Boukhorst (St.-Nicolaas), de Haan und Leutnant Jan Jacobsz van Nes „de Jonge Boer Jaap“, Gelderland I von der Maas erhielten Befehl, Handelsschiffe weiter nach dem Westen zu geleiten. Auf ihrer Rückfahrt zur Flotte gerieten Boukhorst und Jan van Nes aneinander, ersterer sinkt, letzterer wurde mastlos von de Haan nach Le Hâvre-de-Grâce gebracht<sup>11)</sup>. Die Hauptabteilung der Flotte wurde nach Cap Gris-Nez zur Schiffsreinigung befohlen<sup>12)</sup>. Die Sorge de Ruijters für möglichste Segelfähigkeit seiner Fahrzeuge ist beachtenswert. Bis 3./13. VIII. blieb die Flotte dort

<sup>1)</sup> Lambert van den Bos, p. 602, wahrscheinlich muß es Roch statt Bosch heißen und ist Wolf Rock., östlich von den Scilly-Inseln, 13 km SSO von Cape Landsend, gemeint (Vivien de St.-Martin). — <sup>2)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 66; Leven van C. Tromp, p. 60. — <sup>3)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 163. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 53, 141, 146, 157. — <sup>5)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 55; Letters relating to the f. D. w., II, 188. — <sup>6)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 188. — <sup>7)</sup> Ibid., II, 189; vgl. Leven van C. Tromp, p. 59, 22 Kriegsschiffe, 4 Brander; ibid., p. 60, 22 Kriegsschiffe, 6 Brandschiffe; Letters relating to the f. D. w., II, 3, 2./12./VIII. 22 Kriegsschiffe, 6 Brandschiffe, 4./14./VIII. 23 Kriegsschiffe, 6 Brandschiffe. — <sup>8)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 189. — <sup>9)</sup> Ibid. — <sup>10)</sup> Ibid., II, 3. — <sup>11)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 57, 60; Letters relating to the f. D. w., II, 79, 80, 86. — <sup>12)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 56, Swarteness.

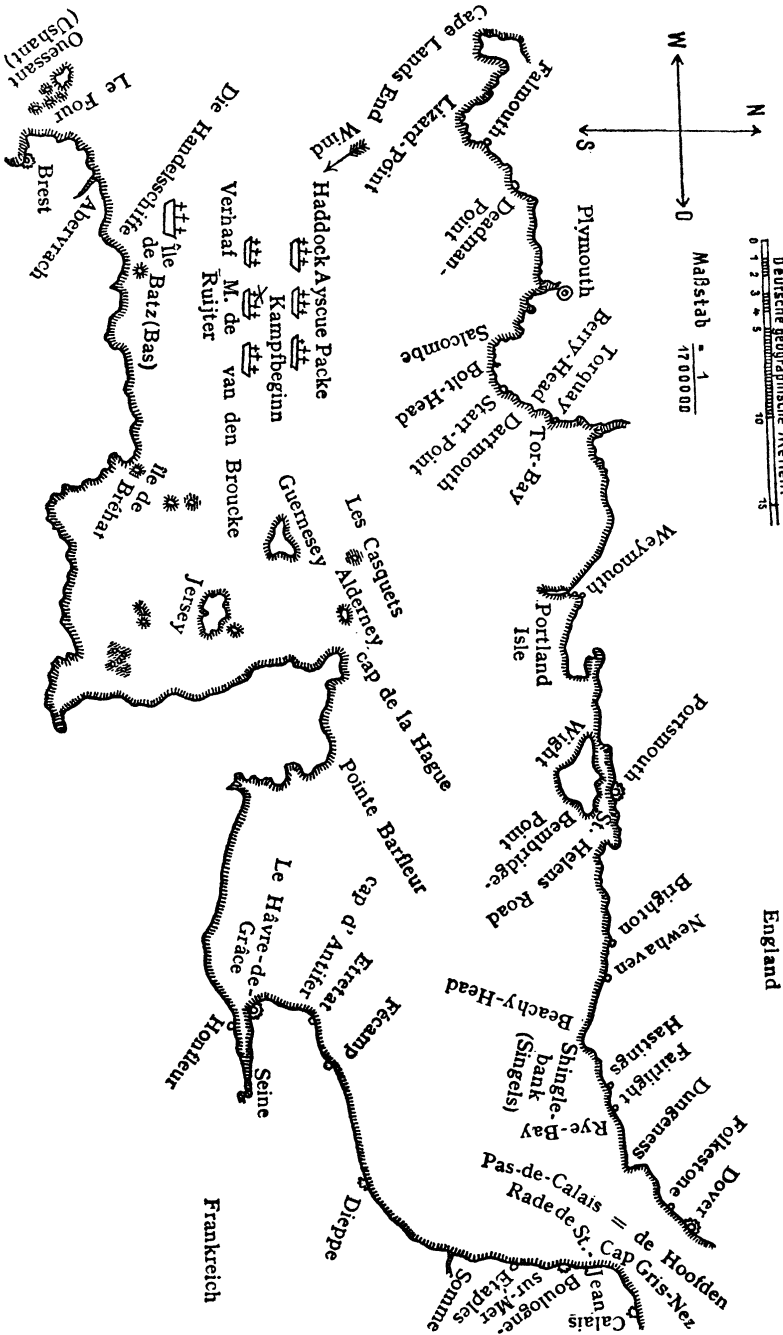
zu Anker. Man erwartete daselbst die Schiffe aus Texel<sup>1)</sup>. 3./13./VIII. wurden van der Par, Jan Egbertz Ooms und Klaas Zaal auf Kundschaft gesandt<sup>2)</sup>. De Ruijter ließ nichts außer acht, um sich gegen Überraschungen von seiten der Engländer, west- von Ayscue, östlich von Blake, zu schützen (s. später<sup>3)</sup>). Täglich war er auf der Hut und vergewisserte sich durch Fahrzeuge, die die Umgebung ausspähten<sup>4)</sup>. Het Kasteel van Medemblik und ein Brander kamen zur Flotte<sup>5)</sup>. 4./14./VIII. wurden Mangelaar I, Quaboer und van Velsen zur Ausschau befohlen. 5./15./VIII. befand sich die holländische Flotte vor Folkestone, 6./16./VIII. kam Hector van Troije (Troja) zu derselben<sup>6)</sup>, als sie vor Dungeness kreuzte<sup>7)</sup>. 7./17./VIII. 5 Kapitäne wurden auf Kundschaft gesandt<sup>8)</sup>, de Ruijter erschien vor Fairlight<sup>9)</sup>, Singels (Shingle-bank südlich von Hastings)<sup>10)</sup>, Dungeness<sup>11)</sup>, sowie zwischen Goodwin-Sands und den vlämischen Sandbänken<sup>12)</sup>. Kapitän Degelcamps Schiff, Gelderland II, wurde von Jan Egbertsz Ooms beschädigt<sup>13)</sup> und mußte nach Zeeland zurückkehren<sup>14)</sup>. 8./18./VIII. die holländische Flotte zeigte sich vor Dünkirchen, de Haan kam wieder zu derselben zurück<sup>15)</sup>. 9./19./VIII. wurde Klaas Zaal nach Wielingen befohlen, um nach der schon erwarteten Flotte aus Texel zu sehen<sup>16)</sup>. M. de Ruijter kreuzte nach Northforeland zu und wieder zurück bis vor Dünkirchen<sup>17)</sup>. 10./20./VIII. kam Kapitän Lonke „de Faam“ aus Zeeland zur Flotte; 11./21./VIII. kehrte Klaas Zaal zurück<sup>18)</sup> und westlich Gravelines fand die Vereinigung mit den Schiffen aus Texel statt<sup>19)</sup>: 8 Kriegsschiffe (Verhaaf, Roetering (Roeteringh), Richewijn, Jan Gideonsz Verburgh, Emanuel Zalingen (Salings), Sijmen van der Haak, Lucas Albertsz, Isaak Sweers)<sup>20)</sup> und 50 Handelsschiffe<sup>21)</sup> (Frankreich-, Spanien-, Mittelmeer-, Karaiben- oder Antillenfahrer)<sup>22)</sup>. Sie waren zwischen 4./14.—6./16./VIII. von Amsterdam in Wielingen eingetroffen<sup>23)</sup>. 4 Brander sollten noch aus Texel dazu kommen

<sup>1)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 55, seit Amsterdams Entwicklung wurde auch Texel zum Versammlungsplatz ausersehen, J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 706. — <sup>2)</sup> Lambert v. d. Bos., p. 602. — <sup>3)</sup> Vgl. Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 52; Rittmeyer, Seekriege, I, 206. — <sup>4)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 57. — <sup>5)</sup> Ibid., I, 55; Letters relating to the f. D. w., II, 69. — <sup>6)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 79, 189—191. — <sup>7)</sup> Ibid., II, 78. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 81. — <sup>9)</sup> Ibid., II, 86, 191. — <sup>10)</sup> Leven van C. Tromp, p. 60; vgl. Whitlocke's Memorials, p. 516, 10./20./VII., dieses Datum ist nicht ganz zutreffend. — <sup>11)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 191. — <sup>12)</sup> Ibid., II, 87. — <sup>13)</sup> Ibid., II, 191; Leven van M. de Ruiter, I, 60. — <sup>14)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 192. — <sup>15)</sup> Ibid. — <sup>16)</sup> Ibid. — <sup>17)</sup> Ibid. — <sup>18)</sup> Ibid., II, 193. — <sup>19)</sup> Ibid., II, 94. — <sup>20)</sup> Ibid., II, 49. — <sup>21)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 57. — <sup>22)</sup> Ontstelde zee, p. 42; Holl. Mercurius, 1652, p. 81. — <sup>23)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 78, 83, siehe später.

(Letters relating to the f. D. w., II, 50) Roetering, (Uijtrecht, 32 Kanonen, 110 Mann) (Letters rel. to the f. D. w., IV, 308), und Richewijn sollten die Handelsschiffe bis Landsend geleiten (Letters rel. to the f. D. w., II, 50). Nun war de Ruijter vor die Aufgabe gestellt, seinen Geleitzug auszuführen. Die Unlenksamkeit eines größeren Verbandes von Handelsschiffen, die gegenseitige Behinderung und die Herabsetzung der Segelgeschwindigkeit mußten bei einem eventuellen feindlichen Angriff ganz besondere Anforderungen an die Fähigkeit des Flottenleiters erheischen. 13./23./VIII. war de Ruijter vor the Downs<sup>1)</sup> und Cap Gris-Nez, von wo aus er van der Par, J. Egbertsz Ooms, J. van der Eijke (Vereijksz, Schiffer von Kapitän Nicolaas Jansz Zangers Schiff) und Cornelis Becke (Beeke) auf Kundschaft sandte<sup>2)</sup>. 14./24./VIII. segelte er von Cap Gris-Nez bis Beachy-Head und Brighton (Brighthelmstone)<sup>3)</sup>. Er schickte hier einige wohlbemannte Schaluppen ans Land, ließ Lebensmittel von den Küstendörfern holen und Kundschaft ein ziehen<sup>4)</sup>. Er soll dadurch die Bauern von Brighton<sup>5)</sup> bis Portsmouth in Alarm gebracht haben<sup>6)</sup>. Sie zündeten der Küste entlang ihre Feuerboote an<sup>7)</sup>. M. de Ruijter nahm einige englische Schiffe weg<sup>8)</sup>. 15./25./VIII. segelte er an der Spitze von Wight vorbei<sup>9)</sup>, zwischen Portland und den Inseln Les Casquets, zwischen Dartmouth und Guernesey<sup>10)</sup>, 16./26./VIII. zwischen Plymouth und der Insel Bas (Batz)<sup>11)</sup> (siehe Karte). Die Zahl seiner Kriegsschiffe wird angegeben auf 30<sup>12)</sup>, 32<sup>13)</sup>, 33<sup>14)</sup>, 36<sup>15)</sup>, 36—40<sup>16)</sup>, diejenige der Brander auf 6<sup>17)</sup> bis 7<sup>18)</sup>, die der Handelsschiffe

<sup>1)</sup> Ibid., II, 194. — <sup>2)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 63—64. — <sup>3)</sup> Ibid., II, 99, 194. — <sup>4)</sup> Lambert v. d. Bos, p. 602. — <sup>5)</sup> Brethempson (Holl. Mercurius, 1652, p. 81; Ontstelde zee, p. 42), Brightstemhead (Heath's Chronicle, II, 323; Letters relating to the f. D. w., II, 99; vgl. Pepys, The Diary, V, 438). — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 81. — <sup>7)</sup> Ibid. — <sup>8)</sup> Ibid., p. 82; Ontstelde zee, p. 42. — <sup>9)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 100, 194. — <sup>10)</sup> Ibid., II, 194; Ontstelde zee, p. 42. — <sup>11)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 195. — <sup>12)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 58; Lambert v. d. Bos, p. 602; Letters rel. to the f. D. w., I, 410; Whitlocke's Memorials, p. 515; Entick, p. 522; Life of de Ruyter by Grinnell-Milne, London 1896, p. 31; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 331. — <sup>13)</sup> Ontstelde zee, p. 50. — <sup>14)</sup> Letters relating to the f. D. w., II, 300; La vie du M. de Ruyter par Dr. Piélat, Amsterdam 1677, I, 9—10; Revue Maritime et Coloniale, 85 tome, II, 506. — <sup>15)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1725, V, 14; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 16. — <sup>16)</sup> Ontstelde zee, p. II, 42; Holl. Mercurius, 1652, p. 81. — <sup>17)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 58; Revue Maritime et Coloniale, 85 tome, II, 506; Life of de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 31; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 331. — <sup>18)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden v. d. St., V, 14.

DAS GEFECHT BEI PLYMOUTH



Das Gefecht bei Plymouth, 16./26./VIII. 1652.

Deutsche geographische Meilen.

England

Mabstab = 1/170000

auf 50<sup>1)</sup>, 50—60<sup>2)</sup>, 60<sup>3)</sup>, 62<sup>4)</sup>. Da von den letzteren der wehrfähigste Teil zur Anteilnahme am Gefecht herangezogen wurde, so wird die Zahl der Kriegs- und Handelsschiffe mehrfach verwechselt und falsch aufgeführt<sup>5)</sup>. Es werden demnach 20—30 Handelsfahrzeuge in die Gefechtsmasse mit eingereiht worden<sup>6)</sup> und zu den 30 Kriegsschiffen, welche als beim Kampf anwesende genannt werden<sup>7)</sup>, hinzugerechnet worden sein. Sie wurden nahe den unbewaffneten Handelsschiffen postiert, die gleichfalls den verschiedenen Geschwadern angegliedert waren bis vor Gefechtsbeschluß<sup>8)</sup> (s. später).

Die holländische Flotte<sup>9)</sup>.

Vorhut, rechter Flügel.	Kanonen	Mann
Vriesland, Joris Pietersz van den Broucke (Broeck), Vicekommodore, Westergo .	28	98
Sijmen Klaasz Leutnant <sup>10)</sup>		
V Rombout van der Par (Perre), Albertina.	20—24	70
V Albert Pietersz Quaboer, de Schaapherder	28	80
V Hans Karelsz Becke (Beks), Sarah . . .	24	85
V Wagenaar (Sickenaar), Graaf Hendrik . .	30	100
V Reinier (Reijmer) Sekema <sup>11)</sup> , Hector van Troije . . . . .	24	70—77
Nordholland, Gabriel Antoniusz <sup>12)</sup> (Teunisz), 't Kasteel van Medemblik . . . . .	26	100
Brander. Amsterdam: Jan Hendriksz Over- beek <sup>13)</sup> , Amsterdam . . . . .	—	—
— Thomas Jansz van Dijk, de Hoop	—	—

1) Leven van C. Tromp, p. 60; Heath's Chronicle, II, 323; Whitelocke's Memorials, p. 515. — 2) Holl. Mercurius, 1652, p. 81; Ontstelde zee, p. II, 42. — 3) Letters relating to the f. D. w., II, 300, 410; Leven van M. de Ruiter, I, 60. — 4) Letters relating to the f. D. w. II, 83. — 5) The History of the rebellion, vol. V, book XIII, p. 256, spricht von 60 Kriegsschiffen und 30 Handelsschiffen; Letters relating to the f. D. w., II, 108, von 55 Kriegsschiffen, 25 Handelsschiffen und Whitelocke's Memorials, p. 515, an anderer Stelle von 55 Kriegsschiffen und 15 Handelsschiffen, desgl. A detection of the Court of England by R. Coke, London 1719, II, 18—19; Memorials of the life of Penn, I, 435, von 50 Kriegsschiffen. — 6) Vgl. John Entick, p. 522; Rittmeyer, Seekriege, I, 206. — 7) Leven van M. de Ruiter, I, 59. — 8) Ibid., I, 61. — 9) Leven van M. de Ruiter, I, 59—60, 72; Letters relating to the f. D. w., II, 49, 187, 353 bis 354. — 10) Letters rel. to the f. D. w., II, 382. — 11) Letters rel. to the f. D. w., II, 79. — 12) Letters rel. to the f. D. w., IV, 314, später 30 Kan. 110 Mann. — 13) Ibid., II, 65.



Mitte.		Kanonen	Mann
Zeeland: Michiel Andriaansz de Ruijter, Kommodore, Kapitän Jan Paulusz (Pou- welsz), Neptunus <sup>1)</sup> . . . . .			
		28	134
Z	Joost Bankert de Jonge, de Liefde I . .	26	86
Z	Jacob Siggelz (Sichels, Eichels), 't Wapen van Zwieten (Sweden) . . . . .	28	95
Z	Schiffer Frans Krijnsz (Prijsz) Mangelaar I, de Liefde II . . . . .	30	110
Z	Cornelis Evertsz de Jonge <sup>2)</sup> , Vlissingen I .	26	110
Z	Nicolaas Jansz Zanger (Sanger), het Galeas van Middelburg . . . . .	27	104
Schiffer Jan van der Eijke (Vereijksz).			
Z	Cornelis Kuiper, Ter-Goes <sup>3)</sup> . . . . .	26	109
Z	Leendert de Haan (Haen), de Haas in 't veld	30	108
Z	Andries Fortuin (Fortuijn), de Eendracht I	24	98
Z	Laurens Pensier, St.-Jan . . . . .	26—28	100
Z	Lonke (Lonch), de Faam (the Drumming <sup>4)</sup> )	30	110
Brander. Amsterdam: Cornelis Becke (Beeke) <sup>5)</sup> , de gouden Zaal . . . . .			
		—	—
A Jan Klaasz Korf (Corff), St.-Maria			
		—	—
Nachhut, linker Flügel.			
Rotterdam: Jan Aartsz (Arendsz) Verhaaf (Verhaeff), Contrekommodore, Rotterdam			
		30	120
Leutnant Pieter Verhaaf <sup>6)</sup> .			
R	Jan Jansz van der Valk (Volk), St.-Pieter, vlieboot <sup>7)</sup> . . . . .	28	100—122
A	Cornelis van Velsen (Velzen), Gelderland III <sup>8)</sup>	26	90
A	Jan Egbertsz Ooms, Gouda I <sup>9)</sup> . . . . .	28	86
A	Jan Gideonsz Verburch (Verburch), Graaf Willem <sup>10)</sup> Nr. 1 . . . . .	40	120
A	Isaak Sweers, Engel Gabriel <sup>11)</sup> . . . . .	36	130

1) Ibid., II, 89, 120' lang, 29' breit, träger Segler. — 2) Vorher zu Tromps Flotte ge-  
hörig, von dort zur Berichterstattung heimgesandt (siehe früher). — 3) Ibid., IV, 308,  
später 40 Kan. 130 M. — 4) Ibid., II, 9, in schlechtem Zustand. — 5) Ibid., II, 64—65.  
— 6) Ibid., II, 111, 143; Leven van M. de Ruiter, I, 65. — 7) 100 Kan. (Letters rel. to  
the f. D. w., IV, 308; ibid., II, 189). — 8) Ibid., II, 111; IV, 310, später 28 Kan. 100 M.  
— 9) Ibid., IV, 310, später 28 Kan. 100 M. — 10) Ibid., IV, 309, später 40 Kan. 140 M.  
— 11) Ibid., IV, 310.

	Kanonen	Mann
A Douwe Aukes, de Vogel-Struis <sup>1)</sup> . . . . .	40	200
A Lucas Albertsz, de drie Koningen <sup>2)</sup> . . . . .	36	130
A Pieter Salomonsz, de Vrede I <sup>3)</sup> . . . . .	40	200
A Sijmen (Simon, Simeon) van der Haak (Aek) <sup>4)</sup> , Amsterdam . . . . .	30	100
A Klaas Zaal (Saal) <sup>5)</sup> , Maria . . . . .	30	100
A Emanuel (Manuel) Zalingen (Salings), Aarts- engel Michiel <sup>6)</sup> . . . . .	40	120
Brander.		
Z Jacob Hermansz Visscher <sup>7)</sup> , de gekroonde Liefde . . . . .	—	—
R Leendert Arendsz de Jager (Sanger) d' Oranjeboom . . . . .	—	—
Galioten.		
Frans de Roijs . . . . .	—	—
Jeroen (Hieronijmus) Cornelisz . . . . .	—	—
Jan van Ackeren (Akere) . . . . .	—	—

Kapitän Adriaan Jansz, die Jacht „de gloeijnden Oven“, hatte vor Wielingen zu kreuzen, um alle zur Flagge segelnden Schiffe zu benachrichtigen, wo dieselbe sich befand (Letters rel. to the f. D. w., II, 58, 189).

<sup>1)</sup> Vogel-Struis und de Vrede wurden von der ostindischen Kammer zu Amsterdam ausgerüstet (Leven van M. de Ruiter, I, 59; Leven van Tromp, p. 60), sie waren Ende Juni aus Ostindien nach Hause gekommen (siehe früher), das erstere Schiff wurde von einem Friesländer befehligt, es enthielt 1200 Tonnen (Letters rel. to the f. D. w., IV, 10, 81, 87, 89) — <sup>2)</sup> Ibid., IV, 309. — <sup>3)</sup> Siehe unter <sup>2)</sup>. — <sup>4)</sup> Ibid., IV, 310. — <sup>5)</sup> Ibid., IV, 310. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 308, später 150 Mann. — <sup>7)</sup> Ibid., II, 65.

Michiel Adriaansz de Ruijter wurde zu Vlissingen geboren (Leven van M. de Ruiter, I, 6—7) und zuerst als Seildreher bei den Gebrüdern Cornelis und Adriaan Lampsins ebendasselbst beschäftigt (ibid., I, 12; Staatskundig en Heldhaftig Zeeland door P. de la Rue, II Afdeel, p. 211; Jean de Witt par Lefèvre-Pontalis, Paris 1884, I, 353; Verslagen en mededeelingen der Koninklijke Akademie van Wetenschappen, Afdeeling Letterkunde, Amsterdam 1897, IV Reeks, I Deel, p. 257). 1618 wurde er Bootsmannsjunge im Dienste derselben Herren (Leven van M. de Ruiter, I, 12; P. de la Rue, St. en H. Zeeland, II, 211), dann Matrose (P. de la Rue, St. en H. Zeeland, II, 211; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 4), Koch (Lambert v. d. Bos, Leeven der Zee-Helden, p. 599—600; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 4), 1622 Kanonier im Herzogtum Kleve und Bergen-op-Zoom (Lambert van den Bos, p. 599—600; Leven van M. de Ruiter, I, 13; P. de la Rue, St. en H. Z., II, 211; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 6; Jean de Witt par Lefèvre-Pontalis, I, 353), in demselben Jahre Hochbootsmannsgeselle (P. de la Rue, St. en H. Z., II, 212), 1630 Hochbootsmann (Lambert v. d. Bos, p. 599—600; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 4; E. Sue, Histoire de la Marine Fr., Paris 1845, I, 168), Lotse (La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 4), 1631 Steuermann (Leven van M. de Ruiter, I, 15). Als solcher fuhr er 1633 nach Grönland (Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 7), 1635 befand er sich

Wir erhalten in Summa 888 Kanonen und 3278 Mannschaften.

auf dem Schiff „de groene Leeuw“ (Lambert v. d. Bos, p. 600). 1637 wurde er Leiter eines Schiffes (Lambert v. d. Bos, p. 600; Leven van M. de Ruiter, I, 16) und 1640 Schiffer im Dienste der Herren Lampsins auf dem Schiff „Vlissingen“ (Leven van M. de Ruiter, I, 17; P. de la Rue, St. en H. Z., II, 212), welche ihm erlaubten, auch auf eigene Rechnung zu handeln (J. de Witt par Lefèvre-Pontalis, I, 353). Er erwarb viele Reichtümer für diese und ein Vermögen für sich (Verslagen en mededeelingen der Koninglijke Akademie van Wetenschappen, Afdeeling, Letterkunde, IV. Reeks, I, 257), 1641 führte er das Schiff „de Haas“ (Leven van M. de Ruiter, I, 19; Lambert v. d. Bos, p. 599—600; P. de la Rue, St. en H. Z., II, 212) und war vorübergehend Kommandeur der ganzen Flottenabteilung (Leven van M.

Adriaan Michielsz<sup>1)</sup> aus Bergen-op-Zoom

† 1629, Seefahrer und Bierträger

↳ 1598 Alida Jansdr von Vlissingen, † 1599

↳ 1601 Alida Jansdr de Ruijter von Middelburg, † 1649

I	II	III	IV	V	VI	
	Maaijken, geb. 1599, † 1668	Lukessia geb. 1602, † 1679 ↳ M. denis de Vos ↳ N. N.	Neelte, geb. 1606 ↳ J. Steenhoeken Michiel, geb. u. † 1604	Engel <sup>2)</sup> geb. 1649, † 1683 1664 Fähndrich 1665 Lt. 1667 Kapitänlt. 1668 Kapitän 1674 Contreadmiral 1678 Viceadmiral, englischer Adeliger, spanischer Herzog	Margaretha geb. 1652 ↳ 1673 Bernhard Sommer Pfarrer von Amsterdam	Anna geb. 1655 † 1666 Ja. Pauwelsz <sup>3)</sup> geb. 1647 Kapitän 1667 1670 schwed. Adeliger, auch dänischer Adeliger ↳ 1668 Beninga Smits Wesselsdr
		Jan, geb. 1611 Griffte, geb. 1609	Jan, geb. 1611 Griffte, geb. 1609			
		Tanneken, geb. 1616	Tanneken, geb. 1616			
		Elisabeth, geb. 1618	Elisabeth, geb. 1618			
		Cornelis, geb. 1619	Cornelis, geb. 1619			
		Lisbet, geb. 1621	Lisbet, geb. 1621			
I	II	III	IV	V	VI	
Alida, geb. 1631, † 1632	Adriaan, geb. 1637, † 1655 Kapitän z. See, unvermählt	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
	Cornelia geb. 1639 ↳ 1659 Jan de Witte getauft 1635, Sohn des Cornelis de Witte und Johanna Lampsins	Alida geb. 1642 ↳ 1663 Johan Schorer † 1664 ↳ 1667 Thomas Potts Pfarrer zu Vlissingen	Alida geb. 1642 ↳ 1663 Johan Schorer † 1664 ↳ 1667 Thomas Potts Pfarrer zu Vlissingen	Alida geb. 1642 ↳ 1663 Johan Schorer † 1664 ↳ 1667 Thomas Potts Pfarrer zu Vlissingen	Alida geb. 1642 ↳ 1663 Johan Schorer † 1664 ↳ 1667 Thomas Potts Pfarrer zu Vlissingen	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	Kind geb. 1659	
		Kind geb. 1659	Kind geb. 16			

Rechnen wir die 2 ostindischen Schiffe zu je 1200 und 1000, 2 zu je 450, 2 zu je 425, 7 zu je 350, 8 zu je 300, 5 zu je 275, 4 zu

de Ruiter, I, 33). Er zeichnete sich bei der Unterstützung der Portugiesen gegen die Spanier aus (J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 424). Vom König Juan IV. von Portugal erhielt er 1642 zur Belohnung eine goldene Kette mit Schaumünze, wert 250 Gulden (P. de la Rue, St. en H. Z., II, 212; vgl. *Naval Heroës of Holland* by Mets, New-York, 1902, p. 205, 1641). Vor Saleh (Marokko, atlantischer Ozean) kämpfte er auf dem Schiff Salamander gegen die türkischen Seeräuber (L. v. d. Bos, p. 601), 1643—1651 war er wieder im Dienste der Herren Lampsins (Leven van M. de Ruiter, I, 33, 44; P. de la Rue, St. en H. Z., II, 212; *Life of M. de Ruyter* by Grinnell-Milne, p. 10). M. de Ruijter war ein vorzüglicher Seefahrer, er beherrschte 5 Sprachen (Holl., Engl., Französisch, Deutsch, Dänisch) (Stenzel, *Seekriegsgesch.*, III, 51). Er besaß ein hervorragendes Erziehtalent (Marine-Rundschau, 22. Jahrg., I. Teil, 5. Heft, 1911, p. 572), er appellierte an die besseren menschlichen Instinkte (*ibid.*, p. 576). Er ließ viel Dienst tun, fleißig exerzieren und manövrieren (Stenzel, *Seekriegsgesch.*, III, 257; *Marine-Rundschau*, 1901, 11. Heft, De Ruyter, von Kapitänleutnant Gudewill, p. 1119, siehe früher). Bei aller Unbeugsamkeit in der Aufrechterhaltung der Disziplin sorgte er, wie keiner (ausgenommen Martin Tromp), väterlich für das Wohlbefinden und den Gesundheitszustand seiner Untergebenen (Stenzel, *Seekriegsgesch.* III, 51, 257; J. de Witt par Lefèvre-Pontalis, I, 354). Letztere sollen unglücklich gewesen sein, wenn sie sein Mißfallen erregten, weil sie dem geliebten Vorgesetzten Verdruß bereitet hatten, eine Verehrung im höchsten Maße, die einen Menschen von größter Vollkommenheit voraussetzte (*Marine-Rundschau*, 1901, Heft 11, p. 1120). Er war ein Mann von weiser Beschränkung in seinen Zielen, sowie von großer Umsicht und Geschicklichkeit im Vermeiden von Fehlern (*Marine-Rundschau*, 1911, I. Teil, 5. Heft, p. 572). Er erschien als Taktiker noch bedeutender, wie als Stratege (Stenzel, *Seekriegsgesch.*, III, 257—58). Er verstand zu befehlen, wie zu gehorchen (J. de Witt par Lefèvre-Pontalis, I, 354). Er war tief durchdrungen vom Pflichtgefühl (Niederland in 1672 en 1673 door Knoop, 's Hertogenbosch 1851, p. 9). Er war ein Anhänger der Partei, die an der Macht war, aber fern von der Bitterkeit des Parteigeistes (*The Royal Navy* by Clowes, II, chapt. XXI, p. 155). Trotz seiner Größe blieb er einfach und gottesfürchtig (J. de Witt par Lefèvre-Pontalis, I, 355). Er war fleißiger Leser in einer großen Schiffsbibel, hielt häufig Betstunde an Bord und nahm Teil am Psalmengesang mit schöner heller Stimme (*Dagbogoptegnelser af Hans Svendsen, Til Orlogs under de Ruyter udgivne ved Grove, Kjøbenhavn 1909*, p. 108). Sein Hauptbild, gemalt von Ferdinand Bol, befindet sich im Mauritshuis zu Haag (*Life of M. de Ruyter* by Grinnell-Milne, p. 15), siehe Literatur: in *Repertorium door Louis David Petit, Leiden 1907*, I, 225; *Vergelijking van M. de Ruijter en Epaminondas in Vaderlandsche Letteroefeningen*, 1827, II, 549; *Beschrijving van de admiralen de Ruijter en Nelson in De Recensent ook der Recensenten*, XXXIII, 1840, II, 289; in *Repertorium door L. D. Petit, Leiden 1913*, II, 65; Rittmeyer, *De Ruijter als Flottenführer in De Nederlandsche Spectator*, 's-Gravenhage 1907, p. 92; B. van Rijswijk, *De Ruijter en de Witt in Neerlandia, Maandbلاad van het Algemeen Nederl. Verbond*, 1907, p. 40; P. K. Dommisse, *Wie M. Azn de Ruijter was en werd Psijchologische schets in De Nederl. Spectator*, 's-Gravenhage 1907, p. 110; *De Ruijter, de Nederl. Hercules der zeen in Historie Stem*, 1907, p. 950; K. de Hartogh, *M. Azn de Ruijter, 1607—1907, Geschiedkundige aantekening betrekking hebbende op Nederlands grootsten zeeheld in Booms Geillustreerd Magazin*, 1907, I, 179; in *Jahresbericht der Geschichtswissenschaft*, 28. Jahrg., 2. Teil, 1905, III, 63, G. L. Grove, *Om Admiraal Michiel de Ruyters Optagelse i den danske Adel og han Forhold til kongerne Frederik III og Kristian V*, *Pers. Hist. T. Fr. 2*; *ibid.*, 31. Jahrg., 2. Teil, 1908, III, 122, P. K. Dommisse, *Michiel Adriaansz de Ruijter en zijn naaste familie*, *Vlissingen 1907*; *ibid.*, 31. Jahrg., 2. Teil, 1908, III, 129; *De Ruijternummer in het Nederl. zeewesen*, 6 (1907), p. 81—124; ferner G. Gavotti, *Tre grando nomini di mare de Ruyter*, Nelson, Togo, ammaestramenti morali, ammaestramenti tattici, Savona 1911.

Isaac Swers, geboren 1622 zu Nimwegen (Geldern) (Hans Svendsen, *Til Orlogs under de Ruyter, udgivne ved Grove, Kjøbenhavn 1909*, p. 67; *Onze Mannen ter zee door Dr. Daniel Scheurleer*, 's-Gravenhage 1912—13, II, 224; R. W. P. de Vries, *M. de Ruijter, zijn tijd en tijdgen.*, Amsterdam 1907, p. 25), entstammte einem adeligen Geschlecht (Hans Svendsen, *Til*

je 250 Tonnen (s. frühere Berechnungen), so erhalten wir ungefähr 11 175 Tonnen.

Orlogs under de Ruyter, p. 67; J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., II, 430). Er besuchte in Hoorn die Schule zusammen mit Kurt Adelaar (siehe später) (Hans Svendsen, p. 67), hatte in seiner Jugend mit allerlei Ungunst zu kämpfen (Leven van M. de Ruyter, IV, 500) und mußte sich vom niedrigsten Rang emporarbeiten (ibid., IV, 501; Leven van C. Tromp, p. 454; Basnage, II, 422). Er war zuerst im Dienste der Westindischen Kompanie (J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., II, 430; vgl. Leven van C. Tromp, p. 454: Ostindische Kompanie, dies ist wohl nicht zutreffend), 1641 war er in Brasilien Schiffsmakler auf einem Handelsschiff (Hans Svendsen, p. 67), wurde in demselben Jahre Notar und Sachwalter (ibid., p. 67; Onze Mannen ter zee door Scheurleer, II, 224) und geriet 1646 in portugiesische Gefangenschaft. Er kam sogar auf die Folterbank, weil er zum Schaden seines Vaterlandes nichts verraten wollte (Hans Svendsen, p. 67). Seefahrt und Kriegskunst soll er unter Jan van Galen erlernt haben (J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., II, 430).

Joost van Trappen gezegd Bankert zu Middelburg † 1595<sup>1)</sup>  
 { Heleonora Arondeus<sup>2)</sup> } Françoise Durpion

Joost de Oude <sup>3)</sup>	Adriaan Kapitän 1600	
1630 tätig vor Pernambuco (Brasilien)	Pieter Kapitän 1635—39	Gerrit   Joris Gerritsz Kapitän 1662—65
1636 vor Dünkirchen		
1639 in der Schlacht bei the Downs		
1646 Viceadmiral, † 1647 { Adriana Jansz		
Adriaan de Oude geb. zu Vlissingen um 1620 <sup>4)</sup> Kapitän 1642 Viceadmiral 1665 Leutnantadmiral 1666 { Adriana Pietersz Ita { Agatha Antoniusdr van der Maerse { 1671 Johanna Constantia Cau Witwe von Samuel Bischof	Joost de Jonge Kapitän † 28./II. 1653 { Maria Mangelare   Joost Kapitän 1673	Jan { Jannetje Hannot (Annot) Kapitän 1653 † 13./VI. 1665

II Adriaan de Jonge Kapitän  
1672

<sup>1)</sup> De Navorscher, II<sup>de</sup> Jaargang, Amsterdam 1852, p. 371; Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen door J. C. de Jonge, Haarlem 1858, I, 456; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, London 1896, p. 140—141; Onze Mannen ter zee door Dr. Daniel François Scheurleer, 's Gravenhage 1912/13, I, 150, II, 6, 63; vgl. A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederl., Haarlem 1853, II Deel, I stuk, p. 95—98, worin einige Unrichtigkeiten; Staatkundig en Heldhaftig Zeeland door Pieter de la Rue, Middelburg 1736, II Afdeeling, p. 120, 126, 127. — <sup>2)</sup> Rotterdamsche Historiebladen, Rotterdam 1880, III Afdeeling, I Deel, p. 551, Leonora, Tochter von David Arondeus oder Arondeux und Fanneke Mondekens, nur das Trauungsjahr falsch angegeben. — <sup>3)</sup> Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee door G. Engelberts Gerrits, Amsterdam 1831, I, 332, von geringen Eltern abstammend und eigentlich zum Handwerk bestimmt, er begab sich frühzeitig zur See; Repertorium door Louis David Petit, Leiden 1913, II, 58; D. F. Scheurleer, Een lastige doode admiral Joost Bankert in Tijdschrift voor de Vereeniging, Het Nederl. zeewesen, IV, 1905, 96. — <sup>4)</sup> Oud.-Holland, 1902, derde Aflevering, p. 129.

Wir haben 1 Schiff II. Klasse, 1 Schiff III. Klasse, 11 Schiffe IV. Klasse und 17 Schiffe V. Klasse. Nach A descriptive catalogue of the naval manuscripts by Tanner, I, 241 (s. früher) rechnet man  $12\frac{1}{2}$  Tonnen = 250 Zentner Kanonengewicht pro 100 Tonnen Schiffslast bei der II. Klasse,  $11\frac{1}{2}$  Tonnen = 230 Zentner Kanonengewicht pro 100 Tonnen Schiffslast bei der III. und IV. Klasse, 11 Tonnen = 220 Zentner bei der V. Klasse. Wir erhalten demnach  $12 \times 250 + 52 \times 230 + 47\frac{3}{4} \times 220 = 25\ 465$  Zentner Kanonengewicht engl. Gewicht, oder, da nach J. C. de Jonge, G. v. h. N. Z., I, 265 42 Pfund engl. = 38 Pfund holländisch, etwa 23 040 Zentner holländisches Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7\frac{3}{4}$  Elle Segeltuch pro Tonne (s. früher), so erhalten wir  $11\ 175 \times 7\frac{3}{4} = 86\ 607$  Ellen Segeltuch.

Über die Beschaffenheit seiner Flotte hatte de Ruijter manche Klagen zu führen. Er bemängelte teils den schlechten Zustand der Schiffe im allgemeinen<sup>1)</sup>, namentlich aber der zeeländischen<sup>2)</sup>, (die außerordentlich unvollkommene und schwerfällige Segelfähigkeit vieler Fahrzeuge)<sup>3)</sup>, teils die schlechte Bemannung und Bestückung, vornehmlich der friesischen<sup>4)</sup>. Es bestand Mangel an Pulver und Kugeln<sup>5)</sup>. Die Brander, an deren Wirkung gegenüber den größeren englischen Schiffen doch so viel gelegen, waren untauglich, schlecht betakelt, sehr träge Segler und sehr leck<sup>6)</sup>. Sie konnten stürmisches Wetter nicht vertragen<sup>7)</sup>. Die Lebensmittel waren ungleich verteilt<sup>8)</sup>, Wasser und Bier waren knapp<sup>9)</sup>. Die Offiziere waren sehr eigenwillig und unbotmäßig. M. de Ruijter führte bittere Klagen über die Schwierigkeit mit Untergebenen zu kreuzen, die selbst mit dem kleinsten Boot abgesondert und unabhängig zu handeln trachteten<sup>10)</sup>. Er bedrohte 31./VII./10./VIII.

1) Letters relating to the f. D. w., II, 79, 87. — 2) Leven van C. Tromp, p. 60. — 3) Letters relating to the f. D. w., II, 145, 202, 210; das Schiff des Kapitän Boukhorst ging verloren durch Zusammenstoß mit einem anderen, dasjenige des Kapitän Degelcamp mußte nach Zeeland zurückkehren, weil es sich schwer beschädigt hatte durch Anrennen an ein anderes (siehe früher). Klaasz Korf und Jan Overbeek liefen später ineinander (Letters relating to the f. D. w., II, 198), ferner fügten sich noch 3—4 Schiffe durch Aufeinanderstoßen großen Schaden zu (Letters relating to the f. D. w., II, 200). — 4) Leven van M. de Ruiter, I, 57—58; Leven van C. Tromp, p. 60; Letters relating to the f. D. w., II, 79, 94. — 5) Leven van M. de Ruiter, I, 68; Letters relating to the f. D. w., II, 144; Basnage, I, 260. — 6) Leven van M. de Ruiter, I, 55; Letters rel. to the f. D. w., II, 6, 68, 182. — 7) Letters rel. to the f. D. w., II, 189, vgl. *ibid.*, II, 255. — 8) Leven van M. de Ruiter, I, 69; Letters rel. to the f. D. w., II, 164; vgl. *ibid.*, II, 87. — 9) Letters rel. to the f. D. w., II, 182; Basnage, I, 260. — 10) Letters rel. to the f. D. w., II, 208; Leven van M. de Ruiter, I, 70; Basnage, I, 260; vgl. Leven van C. Tromp, p. 65 (moedewillige, domme, onbevarene bevelhebbers) und De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 331.

mit Strafe diejenigen, die aus nichtigem Grunde und ohne Erlaubnis die Flotte verlassen würden<sup>1</sup>). Dennoch beachteten einige Kapitäne dies keineswegs<sup>2</sup>). Auch an ungeschickten Kapitänen fehlte es wohl nicht<sup>3</sup>). Der Mangel an Wundärzten wurde empfunden<sup>4</sup>).

16./26./VIII. zwischen 1—2 Uhr nachmittags sighteten die Flotten einander<sup>5</sup>). Es war Nordostwind<sup>6</sup>). M. de Ruijter hatte vor der Entdeckung der Engländer den Kurs nahe an der französischen Küste genommen<sup>7</sup>). Ayscue war schon am Tage vorher (15./25./VIII, s. früher), wohl infolge Nachricht von der Annäherung einer holländischen Flotte, unter Segel gegangen und hatte nach einiger Zeit seine Fahrt ebenfalls auf die französische Küste zu gerichtet<sup>8</sup>). Da der Wind heftig aus NO blies<sup>9</sup>), mußte die englische Flotte bedeutend schneller (beim Segeln aufeinander zu) vorwärts kommen als die holländische. Es wird also die Stelle, wo der Kampf begann, ungefähr der 3. Teil der Entfernung von der Insel Bas (Batz) nach Plymouth oder  $\frac{2}{3}$  von Plymouth bis zu genannter Insel gewesen sein<sup>10</sup>). Man wird beiderseitig einen Kriegsrat abgehalten und sich dann klar zum Gefecht gemacht haben. Die Holländer sollen vor der Schlacht derb getrunken haben, um Mut zu derselben zu bekommen<sup>11</sup>). Die Engländer können an und für sich kampflustiger gewesen sein. Sie hatten kräftigere Ernährung, namentlich an Fleisch. Sie konnten mehr Vertrauen auf ihre Schiffe und Kanonen haben. Die Holländer haben wohl meist so lange ihre volle Schuldigkeit getan, bis die Erkenntnis ihrer großen Unterlegenheit an Kampffahrzeugen und Kanonen ihnen zum Bewußtsein gekommen. Darauf wird das Nachlassen im Fechten zurückzuführen sein. Das Schwinden

---

1) Letters rel. to the f. D. w., II, 59. — 2) Ibid., II, 188; Leven van M. de Ruiter, I, 55, 70. — 3) Stenzel, Seekriegsgesch., III, 54; Rittmeyer, Seekriege, I, 206. — 4) Leven van M. de Ruiter, I, 68; Letters rel. to the f. D. w., II, 144. — 5) Heath's Chronicle II, 323; Sir R. Baker's Chronicle, p. 632; Letters rel. to the f. D. w., II, 6, 105, 107, 121, 142, 195. — 6) Holl. Mercurius, 1652, p. 82; Leven van M. de Ruiter, I, 58; Memorials of the life of Penn, I, 436. — 7) Letters rel. to the f. D. w., II, 142, 195. — 8) Ibid., II, 6; Memorials of the life of Penn, I, 436. — 9) Letters rel. to the f. D. w., II, 195. — 10) Ibid., II, 6, ungefähr 165 km beträgt die Strecke von der Insel bis Plymouth, also etwa  $91 \frac{2}{3}$  Seemeilen, in 24 Stunden wurden damals ungefähr 96 Seemeilen zurückgelegt, siehe früher. — 11) Ibid., II, 106, auch vor der Schlacht bei Kentish-Knock wird dasselbe behauptet (ibid., II, 284), ebenso vor der Junischlacht 1653 (Publications of the N. R. S., vol. XLI; Letters rel. to the f. D. w., V, 88; Memorials of the life of Penn, I, 494; Blake by Dixon, p. 206). Daß denselben 1 Glas Branntwein vor dem Kampf verabfolgt wurde, wird holländischerseits erwähnt (Leven van C. Tromp, p. 435).

des Rausches nach übermäßigem Branntweingenuß war nicht die Ursache davon. Die gänzlich unbewaffneten Handelsschiffe wurden nach Beschluß zum Kampf von de Ruijter in einiger Entfernung zurückgelassen, jedenfalls unter genügender Bedeckung von einzelnen bewaffneten Fahrzeugen gleicher Art und den zwei zu ihrem Schutze schon früher ausersehenen Kriegsschiffen der Kapitäne Roetering und Richewijn (Heath's Chronicle, II, 323; Sir R. Baker's Chronicle, p. 632; Memorials of the life of Penn, I, 436) (s. später). Man ging von der Segel- in die Gefechtsformation über. Zwischen 4—5 Uhr waren die Gegner kampfbereit geworden und hatten sich so weit genähert, daß mit Schießen begonnen werden konnte<sup>1)</sup>. Gefochten wurde in Gruppen<sup>2)</sup>. De Ruijter wird wohl bald nach der Ankunft der Schiffe aus Texel mit der Einteilung seiner Flotte in 3 Geschwader begonnen haben<sup>3)</sup>. Zunächst zog man zweimal in je 3 Geschwadern aneinander vorbei und gab die Breitseiten aufeinander ab<sup>4)</sup> (erst die eine, dann die andere, danach wegsegelnd und wendend, s. früher). Besonders ordnungsgemäß soll dies von den Holländern ausgeführt worden sein<sup>5)</sup>. Dieses wird wohl ca. 1½—2 Stunden gedauert haben bei der Schwerfälligkeit der damaligen Fahrzeuge, zumal hinsichtlich der zahlreichen erst in Kriegsschiffe umgewandelten und der Gefechtsformation ganz ungewohnten Handelsfahrzeuge bei beiden Gegnern. Um 6 Uhr etwa<sup>6)</sup> werden dann einzelne Fahrzeuge oder Flottenteile im Eifer des Kampfes in so geringe Entfernung voneinander geraten sein, daß es zum Schiffsgemenge kam. Durch das Schießen sollen bei den Engländern besonders die Masten, Segel, Wandtaue und das Takelwerk sehr beschädigt worden sein (s. später), bei den Holländern dagegen die Rümpfe<sup>7)</sup>. Da heftiger

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 82; Heath's Chronicle, II, p. 323; Sir R. Baker's Chronicle, p. 632; Letters rel. to the f. D. w., II, 6, 107, 142, 195; The History of the rebellion, vol. V, book XIII, p. 256; Leven van M. de Ruiter, I, 61; Memorials of the life of Penn, I, 436; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 31; vgl. A. de Wicquefort, II, 150: 6 Uhr, dies wird wohl die Zeit des Einbrechens und Nahkampfes gewesen sein. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 8. — <sup>3)</sup> Vgl. Leven van M. de Ruiter, I, 60—61. — <sup>4)</sup> Heath's Chronicle, II, 323; Letters rel. to the f. D. w., II, 105, 121, 142, 301; Whitelocke's Memorials, p. 517; Leven van M. de Ruiter, I, 61; Leven van C. Tromp, p. 61; Memorials of the life of Penn, I, 436; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 138; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 31. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 121. — <sup>6)</sup> A. de Wicquefort, II, 150. — <sup>7)</sup> Heath's Chronicle, II, 323; The History of the rebellion, vol. V, book XIII, p. 256; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmaghtigden v. d. St., V, 18; Letters rel. to the f. D. w., II, 8, 116, 121; Memorials of the life of Penn, I, 436; Stenzel Seekriegsgesch., III, 52; Rittmeyer, Seekriege, I, 207; vgl. Biographia Navalis by Charnock, I, 90.



Nordostwind wehte, wodurch die ersteren die Luv erlangten, mußten deren Geschütze ihrer Lage gemäß auch ihr Ziel tiefer, diejenigen der letzteren in leewärtiger Stellung dasselbe höher suchen. Es kam beim Feuerkampf vornehmlich auf die Windrichtung wie Windstärke an und dadurch allein wurde die Art der Beschießung bedingt. Bei der meist geringen Kaliberstärke ihrer Geschütze konnte es den Holländern nur erwünscht sein, wenn ihnen möglichst Gelegenheit gegeben war, Segel und Wandtaue der Gegner zu beschädigen, da sie auf die Schiffsrümpfe derselben noch viel weniger Wirkung erhoffen durften (s. auch Früheres über das Zielen beim Nahkampf).

Man soll Kettenkugeln, Stangenkugeln, Eisenstangenstücke (koevoets), Granaten und Bomben als Geschoßmaterial mit verwendet haben<sup>1)</sup>. Die holländischen Brander waren in Lee<sup>2)</sup>. Sie konnten sich daher auch nicht die durch das zerschossene Segel und Takelwerk bewirkte Manövrierunfähigkeit der feindlichen Schiffe zunutze machen<sup>3)</sup>. Bei jedem Geschwader spielten sich verschiedene Nahgefechte ab. Dem linken Flügel oder der Nachhut der Holländer unter Jan Aartzs Verhaaf gegenüber befand sich der englische Viceadmiral William Haddock. Der Hauptkampf auf diesem Flügel fand zwischen Douwe Aukes (Vogel-Struis) und den englischen Schiffen George, George-Bonadventure, Swan I, sowie dem Brander unter Kapitän Smithson statt. Der holländische Kapitän war den Seinen vorausgeeilt und hatte sich dadurch besonders zum Angriffspunkt der Engländer gemacht. Er soll sie dicht herangelassen haben, ehe er feuerte<sup>4)</sup>. Dann gab er das Zeichen mit einer Kanone auf dem Geländergang<sup>5)</sup>. Um so größer war die Wirkung<sup>6)</sup>. Von den 2 ersten angreifenden englischen Schiffen, wahrscheinlich George-Bonadventure und Swan I soll das eine sich zur Seite neigend aus dem Gefechtsbereich zurückgezogen haben, das andere gesunken sein<sup>7)</sup>. Von den eigentlichen englischen Kriegsschiffen ist aber keins verlorengegangen<sup>8)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Belgica ad. a., 1653—54, No. 7, Ontstelde zee, p. 42. — <sup>2)</sup> Letters to the f. D. w., II, 6, 7; Leven van M. de Ruiter, I, 61; Leven van C. Tromp, p. 61; Histoire de Guillaume, III, roi d'Angleterre, par P. A. Samson à la Haye, 1703, I, 226. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 121, 143; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 331. — <sup>4)</sup> Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee door G. E. Gerrits, Amsterdam 1831, I, 377. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 82; Ontstelde zee, p. 43; Leven van C. Tromp, p. 63. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 82. — <sup>7)</sup> Lambert v. d. Bos, p. 603; A. de Wicquefort, II, 150. — <sup>8)</sup> Sir R. Baker's Chronicle, p. 632; Memorials of the life of Penn, I, 436.

Man hat in den Berichten öfters ein Schiff als gesunken angegeben, wenn man in der bestimmten Annahme war, daß dasselbe zugrunde gehen würde. Um George-Bonadventure zu retten, der, dem Sinken nahe, nach Plymouth entkommen<sup>1)</sup>, wurde der Brander des Kapitän Smithson geopfert<sup>2)</sup>. Der Letztere hatte einige Schüsse im Rumpf, seine Mannschaft war zum Teil verwundet. Man zündete ihn an und vertrieb so durch den Brand die den schwer zerschossenen George-Bonadventure umgebenden Holländer. Der Kapitän Smithson rettete sich in ein Boot<sup>3)</sup>. Swan I hatte vor dem Gefecht schon einen Unfall erlitten<sup>4)</sup>. Er war auf Grund gelaufen und wurde nun von der 2. Breitseite des Gegners noch mehr beschädigt<sup>5)</sup>. Es war später neu aufzubauen<sup>6)</sup>. Das dritte und größte englische Fahrzeug George näherte sich dem Vogel-Struis, lag ihm an Bord und setzte viel Volk über<sup>7)</sup>. Die holländische Besatzung wollte sich vor der Übermacht ergeben. Douwe Aukes und der Schiffer drohten mit dem Säbel in der Faust, das Schiff in die Luft zu sprengen, wenn die Matrosen nicht fechten würden<sup>8)</sup>. Mit brennendem Luntstock begab sich der Kapitän in die Pulverkammer und bewirkte so, daß die Mannschaft sich ihrer Pflicht wieder bewußt wurde und die Eindringlinge vertrieb<sup>9)</sup>. Auch das dritte englische Kriegsschiff wurde nun zum Krängen und Ablaufen vor dem Wind von Douwe Aukes gebracht<sup>10)</sup>. George rettete sich dem Sinken nahe ebenfalls nach Plymouth<sup>11)</sup>. Da diese drei englischen Kampffahrzeuge insgesamt nur eine Besatzung von etwa 440 Mann hatten, so ist die Zahl der bei diesem Gefecht als ertrunken angegebenen englischen Seeleute<sup>12)</sup> viel zu hoch gegriffen. Auch der holländische Contreadmiral Verhaaf wurde verwundet (Letters rel. to the f. D. w., II, 143; Leven van M. de Ruiter, I, 65), aber sein Schiff nicht zum Sinken gebracht (Letters rel. to the f. D. w., II, 116 bringt falsche Angaben).

---

1) Letters rel. to the f. D. w., II, 107. — 2) Whitelocke's Memorials, p. 517; Letters rel. to the f. D. w., II, 122, 143; A detection of the Court of England by R. Coke, London 1719, II, 18—19; Th. Lediard, The naval history of England, London 1735, II, 542; Revue Maritime et Coloniale, tome 85, II, 506. — 3) Letters rel. to the f. D. w., II, 122. — 4) Ibid., II, 126. — 5) Holl. Mercurius, 1652, p. 82. — 6) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 380. — 7) Lambert v. d. Bos, p. 603; vgl. Letters rel. to the f. D. w., II, 105, „kein Entern auf beiden Seiten“ ist falsch. — 8) Holl. Mercurius, 1652, p. 82; Ontstelde zee, p. 43. — 9) Leven van M. de Ruiter, I, 62; Gedenkstuk van Neêrl. Heldendaden ter zee door Gerrits, I, 377. — 10) Holl. Mercurius, 1652, p. 82; A. de Wicquefort, II, 150; Leven van M. de Ruiter, I, 63. — 11) Letters rel. to the f. D. w., II, 107. — 12) Heath's Chronicle, II, 323; Baker's Chronicle, p. 632; Whitelocke's Memorials, p. 517.

In der Mitte zog Ayscue mit 4—9 der vordersten Schiffe auf de Ruijter los<sup>1)</sup>. Er kam diesem auf Seite, schoß 7 mal ganze Breitseiten auf ihn ab. Letzterer antwortete<sup>2)</sup>. Er war mit 5—7 Fahrzeugen gegen das englische Zentrum gesegelt und so dem englischen Admiral nahebei gekommen<sup>3)</sup>. Verschiedene Kugeln gingen durch dessen Kajüte, sein Segel- und Takelwerk wurden sehr zerschossen<sup>4)</sup>. 30—60 Schüsse erhielt er in den Rumpf<sup>5)</sup>. Rainbow wurde so beschädigt, daß er kaum nach Plymouth laufen konnte<sup>6)</sup>. Kapitän Joseph Jordan war der nächste, der Ayscue Beistand leistete, sein Lotse wurde schwer verwundet. Beim Pelikan blieben Kugeln im Fock-, Groß- und Besanmast stecken<sup>7)</sup>. Der Kapitän John Lisle soll anscheinend eine tödliche Wunde in der Schulter empfangen haben<sup>8)</sup>. Er ist aber nicht seinen Wunden erlegen<sup>9)</sup>, sondern nach seiner Heilung als Entschädigung für seine ausgestandenen Leiden vom Kapitän eines zum Kriegsschiff ausgerüsteten Handelsfahrzeugs zu einem solchen eines Parlamentsschiffs befördert worden<sup>10)</sup>. Der Kapitän Edward Witheridge wurde ebenfalls empfindlich verwundet<sup>11)</sup>, auch Kapitän John Bowry wurde als verletzt gemeldet<sup>12)</sup>. Kapitän John Taylor II fiel im Kampf, er hinterließ eine schwangere Witwe, 5 Kinder und eine 70 Jahre alte Mutter<sup>13)</sup>. Verbrannt wurde der Brander Charity des Kapitän Simon Orton<sup>14)</sup>. Auf seiten de Ruijters wurde de Eendracht I am meisten beschädigt. Das Schiff wurde kampfunfähig gemacht<sup>15)</sup>, es empfing 6—8 Schüsse unter Wasser<sup>16)</sup>. Die Masten wurden 3—4 mal durchschossen, beide Pumpen durch Kugeln halb weggerissen<sup>17)</sup>. Das Schiff war auch im Bug beschädigt, wurde aber gut zusammengeflickt, so daß es zur Ausbesserung nach Brest gesandt werden konnte<sup>18)</sup>, vgl. später. Es galt damals als gesunken bei den Gegnern<sup>19)</sup>, aber dies entspricht nicht den

1) Ontstelde zee, p. 43. — 2) Letters rel. to the f. D. w., II, 108, 142; Leven van M. de Ruiter, I, 61. — 3) Lambert v. d. Bos, p. 602, ein richtiges Entern hat wohl nicht stattgefunden. — 4) Letters rel. to the f. D. w., II, 122. — 5) Ibid., II, 107, 117; Whitelocke's Memorials, p. 517; John Entick, p. 522. — 6) Holl. Mercurius, 1652, p. 82; Ontstelde zee, p. 42. — 7) Letters rel. to the f. D. w., II, 122. — 8) Ibid., II, 107, 117, 122; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 444, 618. — 9) Letters rel. to the f. D. w., II, 106, berichtet falsch. — 10) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 444. — 11) Letters rel. to the f. D. w., II, 122. — 12) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 617, — 13) Ibid., IV, 387; Letters rel. to the f. D. w., II, 160, im Juligefecht, beruht auf Verwechslung, siehe früher. — 14) Letters rel. to the f. D. w., II, 180. — 15) Ibid., II, 8; Leven van M. de Ruiter, I, 62. — 16) Letters rel. to the f. D. w., II, 195; Leven van M. de Ruiter, I, 64; Basnage, I, 259. — 17) Letters rel. to the f. D. w., II, 144, 195; Leven van M. de Ruiter, I, 64. — 18) Letters rel. to the f. D. w., II, 144, 255. — 19) Whitelocke's Memorials, p. 517.

Tatsachen, ebenso wenig wie die Angabe<sup>1)</sup>, daß kein holländisches Kriegsschiff dienstunfähig geworden sei.

Auf dem rechten Flügel der Holländer war die Kampftätigkeit am schwächsten. Der englische Contreadmiral Michael Packe (Pack) verlor ein Bein und starb an den Folgen dieser Verletzung<sup>2)</sup>. Seine Witwe erhielt 100 £, seine 2 Kinder 150 £<sup>3)</sup>. Robert Dennis verlor Mannschaften<sup>4)</sup>.

Außer den 2 gemeldeten Brandern wurde englischerseits kein Schiff verloren<sup>5)</sup>. Es stammten die Nachrichten von 3 versenkten englischen Kriegsschiffen nur von holländischen Autoren<sup>6)</sup>, sie beruhten auf Irrtümern (siehe vorher). Die Holländer sollen ebenfalls 2—3 Schiffe eingebüßt haben<sup>7)</sup>. Damit werden wohl die drei am schwersten beschädigten, anscheinend dem Sinken nahen Fahrzeuge gemeint sein<sup>8)</sup>, vielleicht außer de Eendracht I noch Vogel-Struis und Rotterdam. Die englischen Schiffe, die am Kampfe wirklich beteiligt waren, sollen viel, namentlich an den Masten, Segel- und Takelwerk gelitten haben (siehe vorher). Ihre Diensttauglichkeit zur Fortsetzung des Treffens war somit bedeutend mehr in Frage gestellt als bei den holländischen, von denen nur einige im Gefecht beschädigte zur Ausbesserung nach Brest liefen<sup>9)</sup>.

Auf englischer Seite werden die Toten und Verwundeten im einzelnen nur bei der Mannschaft des Rainbow angegeben, und zwar 12—15 Mann tot<sup>10)</sup>, 60 verwundet<sup>11)</sup>. Die Zahl derselben im ganzen schwankt zwischen 91<sup>12)</sup>, 200<sup>13)</sup>, 800<sup>14)</sup>, 1000—1300<sup>15)</sup>. Davon sollen 100<sup>16)</sup> bis 400<sup>17)</sup> nach Plymouth, der Rest während des Gefechtes mit Booten weg befördert worden sein<sup>18)</sup>. Die englischen Kriegsschiffe waren stärker bemannt. Die Holländer zielten

1) Baker's Chronicle, p. 632. — 2) Letters rel. to the f. D. w., II, 106; Heath's Chronicle, II, 323; Whitelocke's Memorials p. 517; Memorials of the life of Penn, I, 436. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 404, 618. — 4) Letters rel. to the f. D. w., II, 180. — 5) Memorials of the life of Penn, I, 436; Die Berichte in Letters rel. to the f. D. w., II, 301; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 14, daß ein englisches Schiff gesunken und ein solches verbrannt, können sich nur auf die Brander beziehen. — 6) A. de Wicquefort, II, 150; Leven van M. de Ruiter, I, 67; Basnage, I, 260. — 7) Letters rel. to the f. D. w., II, 116, 159; Whitelocke's Memorials, p. 517; The History of the rebellion, vol. V, XIII book, p. 256; A detection of the Court of England by R. Coke, II, 18—19; Lediard, II, 542; Revue Maritime et Coloniale, 85 tome, II, 506. — 8) Letters rel. to the f. D. w., II, 159. — 9) Ibid., II, 165. — 10) Ibid., II, 107, 117; Whitelocke's Memorials, p. 517. — 11) Letters rel. to the f. D. w., II, 117. — 12) Ibid., II, 159. — 13) Biographia Navalis by Charnock, I, 90. — 14) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden v. d. St., V, 18. — 15) Holl. Mercurius, 1652, p. 82; Leven van M. de Ruiter, I, 67; Leven van C. Tromp, p. 62; Basnage, I, 259. — 16) Whitelocke's Memorials, p. 517. — 17) Holl. Mercurius, 1652, p. 82. — 18) Ibid.

mehr hoch. Das infolge davon herunterfallende Segel- und Takelwerk konnte mehr Verletzungen unter den Seeleuten verursachen. Deshalb ist wohl eine größere Mannschaftsverlustziffer als bei den Holländern zu vermuten und kommt vielleicht eine Durchschnittszahl von 6—700 Toten und Verwundeten der Wahrheit am nächsten. Bei ihren Gegnern werden im einzelnen nur bei Vogel-Struis 30 Tote angegeben<sup>1)</sup>. In Summa sollen die Holländer zwischen 50—60<sup>2)</sup>, 60<sup>3)</sup>, 80<sup>4)</sup>, 120<sup>5)</sup> Tote und zwischen 40—50<sup>6)</sup>, 50—60<sup>7)</sup>, 60<sup>8)</sup> Verwundete gehabt haben. Darunter sollen 2 holländische Kapitäne gewesen sein<sup>9)</sup>. Daß die Holländer mehr an Mannschaften eingebüßt als die Engländer<sup>10)</sup>, ist nicht nachweisbar. Der Kapitän Jan Paulusz wurde später mit den Verwundeten und Verstümmelten nach Zeeland gesandt<sup>11)</sup>. Das Schiff de Eendracht I hatte, von Brest wieder zur Flotte gekommen, später gleichfalls mit Kranken und Verwundeten nach Zierikzee zu fahren (Letters rel. to the f. D. w., II, 255). Es sollen 2—3000<sup>12)</sup>, 3000<sup>13)</sup>, 3000—4000 Schüsse<sup>14)</sup> gewechselt worden sein.

Holländischerseits war dem Galiotenführer Frans de Roijs befohlen worden, falls ein Kriegsschiff in Grund oder Brand geschossen wurde, das Volk zu bergen<sup>15)</sup>. Beiderseits war die Beteiligung am Nahkampfe keineswegs vollständig gewesen. Eine Anzahl englischer Kapitäne hatte sich zurückgehalten<sup>16)</sup>, es sollen etwa 20 gewesen sein<sup>17)</sup>, und diejenigen, die wirklich fochten, taten dies verhältnismäßig mit wenig Geschick und Erfolg<sup>18)</sup>. Mehrere holländische Schiffsbefehlshaber lagen ebenfalls bei<sup>19)</sup>. Das Gefecht endete zwischen 7 und 8 Uhr abends<sup>20)</sup>. 8 Uhr war es dunkel<sup>21)</sup>. Die Streitenden zogen sich mit Einbruch der Nacht

---

1) Ibid. — 2) Letters rel. to the f. D. w., II, 143, 301; Leven van M. de Ruiter, I, 64; Leven van C. Tromp, p. 62. — 3) Basnage, I, 260. — 4) Holl. Mercurius, 1652, p. 82. — 5) A. de Wicquefort, II, 150. — 6) Letters rel. to the f. D. w., II, 143, 301; Leven van M. de Ruiter, I, 64. — 7) Leven van C. Tromp, p. 62. — 8) Basnage, I, 260. — 9) Lediard, II, 542. Der verwundete Verhaaf und der nach dem Gefechte eines natürlichen Todes gestorbene van den Broucke werden wohl irrthümlicherweise als im Kampf gefallen, angegeben worden sein. — 10) Rittmeyer, Seekriege, I, 207. — 11) Letters rel. to the f. D. w., II, 355. — 12) Whitelocke's Memorials, p. 517. — 13) Holl. Mercurius, 1652, p. 82. — 14) Ontstelde zee, p. 43. — 15) Leven van M. de Ruiter, I, 61; vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 206. — 16) Heath's Chronicle, II, 323; Entick, p. 521; Memorials of the life of Penn, I, 436; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 52. — 17) Entick, p. 522. — 18) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmaghtigden v. d. St., V, 14. — 19) Letters rel. to the f. D. w., II, 174; Leven van M. de Ruiter, I, 62, 65. — 20) Leven van M. de Ruiter, I, 63; Leven van C. Tromp, p. 62; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 31. — 21) Letters rel. to the f. D. w., II, 107, 121.

aus dem Treffen zurück<sup>1)</sup>. M. de Ruijter trieb die Nacht mit kleinem Segel und blieb auf dem Kampfplatze<sup>2)</sup>. Er hatte somit das Schlachtfeld behauptet und das Gefecht durchgehalten. Ihm gebührte der Anspruch auf Sieg, zumal er nicht mehr daran gehindert werden konnte, seine Handelsschiffe fortgeleiten zu lassen<sup>3)</sup>. Ayscue dagegen konnte eine Blockade des Kanals nicht mehr durchführen. An ein Abschneiden der Engländer von Plymouth war holländischerseits nicht zu denken, weil ihre Schiffe zum Teil beschädigt<sup>4)</sup>, ihre Flotte in Lee sich befand<sup>5)</sup> und ihre Handelsfahrzeuge während des Treffens zerstreut waren<sup>6)</sup>. 25 derselben sollen sich von ihrer Hauptabteilung getrennt und Kurs nach der französischen Küste zu genommen haben<sup>7)</sup>. Sie mußten erst wieder bei der Flotte versammelt werden. Die Holländer trieben mit je 3 Lichtern und einem Licht an der Marsstenge, als Signal für die Handelsschiffe, bei ihnen zu bleiben<sup>8)</sup>. Sie hofften durch die brennenden Laternen die Engländer zur Erneuerung des Gefechtes zu bestimmen<sup>9)</sup>. Letztere hatten ebenfalls Lichter angezündet<sup>10)</sup>. Englischerseits konnte von einer Verfolgung oder einem Zurücktreiben der Holländer keine Rede weiter sein. Die englischen Schiffe, die sich dem Kampfe mehr ausgesetzt, bedurften dringend der Ausbesserung ihrer Masten, ihres Segel- und Takelwerkes, bevor sie wieder als völlig gefechtsfähig gelten konnten<sup>11)</sup>. Die Wirkung der holländischen Artillerie war im Nahkampfe eine gute gewesen, da die Engländer nicht mehr angriffsfähig<sup>12)</sup>. Eine Gefechtserneuerung am 17./27./VIII. konnte ihnen nicht erwünscht sein<sup>13)</sup>. Gänzlich ausgeschlossen war es für sie, die Fortsetzung des Streites in der Nähe der französischen Küste, also entfernt von ihrer Rückzugsbasis, zu suchen. Sie mußten ihren Kurs direkt nach Norden auf Plymouth zu nehmen bei dem der-

<sup>1)</sup> Heath's Chronicle, II, 323; Whitelocke's Memorials, p. 517; Letters rel. to the f. D. w., II, 7, 195; Holl. Mercurius, 1652, p. 82; The History of the rebellion, V vol., XIII book, p. 256; Ontstelde zee, p. 43. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 195; Leven van M. de Ruijter, I, 64; Basnage, I, 260. — <sup>3)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 53; siehe auch die Literatur: Zeeslagh tusschen M. de Ruijter en Georg Ascuw by Plijmuiden op den 26./VIII. 1652 door D. Stopendal angegeben in M. Az. de Ruijter, zijn tijd en tijdgen. by R. W. P. de Vries, Amsterdam 1907, p. 4. — <sup>4)</sup> A. de Wicquefort, II, 150; Holl. Mercurius, 1652, p. 82; Ontstelde zee, p. 43. — <sup>5)</sup> Leven van M. de Ruijter, I, 67. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 63. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 108. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 106, 143, 196; Leven van M. de Ruijter, I, 64; Leven van C. Tromp, p. 63. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 143. — <sup>10)</sup> Ibid., II, 106. — <sup>11)</sup> The History of the rebellion, vol. V, book XIII, p. 256; Letters rel. to the f. D. w., II, 122. — <sup>12)</sup> The History of England by Echard, London 1718, II, 736. — <sup>13)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 53, behauptet, daß sie hätten angreifen können von neuem, dies ist falsch.

zeitigen Zustand ihrer Flotte<sup>1)</sup>. Am Morgen des 17./27./VIII. befanden sie sich 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Meilen entfernt luvwärts von ihren Gegnern<sup>2)</sup>, die mit ihnen Schritt zu halten suchten bis nachmittags. Dann veränderten die Holländer ihren Kurs nach S oder SO, um die Engländer zu verlocken, wieder auf sie zu zusegeln<sup>3)</sup>. Dies war aber vergeblich. Die Handelsfahrzeuge wurden nun, da vorläufig westwärts kein Feind in Sicht, unter Begleitung von den 2 hierzu bestimmten Kriegsschiffen der Kapitäne Roetering (Roeteringh) und Richewijn abgefertigt. Letztere hatten dieselben bis Landsend zu geleiten und daselbst auf die Spanienfahrer zu warten<sup>4)</sup>. Abends starb der Vicekommodore Joris Pietersz van den Broucke an einer Krankheit<sup>5)</sup>. 18./28./VIII. wurde der Contrekommodore Jan Aarts Verhaaf zu seinem Nachfolger erwählt. Da dieser verwundet war, versah sein Sohn, der Leutnant Pieter Verhaaf den Dienst seines Vaters bis zu dessen Heilung. Es wurde zum Contrekommodore Jan Gideonsz Verburgh ernannt<sup>6)</sup>. Die Holländer ankerten 18./28./VIII. mittags bei der Insel Bas (Batz)<sup>7)</sup>.

Im Kriegsrat wurde der Beschluß gefaßt, die Engländer in Plymouth anzugreifen. Man hoffte sie daselbst unverhofft zu überraschen und glaubte, daß die Mannschaft ans Land gegangen sei, um sich nach dem Treffen zu erfrischen<sup>8)</sup>. Die Feigen hätten so Gelegenheit, ihre Schande wieder auszuwischen<sup>9)</sup>. Man konnte dies um so eher wagen, weil man der Handelsschiffe entledigt war und inzwischen wohl auch die infolge des Kampfes nötig gewordenen Ausbesserungen ausgeführt hatte. Die Holländer segelten von der Insel Bas nach Deadman-Point zu<sup>10)</sup>. In der Nacht nahmen sie Kurs nach NNO<sup>11)</sup>. 19./29./VIII. mittags lag Start-Point

<sup>1)</sup> Lambert v. d. Bos, p. 603; Leven van M. de Ruiter, I, 63. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 143; Leven van M. de Ruiter, I, 64. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 143, 196; de Ruijter ist nicht am Vormittag schon südwärts gesegelt, wie in Leven van M. de Ruiter, I, 64, berichtet wird; die Engländer sind nicht den Holländern bis zur Insel Bas gefolgt und dann erst nach Plymouth umgekehrt, wie in Whitelocke's Memorials, p. 517, und Memorials of the life of Penn, I, 436, behauptet wird. Letzterer Irrtum ist erst entstanden durch de Ruijters späteren südlichen Kurs nach der Insel Bas zu. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 8, 50, 143; Leven van M. de Ruiter, I, 64—65; Leven van C. Tromp, p. 63; Basnage, I, 260. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 111, 143, 196; Leven van M. de Ruiter, I, 65. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 111, 143, 196; Leven van M. de Ruiter, I, 65. — <sup>7)</sup> Heath's Chronicle, II, 323; Letters rel. to the f. D. w., II, 122, vergl. Karte von Bas, Gartenlaube 1876, Nr. 267. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 112, 122, 196; Leven van M. de Ruiter, I, 65; Basnage, I, 260. Der Beschluß kann nicht am 17./27./VIII., wie in Letters rel. to the f. D. w., II, 106, behauptet wird, schon gefaßt sein, da die Holländer erst am 18./28./VIII. bei der Insel Batz ankerten. — <sup>9)</sup> Leven van C. Tromp, p. 64. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 122. — <sup>11)</sup> Ibid., II, 196.

nordöstlich von ihnen<sup>1)</sup>. Der Wind schlug nach SSO und S um. Es wurde unrätlich, an einer Leeküste zu bleiben. Man mußte die trägen und schweren Segler außer Gefahr halten und war so gezwungen, den Kurs nach SW einzuschlagen<sup>2)</sup>. 20./30./VIII. veränderte sich der Wind wieder, der Kurs wurde nach SO eingehalten<sup>3)</sup>. Am 21./31./VIII. und 22./VIII./1./IX. waren die Holländer gezwungen, ihren Kurs mehrmals zu wechseln<sup>4)</sup>. 23./VIII./2./IX. abends erschienen sie vor Lizard und Falmouth<sup>5)</sup>, 24./VIII./3./IX. befanden sie sich SW vom Start-Point<sup>6)</sup>, 25./VIII./4./IX. vor Lizard 44 Schiffe stark<sup>7)</sup> (die 30 Kriegsschiffe, 6 Brander, 3 Galioten, die 2 Geleitschiffe, welche wohl die erwarteten Spanienfahrer nicht angetroffen hatten [s. später] und wieder zur Flotte zurückgekehrt waren, der Rest entweder einzelne Handelsfahrzeuge oder Prisen). 27./VIII./6./IX. waren sie SW von Start<sup>8)</sup>, 29./VIII./8./IX. zwischen Lizard und Start mit Südwestkurs<sup>9)</sup>. 30./VIII./9./IX. reinigten sie ihre Schiffe<sup>10)</sup>. 31./VII./10./IX. befanden sie sich zwischen Le Four (Foers) und Avervrach (Habrach) arr. Brest, dép. Finistère<sup>11)</sup>. 1./II./IX. segelten sie von Avervrach weg<sup>12)</sup> und 3./13./IX. von Le Four<sup>13)</sup>. 4./14./IX. kreuzten sie zwischen Landsend und den Scilly-Inseln<sup>14)</sup>, 5./15./IX. waren sie nordnordwestwärts von Ushant (Ouessant)<sup>15)</sup>, sie begegneten bei dieser Insel (Heissant-Ouessant) 30 englischen Newfoundlandfahrern und nahmen einige davon<sup>16)</sup>. 7.—12./17.—22./IX. befanden sie sich bei den Scilly-Inseln<sup>17)</sup>. Hier begann ein dreitägiger Sturm<sup>18)</sup> vom 12.—15./22.—25./IX. Schon am ersten Sturmtage wurde der Brander de gekroonde Liefde, vermißt<sup>19)</sup>. 13.—14./23.—24./IX. war die holländische Flotte in der Nähe von Ushant<sup>20)</sup>, 15./25./IX. SSW von Start<sup>21)</sup>. 25 englische Kriegsschiffe (eine Abteilung von Blakes Flotte, s. später) kamen leewärts von den Holländern bei Plymouth in Sicht, erste Berührung mit der feind-

1) Ibid., II, 144, 196. — 2) Ibid., II, 9, 144—145, 197; Leven van M. de Ruiter, I, 66; Rittmeyer, Seekriege, I, 207; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 54. — 3) Letters rel. to the f. D. w., II, 197. — 4) Ibid., II, 197—199. — 5) Ibid., II, 145, 199. — 6) Ibid., II, 145. — 7) Ibid., II, 199. — 8) Ibid., II, 200. — 9) Ibid., II, 142, 159. — 10) Ibid., II, 201. — 11) Ibid., nicht ile de Bréhat. — 12) Ibid., II, 202. — 13) Ibid., II, 203. — 14) Ibid., II, 165. — 15) Ibid., II, 204. — 16) Ontstelde zee p. 44. — 17) Letters rel. to the f. D. w., II, 204—205; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 519, das Datum 15./25./IX. ist nicht ganz zutreffend, vgl. ibid. auch später. — 18) Leven van M. de Ruiter, I, 69; Leven van C. Tromp, p. 65. — 19) Letters rel. to the f. D. w., II, 181, 206. — 20) Ibid., II, 206. — 21) Ibid., II, 9, 207; Leven van M. de Ruiter, I, 69.



lichen Hauptmacht. De Ruijter versuchte sie anzugreifen<sup>1)</sup>. Er kam ihnen abends nahe, mußte aber beim Anbruch der Dunkelheit nach SO wenden, weil seine Schiffe sehr zerstreut<sup>2)</sup>. Er fand diese erst vor Plymouth wieder<sup>3)</sup>. Er hatte bei dem nachts eintretenden Südsüdweststurm große Not, die Flotte zusammenzuhalten<sup>4)</sup>, und mußte die ganze Nacht eine Laterne an der Offizierskajüte (companion, kampanje) anzünden<sup>5)</sup>. Er kam wieder vor Start<sup>6)</sup>. 16./26./IX. gelangte er nach heftigem Südsüdweststurm vor Guernesey. Der Kapitän Hans Karelsz Becke (Beks) trennte sich ohne Not von der Flotte<sup>7)</sup>. Er wird am 15./25./IX. durch den Sturm einen Anker verloren und dies zur Ursache genommen haben, um bei de Ruijter für seine Heimfahrt zu bitten<sup>8)</sup>. 16./26./IX. wird er sich von der Flotte weggewandt haben, trotz abschlägigen Bescheids<sup>9)</sup>, und bei Pointe-Barfleur außer Sicht gekommen sein<sup>10)</sup>. 16./26./IX. Es wurde Schnausegelwind (topsailwind). M. de Ruijter gelangte vor die Insel Les Casquets und Cap de la Hague mit zusammen noch 42 Schiffen<sup>11)</sup> (de gekroonde Liefde und Sarah waren abzurechnen). M. de Ruijter wollte nach Le Hâvre-de-Grâce segeln, um die dortigen Schiffe heim zu geleiten, aber heftiger Nordnordwestwind wehte<sup>12)</sup> und die Gefahr wuchs, durch Blake und Ayscue zwischen zwei Feuern genommen zu werden<sup>13)</sup>. Glücklicherweise machte Blake keinen ausgiebigen Gebrauch von Kundschaftern (s. später) und verlor so die günstige Gelegenheit, de Ruijter zu vernichten<sup>14)</sup>. Letzterer verstand es, ihm geschickt auszuweichen<sup>15)</sup>. 17./27./IX. war die holländische Flotte 3 Meilen weit verstreut<sup>16)</sup>. Die Zusammenberufung des Kriegsrats wurde für nötig befunden und in diesem der Beschluß gefaßt, heimwärts durch Pas de Calais (de Hoofden) zu segeln, um sich mit de With zu vereinen<sup>17)</sup>. Die englischen Seestreitkräfte im Osten und Westen waren allzu stark<sup>18)</sup>. 18./28./IX. Die holländische Flotte befand sich NWN von Dieppe. Kapitän Pieter Gorcum von Veere, der Spanienfahrer nach Zee-land geleitet, berichtete, daß de With schon auf de Ruijter

1) Letters rel. to the f. D. w., II, 181, 212; vgl. *ibid.*, II, 184; L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; Memorials of the life of Penn, I, 441—442. — 2) Leven van M. de Ruiter, I, 69. — 3) Letters rel. to the f. D. w., II, 212. — 4) Leven van M. de Ruiter, I, 69. — 5) Letters rel. to the f. D. w., II, 212. — 6) *Ibid.*, II, 207. — 7) *Ibid.*, II, 182, 207, 214. — 8) *Ibid.*, II, 215. — 9) *Ibid.*, II, 207, 255. — 10) *Ibid.*, II, 246. — 11) *Ibid.*, II, 9, 182, 207. — 12) *Ibid.*, II, 182, 208, 215. — 13) *Ibid.*, II, 9. — 14) *Ibid.*, II, 10. — 15) Rittmeyer, Seekriege, I, 207. — 16) Letters rel. to the f. D. w. 208. — 17) Leven van M. de Ruiter, I, 70. — 18) Letters rel. to the f. D. w., II, 182.

warte<sup>1)</sup>. Da Pieter Gorcum zu Tromps Flotte gehörte (s. vorher), war er wohl nach dessen Rückkehr als Kundschafter ausgesandt worden und hatte einige der Spanienfahrer, welche Roetering und Riche-wijn verfehlt hatten, dabei angetroffen. 19./29./IX. erschien M. de Ruijter vor Étapes und Boulogne (Beunen), segelte SW von Fairlight, an der Rhede von St.-Jean vorbei<sup>2)</sup>. 21./IX./1./X. war Cap Gris-Nez nordostöstlich von den Holländern, 22./IX./2./X. dasselbe südsüdwestlich von ihnen. Kapitän Wagenaar wurde zur Begleitung eines Handelsschiffs abgesandt. Mittags wurde de With erreicht, 45 Schiffe stark<sup>3)</sup>, zwischen Dünkirchen und Nieuport<sup>4)</sup>. Kapitän Hans Karelsz Becke (s. vorher) hatte de Withs Flotte angetroffen<sup>5)</sup> und beschlossen, von da nach Texel zu segeln<sup>6)</sup>. Er fuhr an dem Kastell Brefin<sup>7)</sup> vorbei nach Kamperduin (Kamp, südöstlich von Petten und Kallantsoog 23./IX./3./X.) und kam abends nach Vlieter (östlich von Texel)<sup>8)</sup>.

Um Ayscue zum Kampfe gegen de Ruijter widerstandsfähiger zu machen, wurde Blake befohlen, demselben 6—8 fregattenähnliche Fahrzeuge zu senden, 22./VIII./1./IX.<sup>9)</sup> Er schickte 24./VIII./3./IX. Dragon, Convertine, Great President, Convert of Liverpool, Golden Dove und Sampson I ab<sup>10)</sup>. Ayscue hatte am 23./VIII./2./IX. Joseph Jordan zu seinem Contreadmiral an Stelle des verstorbenen Packe ernannt<sup>11)</sup>. Er segelte 4./14./IX. mit 6 Schiffen verstärkt aus Plymouth ab<sup>12)</sup>. Beim Auslaufen soll er mit seinen besten Schiffen zuerst auf Grund gekommen sein<sup>13)</sup>. 14./24./IX. begegnete er auf dem Heimwege nach the Downs Blakes Flotte (Whitelocke's Memorials, p. 519). Beim Fortsetzen der Fahrt bekam Swan I ein Leck und trieb ans Ufer zwischen Folkestone und Dover (Letters rel. to the f. D. w., II, 245; vgl. II, 179). Das Schiff mußte zur Ausbesserung nach Chatham gebracht werden (ibid., II, 248). Mary-flyboat und Briar gelangten nach Dover, nicht ohne von de Withs Schiffen beschossen zu werden (ibid., II, 245). 27./IX./7./X.

<sup>1)</sup> Ibid., II, 209; Leven van M. de Ruiter, I, 70; Leven van C. Tromp, p. 66. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 209. — <sup>3)</sup> Ibid., II, 210. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 9, 187, 211, 218, 253, 352; L. van Aitzema, III, XXXIII, 747; Leven van M. de Ruiter, I, 70; Leven van C. Tromp, p. 66; Basnage, I, 260; Ond-Holland, zeventiende Jaarg., Amsterdam 1899, eerste Afl., p. 34; nicht zu Calais, wie Lambert v. d. Bos, p. 604 behauptet. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 246, 255. — <sup>6)</sup> Ibid., II, 215. — <sup>7)</sup> Ibid. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 216. — <sup>9)</sup> Ibid., II, 120; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 377; Whitelocke's Memorials, p. 517; Memorials of the life of Penn, I, 437—38; vgl. Blake by Dixon, p. 168. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 133. — <sup>11)</sup> Ibid., II, 123; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 378. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 165. — <sup>13)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 82; Ontsteide zee, p. 45.

war Ayscue in Chatham<sup>1</sup>). Da sich sein Gesundheitszustand verschlechterte, ging er nach London (Letters rel. to the f. D. w., II, 265). Er war dem Kriege abgeneigt. Hugh Peters, Prediger zu Rotterdam, soll einige Zeit nach dem Gefecht in ihn gedrungen sein, keinen Anteil am Kampfe gegen einen protestantischen Staat mehr zu nehmen<sup>2</sup>). Er soll sein Kommando angeblich wegen Krankheit, in Wirklichkeit aber als Kriegsgegner aufgegeben haben<sup>3</sup>). Er zog sich nach seinem Besitztum in der Grafschaft Surrey zurück<sup>4</sup>). Er bekam 300 £ jährliche Pension und 300 £ in baar<sup>5</sup>). Der eigentliche Grund, weshalb er nicht mehr im Dienst der englischen Republik verwendet wurde, soll in dem mit den Royalisten in Barbados abgeschlossenen Vergleich zu suchen sein. Er soll die Bedingungen für dieselben allzu günstig gestellt und sich dadurch verdächtig gemacht haben (Heath's Chronicle, II, 323).

### Die Seeschlacht bei Kentish-Knock, 28./IX./8./X. 1652.

#### Die hauptsächlichsten Quellen.

1. Holländische: L. van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh; Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden, Amsterdam 1683; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1725, Deel V; Belgica ad a. 1653—54, Sammelband Göttingen, Sign. 130a, No. 6; Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal, Amsterdam 1653; *ibid.* No. 7; Ontstelde zee, Amsterdam 1654; Hollandsche Mercurius 1652; Leven van M. de Ruyter door Brandt, uitgegeven door Engelberts; Leven van Cornelis Tromp, Amsterdam 1692; Abraham de Wicquefort, Histoire des Provinces des Pais-Bas.

2. Englische: A Chronicle of the Kings of England by Sir Richard Baker ed. by E. Phillips, London 1674; A Chronicle by J. Heath, London 1676; The Memoirs of E. Ludlow ed. by C. H. Firth, Oxford 1894; Publications of the N. R. S., vol. XVII; Letters relating to the first Dutch war, vol. II, London 1900, darin ent-

<sup>1</sup>) Whitelocke's Memorials, p. 520; Heath's Chronicle, II, 323. — <sup>2</sup>) History of the Commonwealth by Gardiner, II, 128. — <sup>3</sup>) *Ibid.*, II, 136. — <sup>4</sup>) Entick, p. 522. — <sup>5</sup>) Heath's Chronicle, II, 323; Memorials of the life of Penn, I, 457—458.

halten das Journal von de With vom 14./24./VIII. bis 14./24./X. 1652 (p. 336—364) und der 2. Teil des Logbuches von M. de Ruijter vom 24.IX./4./X. bis 7./17./X. 1652 (p. 293—298); *ibid.*, vol. XXX; *Letters rel. to the f. D. w.*, vol. III, London 1906; *Calendar of the St. P. D. S.*, 1651—1652, vol. IV, London 1877; B. Whitelocke's *Memorials*, London 1682.

Blake war 11./21./VIII. mit seiner Flotte im Hafen von Yarmouth zu Anker gekommen (s. früher). Am 15./25./VIII. empfing er den Befehl, auf die Nachricht von der Bewegung einer holländischen Flotte, wieder auszulaufen, um de Ruijter aufzusuchen oder sich mit Ayscue im Kanal zu vereinen<sup>1)</sup>. Er fuhr mit ca. 46 Schiffen ab<sup>2)</sup>. 17./27./VIII. erschien er vor der Maas mit etwa 64 Segeln<sup>3)</sup> und zeigte sich dann außerhalb der Untiefen von Walcheren<sup>4)</sup>. 20./30./VIII. befand er sich vor South-Sand-Head (Südspitze von Goodwin-Sands). Er sandte Fairfax und Happy Entrance I nach Chatham, Centurion nach Deptford. Von South-Sand-Head segelte er nach Blanc-Nez (zwischen Calais und Cap Gris-Nez)<sup>5)</sup> und Beachy-Head (südwestlich von Pevensy = Bevezier)<sup>6)</sup> mit Kurs nach der Insel Wight zu<sup>7)</sup>. Robert Coytmor hatte inzwischen 21./31./VIII. den Befehl erhalten, the Sovereign of the Seas, Antelope, Lion, London I, Little President und den Brander Renown eiligst aus der Themse nach the Downs zu senden<sup>8)</sup>. Blake wurde nach the Downs zurückbefohlen, wahrscheinlich, weil das Auslaufen noch einer anderen stärkeren holländischen Flotte als bevorstehend, gemeldet worden war<sup>9)</sup>. Möglich ist, daß ihm auch die Weisung zugegangen, den etwaigen Entsatz der in Dünkirchen eingeschlossenen Franzosen zu hindern. Von the Downs aus konnte er den Umständen nach am passendsten vorgehen. Er sandte Ayscue deshalb vorläufig 24./VIII./3./IX. 6 Schiffe (s. früher) zu seiner Verstärkung. 26./VIII./5./IX. befand er sich im Pas-de-Calais<sup>10)</sup>. Hier bekam er Gelegenheit, 5 reiche Mittelmeer- und

<sup>1)</sup> *Letters rel. to the f. D. w.*, II, 5, 100; *Whitelocke's Memorials*, p. 516; *Leven van M. de Ruyter*, I, 71; *Leven van C. Tromp*, p. 66; *Memorials of the life of Penn*, I, 435.

— <sup>2)</sup> *Letters rel. to the f. D. w.*, II, 232. — <sup>3)</sup> *Ibid.*, II, 338. — <sup>4)</sup> *Ibid.* — <sup>5)</sup> *Letters rel. to the f. D. w.*, II, 115; *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—52, IV, 376, mit Black-Ness ist wohl Blanc-Nez gemeint oder, wenn gleichbedeutend mit Swarteness, Cap Gris-Nez. — <sup>6)</sup> *Letters rel. to the f. D. w.*, II, 9, 145, 338; *Leven van M. de Ruyter*, I, 68; *Leven van C. Tromp*, p. 65. — <sup>7)</sup> *Letters rel. to the f. D. w.*, II, 117, 181. — <sup>8)</sup> *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—52, IV, 376—377; *Letters rel. to the f. D. w.*, II, 118. — <sup>9)</sup> *Letters rel. to the f. D. w.*, II, 117, 232; *Whitelocke's Memorials*, p. 517; vgl. *Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de G. v. d. St.*, V, 6. — <sup>10)</sup> *Holl. Mercurius*, 1652, p. 88; *Ontstelde zee*, p. 46.

Westindienfahrer abzufangen<sup>1)</sup>. 26./VIII./5./IX. Penn hatte 3 Tage zu kreuzen zwischen Ness (Dungeness) und der französischen Küste mit Speaker, Garland, Worcester, Nonsuch, Foresight, Sapphire, Portsmouth, Nightingale, Paradox, Giftpink, Hercules of London, Richard and Martha<sup>2)</sup>. 27./VIII./6./IX. hatte sich die englische Flotte zerstreut, 25 Schiffe waren vor Dover, 10 in the Downs, 16 nahe the Varne-Untiefen (südwestlich von Dover)<sup>3)</sup>. Da die Fahrzeuge unrein, wurden täglich einige sauber gemacht und dazu 6—8 zugleich nach Dover oder the Downs gesandt<sup>4)</sup>. 28./VIII./7./IX. Penn konnte bei Boulogne 6 reiche Mittelmeerfahrer erbeuten<sup>5)</sup>. Er wurde infolge der Nachricht von der eventuellen Segelbereitschaft der neuen holländischen Flotte durch Kapitän Moulton zu Blake zurückbefohlen<sup>6)</sup>. Letzterer hatte von neuem die Weisung erhalten, aus the Downs auszulaufen, um die Holländer aufzusuchen<sup>7)</sup>. Diese fürchteten eine Verbindung Blakes und Ayscues, die, wenn vereint, erst de Ruijter, dann de With schlagen würden<sup>8)</sup>. 4./I4./IX. zeigte sich Blake vor Calais<sup>9)</sup>. Seine Hauptabsicht war, sich mit Ayscue zu verbinden, der um dieselbe Zeit aus Plymouth, mit den 6 von ihm geschickten Schiffen verstärkt, ausgesegelt<sup>10)</sup>. Sein Kreuzen vor Calais bewies aber, daß er vorher noch andere Dinge im Auge hatte. Der französische Admiral César de Vendôme (Sohn Henris IV. und der Gabrielle d'Estrées 1594—1665) war zur Befreiung Dünkirchens (Verteidiger Godefroi d'Estrades, Relation inédite de la défense de Dunkerque 1651-52 par le maréchal d'Estrades, publiée par Phil. Tamizey de Larroque, Paris et Bruxelles 1872), ausgelaufen und bis Dieppe gekommen. Er hatte von hier aus 4./I4./IX. 8 Kriegsschiffe zur Begleitung der Vorratsschiffe nach Dünkirchen abgesandt. Kaum hatten diese Calais passiert, als sie um 4.—5./I4.—15./IX. von Blake überfallen und überwältigt wurden<sup>11)</sup>. Die Gründe für sein

1) Holl. Mercurius, 1652, p. 88. — 2) Letters rel. to the f. D. w., II, 136. — 3) Letters rel. to the f. D. w., II, 181, 185, 202. — 4) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden v. d. St., V, 14; vgl. *ibid.*, V, 18. — 5) Holl. Mercurius, 1652, p. 93; Backer's Chronicle, p. 632; Heath's Chronicle, II, 326. Diese sowohl wie die von Blake genommenen Handelsschiffe waren wohl ein Teil der von Richewijn und Roetering vergeblich erwarteten Handelsflotte, vgl. Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 14. — 6) Letters rel. to the f. D. w., II, 139. — 7) Holl. Mercurius, 1652, p. 82; Ontstelde zee, p. 45; L. v. Aitzema, III, XXXII, 747. — 8) L. v. Aitzema, III, XXXII, 747. — 9) Letters rel. to the f. D. w., II, 166. — 10) *Ibid.*, II, 165. — 11) Holl. Merc., 1652, p. 87; Heath's Chronicle, II, 325; Letters rel. to the f. D. w., II, 9, 234; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 17; Abraham du Quesne par Jal, Paris 1873, I, 202—203; History of the Common-

Verhalten gegenüber einem Staate, mit dem England sich nicht in Kriegszustand befand, sollen eine Vergeltung gewesen sein für den Handel betreffende Schädigungen, Seeräubereien (vgl. *A Life of Richard Badiley* by Thomas Alfred Spalding, Westminster 1899, p. 52, nach *Common Journals* VI, 489), Parteinahme für die Royalisten, Schutz des Prinzen Rupert und die dem holländischen Viceadmiral Jan van Galen gewährte Erlaubnis, die französischen Häfen der Provence zu benutzen, bestanden haben<sup>1)</sup>. Dünkirchen im Besitze Frankreichs wurde als Angriffsbasis für holländische Flotten gegen die englischen Küstenstädte gefürchtet<sup>2)</sup>. Die englische Regierung war sich voll bewußt, daß sie bei diesem rücksichtslosen Zeigen ihrer Überlegenheit zur See nichts aufs Spiel setzte. Die Folge war, daß sich Dünkirchen 6./16./IX. an die Spanier unter Erzherzog Leopold Wilhelm, dem Engel (Bruder Kaiser Ferdinands III.) übergeben mußte, da jeder rechtzeitige Entsatz unmöglich geworden<sup>3)</sup>. Es war 1299 unter Philippe IV le Bel, zum erstenmal von den Franzosen genommen und bis 1305 behauptet worden<sup>4)</sup>. Von 1540—1558 war es im Besitze der Engländer (Ersch-Gruber). Dann hatten es die Franzosen 1558 unter Paul de la Barthe, seigneur de Thermes, maréchal<sup>5)</sup>, 1583<sup>6)</sup> und zum letztenmal 1646 unter Louis II., de Bourbon, prince de Condé, wieder erobert. 5./15./IX. befand sich Blake zu Dover<sup>7)</sup>, wohin er seine Prisen in Sicherheit gebracht<sup>8)</sup>. Er segelte 7./17./IX. wieder aus the Downs mit 60—70 Schiffen<sup>9)</sup>, um Ayscue im Kanal aufzusuchen und sich mit ihm zu vereinen<sup>10)</sup>. Auch sollte er Handelsfahrzeuge nach Honfleur (Seinemündung) begleiten<sup>11)</sup>. 14./24./IX. fand ein Zusammentreffen Blakes und

---

wealth by Gardiner, II, 130; England in the Mediterranean by Corbett, London 1904, I, 255; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 518, Datum 7./17./IX. nicht ganz zutreffend. Die Beute, die Blake hier anheimfiel, siehe Holl. Mercurius, 1652, p. 87; The History of England by John Oldmixon, London 1730, I, p. 406. — <sup>1)</sup> England in the Mediterranean by Corbett, London 1904, I, 255; From Howard to Nelson by Laughton, London 1899, p. 97; vgl. La Nouvelle Revue, Paris 1845, numéro du 15 novembre Cromwell et Mazarin par Grimblot; The English Historical Review, vol. XI, July 1896, No. 43, Cromwell and Mazarin in 1652 by S. Gardiner, p. 479—509; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 55, zieht Vergleiche zwischen diesem Überfall und dem Wegführen der dänischen Flotte vor Kopenhagen 1807. — <sup>2)</sup> Blake by Dixon, p. 172—173. — <sup>3)</sup> Heath's Chronicle, II, 325; Abraham du Quesne par Jal, I, 206. — <sup>4)</sup> Vivien de St.-Martin; Grande Encyclopédie. — <sup>5)</sup> Pierre Larousse. — <sup>6)</sup> Vivien de St.-Martin. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 9. — <sup>8)</sup> Heath's Chronicle, II, 325; Holl. Mercurius, 1652, p. 87. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 236; Ontstelde zee, p. 50. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 236; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 19. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 394.

Ayscues statt<sup>1)</sup>. Vermutlich wurden einige Schiffe unter denselben ausgewechselt, da verschiedene Fahrzeuge des letzteren, wie Ruby, Pelican und Falmouth, von dieser Zeit an in der Flotte des ersteren vorkommen. Ayscue konnte mit den reparaturbedürftigsten Schiffen seinen Weg nach the Downs anscheinend ohne Gefahr, auch wohl ohne Deckung durch Blake, fortsetzen, weil die Meldungen vom Auslaufen der anderen holländischen Flotte sich als verfrüht erwiesen hatten. Blake wird für geraten gefunden haben, noch auf de Ruijter zu passen. Nachts lagen die Engländer bei (lain-a-try)<sup>2)</sup>. 15./25./IX. war Blake nordöstlich von Bolt-Head (zwischen Salcombe und Start-Point). Er segelte nach Torbay weiter. Diesen Hafen wählte er wohl, um vor Wind und Wetter besser geschützt zu sein, vielleicht auch, um seine Flotte neu zu ordnen für einen evtl. bevorstehenden Kampf mit de Ruijter. Er ließ Penn mit 15 Fahrzeugen vor Start zurück<sup>3)</sup>. Dieser sichtete hier die Holländer luvwärts von sich (erste Berührung mit denselben s. früher)<sup>4)</sup>. Assurance kam in Schußgefecht mit ihnen<sup>5)</sup>. 16./26./IX. befand sich Penn unterhalb Start. Er bekam von Blake Verstärkung durch John Taylor I (Laurel) mit Worcester, Diamond, Pelican, Sapphire, Hound, Falmouth, Paradox<sup>6)</sup> und den Befehl, nach Torbay zu demselben zu segeln, wenn die Holländer außer Sicht<sup>7)</sup>. Blake war der Ansicht, daß die Holländer einem Gefecht auszuweichen suchten<sup>8)</sup>. 17./27./IX. fuhr Penn von Start-Point nach Berry-Head (südlich von Torquay)<sup>9)</sup>. Kapitän Wolter (Mayflower I) kam von der Flotte ab<sup>10)</sup>. 18./28./IX. lief Blake aus Torbay aus und vereinte sich wieder mit Penn<sup>11)</sup>. 19./29./IX. zeigte er sich vor Start<sup>12)</sup>, segelte dann an Weymouth vorbei<sup>13)</sup>. Wind und Wetter, neben mangelhafter Erkundung (s. früher), hatten ihn gehindert, de Ruijter den Weg

---

1) Whitlocke's Memorials, p. 519. — 2) Memeorials of the life of Penn, I, 440. — 3) Letters rel. to the f. D. w., II, 184; Memorials of the life of Penn, I, 440, 443; vgl. Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 21. — 4) Letters rel. to the f. D. w., II, 184; Memorials of the life of Penn, I, 441; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 21. — 5) Whitlocke's Memorials, p. 519; Memorials of the life of Penn, I, 443—444; vgl. Oud-Holland, zeventiende Jaarg. 1899, eerste Aflevering, p. 34; Heath's Chronicle, II, 326; verwechelte de With mit de Ruijter, Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 21. — 6) Memorials of the life of Penn, I, 443. — 7) Ibid., I, 444. — 8) Whitlocke's Memorials, p. 519. — 9) Memorials of the life of Penn, I, 445. — 10) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 406. — 11) Letters rel. to the f. D. w., II, 184; Memorials of the life of Penn, I, 445, 446. — 12) Letters rel. to the f. D. w., II, 184. — 13) Whitlocke's Memorials, p. 519, das Datum 15./25./IX. trifft nicht ganz zu.

zu de With zu verlegen <sup>1)</sup>. 20./30./IX. sandte er nach Portsmouth Kapitän Young (Worcester), Sapphire, Princess Mary, Arms of Holland, Dolphin <sup>2)</sup>. Er fuhr an St.-Helens-Point <sup>3)</sup> und Portsmouth <sup>4)</sup> vorbei, wo sich seine und der Rest von Ayscues diensttauglichen Fahrzeugen vereinigten <sup>5)</sup>. Letztere werden sich, nachdem ihre beschädigten Kameraden in Sicherheit, wieder der Hauptflotte zugewendet haben. Die Zahl der für die nachfolgende Schlacht in Betracht kommenden Schiffe schwankte zwischen 50—60 <sup>6)</sup>, 64 <sup>7)</sup>, 65 <sup>8)</sup>, 67 <sup>9)</sup>, 68 <sup>10)</sup>, 70 <sup>11)</sup>, 72—73 <sup>12)</sup>.

Die Verstärkung, die Blake in der Nacht nach dem ersten Schlachttag erhielt, schwankte zwischen 16 <sup>13)</sup>, 20 <sup>14)</sup> und 22 Schiffen <sup>15)</sup>. Wir können die Schiffszahl 67 für den ersten Tag und den Zuwachs von 16 als am wahrscheinlichsten annehmen.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte englische Flotte (s. frühere Listen).

I. Klasse	Kanonen	Mann	Tonnen
Robert Blake, Admiral, Resolution <sup>16)</sup> Kapitän Jervis <sup>17)</sup> .	85	500	976—1361
Reed (Read) <sup>18)</sup> , the Sovereign of the Seas <sup>19)</sup> . . . . .	100	600—700	1550

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 104; A. de Wicquefort, II, 152; Ontstelde zee, p. 50; Leven van M. de Ruiter, I, 71; Leven van C. Tromp, p. 66; vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 209; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 136. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651 bis 52, IV, 406, 411. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 184. — <sup>4)</sup> Heath's Chronicle, II, 326. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 104; Whitelocke's Memorials, p. 520. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 282. — <sup>7)</sup> Ibid., II, 338. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 314; L. v. Aitzema, III, XXXII, 750, 65 mit 10 Kitsen (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 23, 29, 30. — <sup>9)</sup> Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal, p. 33. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 218, 296; Lambert van den Bos, p. 605; Leven van M. de Ruiter I, 72; Leven van C. Tromp, p. 70. — <sup>11)</sup> La vie du M. de Ruyter par Piélat, I partie, p. 77. Bescheiden mit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 25, 26, 28. — <sup>12)</sup> Letters rel to the f. D. w., II, 356, 360. Verhandlungen en onuitgegeven stukken door J. C. Jonge, 's-Gravenhage 1827, I, 177. — <sup>13)</sup> Lambert van den Bos, p. 605; Letters rel. to the f. D. w., II, 296, 301; Leven van C. Tromp, p. 71; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 19; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 38; Naval warfare by Colomb, p. 37. — <sup>14)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 750. — <sup>15)</sup> A. de Wicquefort, II, 152; Holl. Mercurius, 1652, p. 105; Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal, p. 33; Ontstelde zee, p. 51. — <sup>16)</sup> Siehe früheres, Sir Baker's Chronicle, ed. by E. Phillips, p. 633. — <sup>17)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 521; Memorials of the life of Penn, I, 447, 452; Jervis, Purvis, vgl. The Memoirs of E. Ludlow, I, 332; Jarvis; Ontstelde zee, p. 52, Purvitz. — <sup>18)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 365; Letters rel. to the f. D. w., II, 118; Battles of the British navy by Joseph Allen, London 1872, I, 41. — <sup>19)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 166; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 18; Memorials of the life of Penn, I, 447; From



Thomas Tiddiman (Tyddiman), Leutnant <sup>1)</sup>.

Thomas Scott, Schiffer <sup>2)</sup>.

Thomas Taylor, Stückmeister <sup>3)</sup>.

	II. Klasse	Kanonen	Mann	Tonnen
William Penn, Viceadmiral, James <sup>4)</sup>	60—70	250—380	792	

Howard to Nelson by Laughton, London 1899, p. 98, nicht mehr Royal Sovereign, sondern nur Sovereign genannt; selten Commonwealth (Oppenheim, p. 338), wegen seiner Vergoldung am Spiegel Golden Devil (The Diary of John Evelyn, I, 26), von den Holländern Gouden Duivel genannt (Whitelocke's Memorials, p. 521; Heath's Chronicle, II, 326). Die Baukosten wurden durch das Schiffsgeld (shipmoney) aufgebracht (The Diary of John Evelyn, I, 26). Dieses Schiff soll die Ursache zur Erhebung des Schiffsgeldes gewesen sein (The Diary of John Evelyn, II, 50). Das Holz wurde von der Rinde während des Wuchses im Frühjahr getrennt und nicht vor dem 2. Herbst gefällt. Es wurde mit der Zeit immer schwerer, einen Nagel in dasselbe zu treiben (Pepys, The Diary, V, 44; The Quarterly Review, VIII, p. 35); 21./XII. 1635 soll das Schiff in die Docke zu Woolwich gebracht und im Oktober 1637 vom Stapel gelassen sein (The battleship by Walter Wood, London 1912, p. 32). Es wurde also in ungefähr 21 Monaten der erste Dreidecker fertiggestellt (Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 7). Die Kiellänge betrug 127' oder 42,6 m, die Länge vom Bug bis zum Spiegel 232', die Weite 48' = 15,2 m, die Tiefe 19,4—20', der Tiefgang 22' oder 6,1 m. Vom Grund des Kiels bis zur Spitze der Laterne rechnete man 76' oder zirka 22,8 m. Das Galion war 12 m lang und lag sehr niedrig über dem Wasser. Das untere Verdeck hatte 30 32—24-Pfünder das mittlere 30 18—12-Pfünder, das obere 26 Kanonen, das Vorderkastell 12, das Hinterkastell 14. Außerdem sollen 10 Bug- und 10 Heckstücke vorgesehen gewesen sein. Das Schiff hatte 5 Laternen. In der größten konnten 10 Mann aufrecht stehen. Es hatte 11 Anker im Gewicht von je 44—60 Ctr., die Grundtakelage und Ankerseile machten etwa 60 tons, das Takelwerk 30 tons aus (Pepys, The Diary, V, 52; Publications of the N. R. S., vol. VII, M. Hollonds second discourse of the navy, p. 253; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 474; Lives of the British admirals by Southey, London 1840, V, 212, 215, 216, 217; The ship, its origin, by Steinitz, London 1849, p. 228; A History of Naval Architecture by Fincham, London 1851, p. 53; Memorials of the life of Penn, I, 438; Naval gunnery by Garbett, London 1897, p. 9—10; Moritz Rühlmann, Allgem. Maschinenlehre, Berlin 1903, V, 238; Die allmähliche Entwicklung des Segelschiffes, von Arenhold, im Jahrbuch der Schiffsbautechn. Gesellschaft, Berlin 1906, VII. Bd., XXIII. Beitr., p. 658; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 7; The battleship by Walter Wood, p. 35). Als Dreidecker soll es 1637 Tonnen groß gewesen sein (An History of M. A. by Charnock, II, 483). Es erwies sich als zu schwer und zu wenig stabil (Stenzel, Seekriegsgesch., III, 7), deshalb wurde es 1651/52 in einen Zweidecker verwandelt (An History of M. A. by Charnock, II, 483; Oppenheim, p. 338; Ancien and modern ships by G. C. V. Holmes, London 1900, p. 104). Seine Größe soll danach vorerst 1141 Tonnen (An History of M. A. by Charnock, II, 377, 483) oder 2072 Bruttotonnen betragen haben (Oppenheim, p. 338). Der Tonnengehalt erhöhte sich bald wieder. In den späteren Listen schwankt die Angabe desselben von 1554—1605 (A descriptive catalogue of the naval manuscripts, I, 256, 266; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXII, p. 244; An History of M. A. by Charnock, II, 382, 483; vgl. England in the Mediterranean by Corbett, I, 180, 1500 tons), die Angabe der Kanonen von 100—104 (A descriptive catalogue of the naval manuscripts, I, 256, 266; An History of M. A. by Charnock, II, 377, 382; Memorials of the life of Penn, I, 438; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXII, p. 244), der Mannschaften von 600—815 (A descriptive catalogue of the n. m., I, 256, 266; An History of M. A. by Charnock, II, 382; Memorials of the life of Penn, I, 438). Wir können den Tonnengehalt zu 1500, die Kanonen zu 100 und die Mannschaften zu 6—700 annehmen. Unter letzteren befanden sich 100 Mann vom Regiment Ingoldsby zu Dover (Letters rel. to the f. D. W., II, 118, 120). — <sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 365. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. W., II, 46. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 331. — <sup>4)</sup> siehe früher, vgl. A descriptive catalogue of the n. m., I, 256; ibid., I, 266—280, 1633 gebaut; An History of M. A. by Charnock, II, 382; Memorials of the life of Penn, I, 452, 491; II, 614.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Nehemia Bourne, Contreadmiral, Andrew <sup>1)</sup> . . . . .	52—56	280	775—783
Thomas Todd, Freiwilliger <sup>2)</sup>			
Benjamin Blake, Triumph <sup>3)</sup> . . . . .	60—62	300—350	776—779
John Mann, Victory <sup>4)</sup> . . . . .	52	260—300	690—721
— Unicorn <sup>5)</sup> . . . . .	46—50	260	723—767
III. Klasse			
John Gilson (Guilson), Speaker <sup>6)</sup> . . . . .	52	260—280	691—777
Osborn, Garland <sup>7)</sup> . . . . .	40—44	180—200	567
Robert Orchard, Schiffer <sup>8)</sup> . . . . .			
— Lion <sup>9)</sup> . . . . .	48—50	180—200	550—600
James Peacock, Prosperous I of London <sup>10)</sup>	40—44	170	600
— Kentish . . . . .	46	180 <sup>11)</sup>	601 <sup>12)</sup>
IV. Klasse			
John Lambert, Convertine <sup>13)</sup> . . . . .	40—44	140—200	500
Thomas Hulman, Seekadett <sup>14)</sup>			

<sup>1)</sup> Siehe früher, vgl. A descriptive catalogue of the n. m., I, 256; *ibid.*, I, 266—280. 1622 gebaut; A discourse upon the present state of his Majestys navy by Slyngesbie, p. 362, in Publ. of the N. R. S., vol. VII; Whitelocke's Memorials, p. 521; An History of M. A. by Charnock, II, 382; Memorials of the life of Penn, II, 614. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, London 1879, VI, 389, sein Arm dicht am Körper abgeschossen, einige Tage danach gestorben, hinterließ s. Witwe Judith und ein Kind. — <sup>3)</sup> Siehe früher, vgl. A descriptive catalogue of the n. m., I, 256; *ibid.*, I, 266—80, 1623 gebaut; A discourse upon the present state of his Majestys navy by Slyngesbie, p. 362, in Publ. of the N. R. S., vol. VII; Heath's Chronicle, II, 327; An History of M. A. by Charnock, II, 382. — <sup>4)</sup> Siehe früher, Memorials of the life of Penn, I, 236; vgl. A descriptive catalogue of the n. m., I, 256; *ibid.*, I, 266—280, 1620 gebaut; A discourse upon the present state of his Majestys navy by Slyngesbie, p. 362; An History of M. A. by Charnock, II, 382; The battleship by Wood, p. 50. — <sup>5)</sup> Siehe früher, vgl. A descriptive catalogue of the n. m., I, 256—57; *ibid.*, I, 266—280, 1633 gebaut; An History of M. A. by Charnock, II, 383; Memorials of the life of Penn, I, 238. — <sup>6)</sup> Siehe früher, wohl vergrößert worden, vgl. A descriptive catalogue of the n. m., I, 256—59; *ibid.*, I, 266—280, 1649 gebaut; Letters rel. to the f. D. w., II, 136, 289; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 483; An History of M. A. by Charnock, II, 383; Oppenheim, p. 330—31; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 112; *ibid.*, chap. XXII, p. 245. — <sup>7)</sup> Siehe früher, vgl. A discourse upon the present state of his Majestys navy by Slyngesbie, p. 362; Letters rel. to the f. D. w., II, 136, 288. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 184. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 118; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 376, 377; A descriptive catalogue of the n. m., I, 256—257; *ibid.*, I, 266—280 1640 geb.; An History of M. A. by Charnock, II, 383. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 442, 522; Letters rel. to the f. D. w., IV, 294; nicht zu verwechseln mit Prosperous II of London, 300 tons (Cal. of the St. P. D. S., 1652—1653, V, 550). — <sup>11)</sup> A descriptive catalogue of the n. m., I, 256—280; Oppenheim, p. 330—35. 1652 geb.; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 188. — <sup>12)</sup> The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 109; Oppenheim, p. 332—33. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 120; A discourse upon the present state of his Majestys navy by Slyngesbie, p. 362; A descriptive catalogue of the n. m., I, 258; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 108; Memorials of the life of Penn, I, 236; Oppenheim, p. 330—31, die Angabe von 800 tons (An History of M. A. by Charnock, II, 383) ist falsch. — <sup>14)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 610.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Anthony Holding, Ruby <sup>1)</sup> . . . . .	40—42	150—180	550—556
Roger Martin, Diamond <sup>2)</sup> . . . . .	40	140—150	547—548
John Taylor I, Laurel <sup>3)</sup> . . . . .	40—46	180	489
— Richard and Martha <sup>4)</sup> . . . . .	40	180	500
— Honour . . . . .	40	ca. 150	ca. 475
Robert Graves II, Great President <sup>5)</sup> . . . . .	42—44	180	445—505
— London I <sup>6)</sup> . . . . .	40	200	445—505
— Oak <sup>7)</sup> . . . . .	32—40	120	ca. 400
— Tiger <sup>8)</sup> . . . . .	36—40	130—170	402—447
Joseph Jordan, Pelican <sup>9)</sup> . . . . .	36—40	150—180	500
John Mildmay, Nonsuch <sup>10)</sup> . . . . .	36	150	389—400
— Reformation of London <sup>11)</sup> . . . . .	36—40	160	444
— Revenge <sup>12)</sup> . . . . .	36	ca. 130	400
John Pierce (Pearce) Providence <sup>13)</sup> . . . . .	32	120	304—358
Golding, Hound <sup>14)</sup> . . . . .	36	120	ca. 380

1) Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., II, 270, 275; A descriptive catalogue of the n. m. I, 258, 259; *ibid.*, I, 274—75, 1651/52 gebaut, 539 tons wohl verdrückt; An History of M. A. by Charnock, II, 378, 383; Memorials of the life of Penn, I, 453; The Royal Navy by Clowes, chap. XX, 111; chap. XXI, 187; Oppenheim, p. 332—33; vgl. The Royal Navy by Clowes, II vol., chap. XXII, 246, 530 tons, dies wohl für 550 tons zu lesen. — 2) Letters rel. to the f. D. w., II, 289; A descriptive catalogue of the n. m., I, 258; *ibid.*, I, 266—280; Oppenheim, p. 330—35, 1651/52 geb.; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXII, 245; Oppenheim, p. 330—31; Memorials of the life of Penn, I, 493. — 3) Siehe früher, Memorials of the life of Penn, I, 443; ein sehr guter Segler (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 158), 489 tons (An History of M. A. by Charnock, II, 377; Oppenheim, p. 330—35, 1651 gebaut. — 4) Letters rel. to the f. D. w., II, 136; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521; *ibid.*, 1652—53, V, 555; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, 187. — 5) An History of M. A. by Charnock, II, 378, 383; Oppenheim, p. 330—31, 1649 gebaut; vgl. A descriptive catalogue of the n. m., I, 258—59, 270—271. — 6) Letters rel. to the first D. w., II, 118; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, 187. — 7) Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., IV, 279; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 188. — 8) Siehe früher, A descriptive catalogue of the n. m., I, 259; *ibid.*, I, 266—280, 1647 geb.; An History of M. A. by Charnock, II, 378, 383; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, 187. — 9) Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., II, 272, 275; Memorials of the life of Penn, I, 443, 453; vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 384—385. — 10) Siehe früher, ein guter Segler (Letters rel. to the f. D. w., II, 269; *ibid.*, V, 301); A descriptive catalogue of the n. m., I, 258—259; *ibid.*, I, 266—280, 1646 geb.; Letters rel. to the f. D. w., II, 136; The Nonpareille (The Memoirs of Sir E. Ludlow, I, 331); Memorials of the life of Penn, I, 237, 303, 449. — 11) Siehe früher, Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521; Letters rel. to the f. D. w., IV, 280; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187. — 12) Jedenfalls Revenge of Whitehall oder Marmaduke of London gemeint, siehe früher. — 13) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 488, 491; A descriptive catalogue of the n. m. I, 258—275, früher der Tonnengehalt geringer 1637 gebaut; An History of M. A. by Charnock, II, 378, 383; Memorials of the life of Penn, I, 237. — 14) An History of M. A. by Charnock, II, 385; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, 109; *ibid.*, chap. XXI, 187; Memorials of the life of Penn, I, 443, 445; Oppenheim, p. 332—33.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Samuel Howett, Foresight <sup>1)</sup> . . . . .	34—42	140—150	513—548
— Reserve <sup>2)</sup> . . . . .	34—40	140—150	512—576
Walter Hoxton, Anthony Bonadventure <sup>3)</sup> . . . . .	36	110	ca. 380
— Hercules of London <sup>4)</sup> . . . . .	34	ca. 120	480
Thomas Vallis, Expedition . . . . .	30—32	120	301—357 <sup>5)</sup>
John Stoakes, Dragon <sup>6)</sup> . . . . .	32—38	130—150	378—470
Robert Sanders (Saunders), Assurance <sup>7)</sup>	32—36	150—160	341—350
Richard Gibson, Zahlmeister <sup>8)</sup>			
William Brandley, Portsmouth <sup>9)</sup> . . . . .	32—36	150—160	422—463
Edmund Curteis, Guinea <sup>10)</sup> . . . . .	32	140	375
Thomas Maryott, Discovery <sup>11)</sup> . . . . .	20—34	120	344—400
Thomas Hayward, Gillyflower <sup>12)</sup> . . . . .	28	120	400

<sup>1)</sup> Siehe früher, A descriptive catalogue of the n. m., I, 258, 259; *ibid.*, I, 266—280, 1650 geb.; schlechter Segler (Letters rel. to the f. D. w., V, 250, Foresight statt Forester zu lesen); Letters rel. to the f. D. w., II, 136, IV, 293; An History of M. A. by Charnock, II, 383; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, 108; *ibid.* chap. XXI, 187; *ibid.*, chap. XXII, 245; Memorials of the life of Penn, I, 311; Oppenheim, p. 330—31. — <sup>2)</sup> Siehe früher, A descriptive catalogue of the n. m., I, 258—59; *ibid.*, I, 266—280, 1650 geb.; An History of M. A. by Charnock, II, 378, 386; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 114; *ibid.*, chap. XXII, p. 246; Memorials of the life of Penn, I, 303; Oppenheim p. 330—31. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 159, die Eigentümer des Schiffes waren Gilbert Keate, Nathan Wright, Thomas Jennings, James Man; Letters rel. to the f. D. w., III, 230. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521; Letters rel. to the f. D. w., II, 136. — <sup>5)</sup> Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., IV, 278; A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 256—280, geb. 1637; An History of M. A. by Charnock, II, 383, früher war der Tonnengehalt geringer; vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 378; Memorials of the life of Penn, I, 237. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 120; *ibid.*, IV, 293; A descriptive catalogue of the n. m., I, 258, 259; *ibid.* I 266—280, 1647 geb.; An History of M. A. by Charnock, II, 383; The Royal Navy by Clowes vol. II, chap. XXI, 188; *ibid.*, chap. XXII, 245; Memorials of the life of Penn, I, 103. — <sup>7)</sup> Siehe früher, A descriptive catalogue of the n. m., I, 257; *ibid.*, I, 266—280, 1646 geb.; Letters rel. to the f. D. w., IV, 279; An History of M. A. by Charnock, II, 384; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187; Memorials of the life of Penn, I, 237, 311, 443. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 6, 8; Memorials of the life of Penn, II, 614. — <sup>9)</sup> Siehe früher, A descriptive catalogue of the n. m., I, 258—59, 274; *ibid.*, I, 266—80; The Royal Navy by Clowes, vol. II chap. XX, p. 114, 1649/50 geb.; Letters rel. to the f. D. w., II, 136; *ibid.*, IV, 278; An History of M. A. by Charnock, II, 384; Memorials of the life of Penn, I, 303; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187; *ibid.*, chap. XXII, 246; Oppenheim, p. 330—31. — <sup>10)</sup> Siehe früher, Letters rel. to the first D. w., II, 275; Memorials of the life of Penn, I, 453; vgl. A descriptive catalogue of the n. m., I, 258—59; Letters rel. to the f. D. w., IV, 279; An History of M. A. by Charnock, II, 378, 384; Memorials of the life of Penn, I, 303; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 109; *ibid.*, chap. XXI, p. 187; Oppenheim, p. 330—31. — <sup>11)</sup> Siehe früher, vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 378, 383, 42 Kan. 180 Mann, 700 tons, wohl verdruckt für 400; Memorials of the life of Penn, I, 238. — <sup>12)</sup> Siehe Früheres, Letters rel. to the f. D. w., IV, 293; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, 187; Oppenheim, p. 330—31; An History of the M. A. by Charnock, II, 384, 700 tons, wird für 400 verdruckt sein.

	V. Klasse	Kanonen	Mann	Tonnen
— Sampson I <sup>1)</sup>	. . . . .	32	140	252—300
— Waterhound <sup>2)</sup>	. . . . .	32	120	ca. 300
Henry Toope, Giles of London <sup>3)</sup>	. . . . .	32	100	281
William Badiley <sup>4)</sup>	— . . . . .	30—32	ca. 120	ca. 265
— Middelburgh (Middleborough) <sup>5)</sup>	. . . . .	30—32	120	ca. 265
— Advantage <sup>6)</sup>	. . . . .	26—40	70—100	ca. 200
— Golden Dove <sup>7)</sup>	. . . . .	ca. 30	ca. 100	ca. 215
— Sophia I <sup>8)</sup>	. . . . .	26	ca. 120	300
— Marygold <sup>9)</sup>	. . . . .	30	100	ca. 215
— Mary Prize <sup>10)</sup>	. . . . .	36—37	120	300
John Day, Old Warwick <sup>11)</sup>	. . . . .	28	90	ca. 275
Nathan Buskill, Hector I <sup>12)</sup>	. . . . .	28	70	150—266
— Falmouth <sup>13)</sup>	. . . . .	26	100	300
— Seven Brothers of London <sup>14)</sup>	. . . . .	26	ca. 90	300
— Convert of Liverpool <sup>15)</sup>	. . . . .	26—32	90—120	180—250
— Pearl <sup>16)</sup>	. . . . .	24—28	90	260—287
John Sherwin, Primrose <sup>17)</sup>	. . . . .	24	90	287

1) Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., II, 133; *ibid.*, IV, 293; An History of M. A. by Charnock, II, 384; Memorials of the life of Penn, I, 238; Oppenheim, p. 332—33. — 2) Letters, rel. to the f. D. w. IV, 279; An History of the M. A. by Charnock, II, 385; Oppenheim, p. 332—33. — 3) Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., II, 281; Cal. of the St. P. D. S., 1651 bis 52, IV, 521; *ibid.*, 1652—53, V, 330; Letters rel. to the f. D. w., IV, 293. — 4) Letters rel. to the f. D. w., II, 282, 289; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 447; *ibid.*, of the reign of Ch., II, 1665—66, London 1864, V, 16, nicht zu verwechseln mit Kapitän Richard Badiley, der im Mittelmeer befehligte. — 5) Letters rel. to the f. D. w., IV, 278; An History of M. A. by Charnock, II, 385; The Royal Navy by Clowes, II, chap. XX, 110; *ibid.*, chap. XXI, 187; Oppenheim, p. 332—333. — 6) Siehe früher, An History of M. A. by Charnock, II, 385; Oppenheim, p. 330—31. — 7) Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., II, 133. — 8) An History of M. A. by Charnock, II, 384; Oppenheim, p. 332—333; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 112. — 9) Siehe früher, An History of M. A. by Charnock, II, 378, 383, aber nicht IV. Klasse; Oppenheim, p. 331—32. — 10) Siehe früher, An History of M. A. by Charnock, II, 385, 500 Tonnen verdrückt statt 300; vgl. The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187; Oppenheim, p. 330—31. — 11) Siehe früher, vgl. Letters rel. to the f. D. w., IV, 284; An History of M. A. by Charnock, II, 385; Memorials of the life of Penn, I, 303. — 12) Siehe früher, vgl. A descriptive catalogue of the n. m., I, 260; An History of M. A. by Charnock, II, 372, 384; Memorials of the life of Penn, I, 237, 303, nicht zu verwechseln mit Hector (Letters rel. to the f. D. w., II, 39). — 13) Siehe früher, Memorials of the life of Penn, I, 443; vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 385; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187; Oppenheim, p. 332—33. — 14) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 519. — 15) Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., II, 133; A descriptive catalogue of the n. m., I, 260; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 188; vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 385. — 16) Siehe früher, A descriptive catalogue of the n. m., I, 266—280, 1651 geb.; An History of M. A. by Charnock, II, 379, 385; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 111; *ibid.*, chap. XXI, p. 187; Oppenheim, p. 330—31. — 17) Siehe früher, A descriptive catalogue of the n. m., I, 266—80, 1651 geb.; An History of M. A. by Charnock, II, 379, 385; vgl. Oppenheim, p. 330—31.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Philip Holland, Cygnet I <sup>1)</sup> . . . . .	24	80	233
Edmund Chapman, Recovery I <sup>2)</sup> . . . . .	24	70	300
Thomas Penrose, Concord of Yarmouth <sup>3)</sup> . . . . .	24	70	ca. 260
James Reynolds, Nightingale <sup>4)</sup> . . . . .	22—26	90—100	289—300
Richard Stayner, Mermaid <sup>5)</sup> . . . . .	22—24	90	287—309
John Seaman, Fox I <sup>6)</sup> . . . . .	20—22	80—90	200

## VI. Klasse

Henry Southwood, Greyhound <sup>7)</sup> . . . . .	18—20	80—90	120—150
— Giftpink <sup>8)</sup> . . . . .	12	60	120
Anthony Archer, Paradox <sup>9)</sup> . . . . .	12—14	60—70	120
James Coppin Hart <sup>10)</sup> . . . . .	10	50—60	120
— Little President <sup>11)</sup> . . . . .	12—26	80	ca. 130

Rechnen wir bei Golden Dove 30 Kanonen, so erhalten wir in Summa circa 2389 Kanonen.

Rechnen wir bei dem Schiff des Kapitän Badiley 120, Honour 150, Revenge 130, Hercules of London 120, Golden Dove 100, Sophia I, 120, Seven Brothers 90 Mann, so erhalten wir in Summa etwa 10,160 Mann.

Den durchschnittlichen Tonnengehalt können wir zu 28,190 Tonnen annehmen.

<sup>1)</sup> Siehe früher, An History of M. A. by Charnock, II, 385; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 108, 1650 geb.; Memorials of the life of Penn, I, 237. — <sup>2)</sup> Siehe früher, An History of M. A. by Charnock, II, 385; Memorials of the life of Penn, I, 237, 303; Oppenheim, p. 332—33; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 556, Recovery of London 500 tons. — <sup>3)</sup> Siehe früher, vgl. Oppenheim, p. 330—31, 26 Kan. — <sup>4)</sup> Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., II, 136; A descriptive catalogue of the n. m., I, 260; *ibid.*, I, 266—280, 1651 geb.; An History of M. A. by Charnock, II, 379, 385; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 110; Oppenheim, p. 330—31. — <sup>5)</sup> Siehe früher, vgl. A descriptive catalogue of the n. m., I, 260; *ibid.*, I, 266—280, 1651 geb.; Letters rel. to the f. D. w., IV, 278; An History of M. A. by Charnock, II, 379, 385; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 110; Oppenheim, p. 330—31. — <sup>6)</sup> Siehe früher, An History of M. A. by Charnock, II, 378, 385; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 108. — <sup>7)</sup> Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., II, 289; A descriptive catalogue of the n. m., I, 260—61; An History of M. A. by Charnock, II, 379, 385; Memorials of the life of Penn, I, 237, 302; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 109. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 136; A descriptive catalogue of the n. m., I, 260—61. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 136; Memorials of the life of Penn, I, 302, 443; vgl. A descriptive catalogue of the n. m., I, 262; An History of M. A. by Charnock, II, 379; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 111. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52 IV, 434; An History of M. A. by Charnock, II, 380; Memorials of the life of Penn, I, 237, 303. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the c. D. w., II, 118; An History of M. A. by Charnock, II, 379, 385; Memorials of the life of Penn, I, 303; Oppenheim, p. 330—31.

Thomas Tiddiman (Tyddiman), 1620—1668, ein Mann von großem Verstand (Holl. Mercurius, 1668, p. 82; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 256), sein Bruder Henry Tiddiman (siehe später).

Wir haben 2 Schiffe I., 5 II., 5 III., 27 IV., 23 V., 5 VI. Klasse. Nach A descriptive catalogue of the n. m. I, 241 rechnet man  $12\frac{1}{2}$  Tonnen = 250 Zentner Kanonengewicht pro 100 Tonne Schiffslast bei der I. und II. Klasse,  $11\frac{1}{2}$  Tonnen = 230 Zentner bei der III. und IV. Klasse, 11 Tonnen = 220 Zentner bei der V. und 7 Tonnen = 140 Zentner bei der VI. Wir erhalten demnach  $27\frac{1}{5} \times 250 + 38 \times 250 + 30\frac{3}{4} \times 230 + 119\frac{1}{10} \times 230 + 60\frac{6}{10} \times 220 + 6\frac{1}{4} \times 140 = 64,857$  Zentner Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7\frac{3}{4}$  Elle Segeltuch pro Tonne, so erhalten wir  $7\frac{3}{4} \times 28,190 = 218,470$  Ellen Segeltuch.

Daß Ayscue selbst die Verstärkung Blake zugeführt haben soll<sup>1)</sup>, entspricht nicht den Tatsachen (s. früher). Diese wird aber wohl aus ausgebesserten Fahrzeugen seiner Flottenabteilung bestanden haben<sup>2)</sup> und daher das Gerücht von seiner persönlichen Führung entstanden sein. Von Brandern wird nur Renown erwähnt<sup>3)</sup>. Auch hat Blake von denselben keinen vorteilhaften Gebrauch gemacht<sup>4)</sup>, obwohl das Wetter ihm günstig<sup>5)</sup>. Die englische Artillerieleistung wurde rühmend anerkannt gegenüber derjenigen der Holländer, sie feuerten weiter und schneller<sup>6)</sup>. Nur das Laden der Kanonen von the Sovereign of the Seas schien nicht ganz nach Wunsch vor sich gegangen zu sein<sup>7)</sup>. Die Kugeln dieses Schiffes sollen von weniger Wirkung gewesen sein, weil der Stückmeister Schießpulver stahl und verkaufte. Um dies zu verbergen, machte er die Patronen sehr klein (Holl. Mercurius 1653, p. 1—2, Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 331—32). Es wurde deshalb in England die Verfügung 27./XII. 1652 erlassen, daß die Patronen auf ihr Gewicht geprüft wurden (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 57). Über Pflichtversäumnis wurde englischerseits nur vereinzelt geklagt<sup>8)</sup>. Dagegen war es mit den Lebensmittelvorräten sehr schlecht bestellt. Es war keine Vorkehrung getroffen für

---

<sup>1)</sup> Lambert van den Bos, p. 605; Vaderlandsche Historie van J. van Wagenaar, XII Deel, Amsterdam 1755, p. 222, machen darin falsche Angaben. — <sup>2)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 210. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 118; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 376, 377. — <sup>4)</sup> Lambert van den Bos, p. 605, berichtet darüber falsch. — <sup>5)</sup> Gesch. v. h. N. Z., door J. C. de Jonge, I, 430. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 750; Letters rel. to the f. D. w., II, 314, 360; Whitlocke's Memorials, p. 521; vgl. Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 18. J. de Witt wurde falsch berichtet über eine angeblich allgemeine Unerfahrenheit der Engländer bei Handhabung der Geschütze. — <sup>7)</sup> Whitlocke's Memorials, p. 521. — <sup>8)</sup> Whitlocke's Memorials, p. 521; vgl. Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 23. J. de Witt wurde falsch berichtet, wenn er von einer solchen in größerm Maße spricht.

längeres Verweilen in See in größerer Entfernung von den heimatischen Häfen<sup>1)</sup>.

Anfangs September sollen Agenten des Prinzen von Wales (späteren Charles II.) im Haag gewesen sein und für einen Seezug zur Wegnahme New-Castle's-on-Tyne und damit zur Unterbindung der englischen Kohlenzufuhr Stimmung haben machen wollen<sup>2)</sup>. Auf ihre Ratschläge wurde nicht eingegangen. Den Holländern mußte damals mehr daran liegen, die Flotte de Ruijters durch Gewährung rechtzeitiger Verstärkung vor der Übermacht der evt. vereint gegen ihn operierenden zwei Flotten Blakes und Ayscues zu schützen. Eine neue Flotte mußte de Ruijter zu Hilfe gesandt werden<sup>3)</sup>. Tromp nahm Abstand davon, weiter in See zu gehen, de With wurde zu seinem Nachfolger bestimmt<sup>4)</sup>. Man hatte Mühe, die Matrosen einzuschiffen. Allgemein war die Abneigung dagegen<sup>5)</sup>. Namentlich unter den von dem Seezug nach Shetland Zurückgekommenen war der Geist des Aufruhrs recht rege gewesen, so daß Soldaten gegen sie hatten aufgeboden werden müssen<sup>6)</sup>. Mannschaften von Tromps Flaggschiff Brederode zu Vlissingen erklärten gegenüber dem neu ernannten Oberbefehlshaber de With, daß sie ihn eher in Grund schießen würden, als ihn an Bord empfangen<sup>7)</sup>. Er beklagte sich bitter, aber vergeblich über die Straflosigkeit dieser Tat (Letters rel. to the f. D. w., IV, 249. Weil die Rädelsführer nicht ergriffen, ahmten die Leute von de Wildt's Schiff dieses Beispiel später nach.) Er mußte damals ein Kriegsschiff von 32 Kanonen besteigen<sup>8)</sup>. Zu Vlissingen und Middelburg wurde er vom Volk beleidigt (Letters rel. to the f. D. w., IV, 258; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 17—18). Die Gerüchte vom Auslaufen der Flotte aus Wlelingen 16./26./VIII. erwiesen sich als verfrüht<sup>9)</sup>. 14./24./VIII. lag de With vor Anker zu Duijntjes<sup>10)</sup>. 15./25./VIII. schrubbten

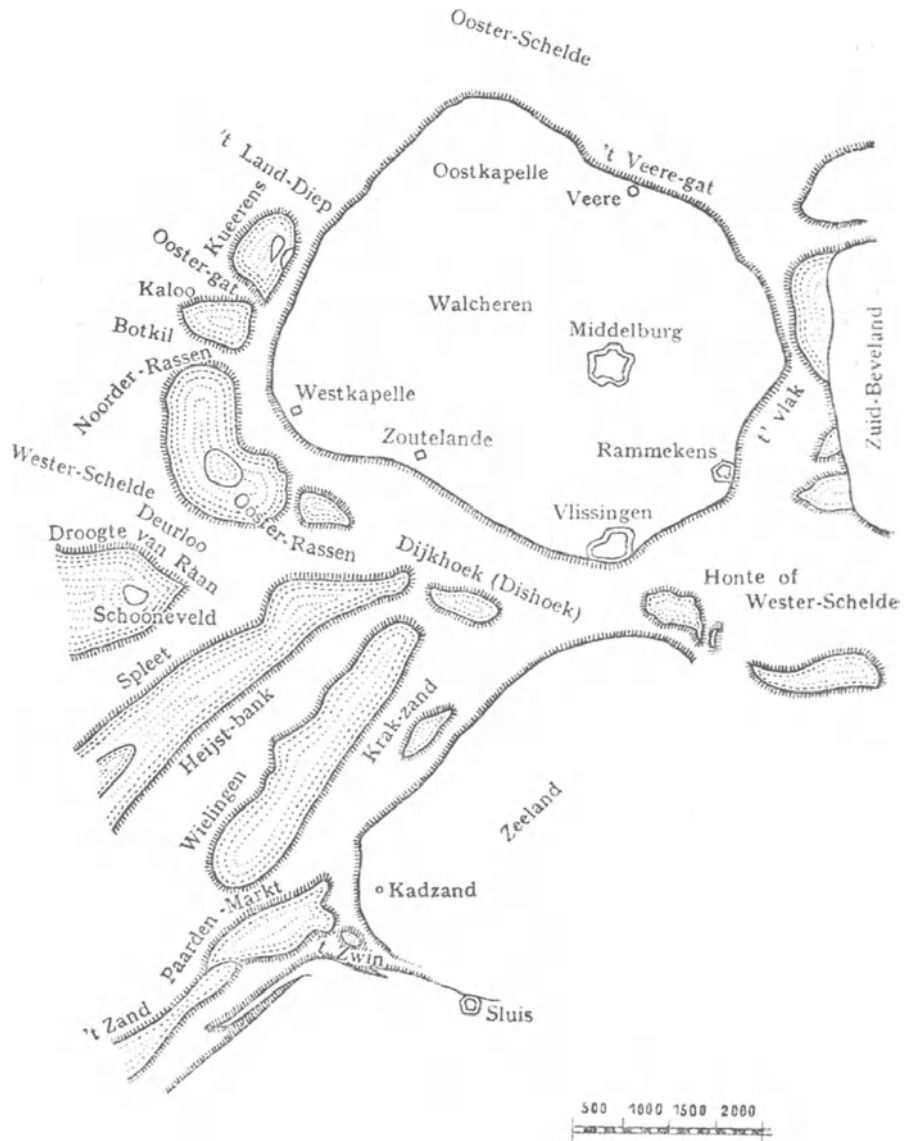
---

1) Letters rel. to the f. D. w., II, 271, 275, 281, 284; Whitelocke's Memorials of the life of Penn, I, 449, 452, 453. — 2) History of the Commonwealth by Gardiner, II, 132. — 3) Ibid., II, 133. — 4) Whitelocke's Memorials, p. 518. — 5) Letters rel. to the f. D. w., II, 223; Basnage, I, 260. — 6) Whitelocke's Memorials, p. 519; Basnage, I, 260. — 7) Letters rel. to the f. D. w., II, 219, III, 53, IV, 258; Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1827, I, 177—178; Memorials of the life of Penn, I, 447; Geddes, I, 252; Blake by Dixon, p. 174; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 134; Marine-Rundschau, 22. Jahrg., I. Teil, 5. Heft, 1911, p. 573. — 8) Verhandel. en onuitgeg. stukken door J. C. de Jonge, I, 178; vgl. Memorials of the life of Penn, I, 447; ein Schiff von 40 Kan. — 9) Letters rel. to the f. D. w., I, 411. — 10) Letters rel. to the f. D. w., II, 336, damit ist wohl het vlak bei Rammekens unterhalb Vlissingen gemeint.



die Holländer ihre Schiffe, die Reinigung wurde aber nicht bei allen Fahrzeugen durchgeführt<sup>1)</sup>. 18.—19./28.—29./VIII. kamen die Vorrats- und Lebensmittelschiffe an<sup>2)</sup>. 21./31./VIII. wurde bestimmt, daß de With mit den zeeländischen Schiffen de Ruijter zu Hilfe kommen sollte<sup>3)</sup>. 23./VIII./2./IX. nahm die Flotte Kurs nach Westen etwas von Duijntjes weg. 24./VIII./3./IX. wurden die Soldaten, die 43—44 Wochen an Bord gewesen, ausgewechselt<sup>4)</sup>. 26./VIII./5./IX. Das Schrubben der Schiffe wurde zum Teil fortgesetzt<sup>5)</sup>, dann Kurs von der Gegend von Duijntjes oder het vlak bei Rammekens nach Vlissingen genommen mit 10 Kriegsschiffen (de Withs Flaggschiff wurde Prinses Louisa (Louijsa) II; bemerkenswert ist, daß die holländischen Admirale Ostindier als Flaggschiffe bevorzugten, so lange die Admiralitätsschiffe so klein waren) und 5 Brandern<sup>6)</sup>. 3 Schiffe (Kapitän Taenman von Enkhuizen und 2 von Friesland) kamen noch zur Flotte<sup>7)</sup>. De With bekam 32—33 Fahrzeuge einschließlich 6—8 Brander segelbereit<sup>8)</sup>. 2./12./IX. fuhr er durch Deurloo (nordöstlich von Wielingen) nach Schooneveld zu, wo er zu ankern beschloss<sup>9)</sup>. 3./13./IX. befand er sich außerhalb Wielingen vor den zeeländischen Banken<sup>10)</sup>, 4.—5./14.—15./IX. zu Schooneveld, einem schlechten Ankerplatz<sup>11)</sup>. 7./17./IX. war er mit 32 Kriegsschiffen<sup>12)</sup> durch die Ebbe nach der Droogte van Raan (zwischen Spleet und Deurloo, dicht bei Schooneveld) getrieben worden<sup>13)</sup>. 9./19./IX. nahm er Kurs nach ONO<sup>14)</sup>, 10./20./IX. Kurs nach W und war mittags zu Anker an der Rückseite von Goodwin Sands, NNO von Cap Gris-Nez und NNW von Dünkirchen<sup>15)</sup>. 11./21./IX. war er 1½ Meilen NW von Calais entfernt. Nachts hatte er Cap Gris-Nez (Swarteness) 2 Meilen südöstlich von sich<sup>16)</sup>. Er

<sup>1)</sup> Ibid., II, 337, siehe später Prinses Louisa (Louijsa) I. — <sup>2)</sup> Ibid., II, 338. — <sup>3)</sup> Ibid., II, 119. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 339. — <sup>5)</sup> Ibid. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 139, 223, 233, die Zahl 50 wohl verdruckt. — <sup>7)</sup> Ibid., II, 340. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 231, 340. — <sup>9)</sup> Ibid., II, 341. — <sup>10)</sup> Ibid., II, 231; vgl. Holl. Merc., 1652, p. 104 und Brieven geschr. tusschen J. de Witt en de G. v. d. St., V, 17. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 217, 233, die Ankerplätze vor der Maas und Texel waren viel bequemer. — <sup>12)</sup> Zu den 10 Kriegsschiffen waren außer den 3 aus Nordholland und Friesland, 2 Ostindienfahrer und 16 andere Kriegsschiffe nach und nach gekommen, diese machten mit de Withs erstem Flaggschiff die Zahl 32 aus (Letters rel. to the f. D. w., II, 233, 341; vgl. L. v. Aitzema, III, XXXII, 747 und Lambert v. d. Bos, p. 527, 30—40; Holl. Mercurius, 1652 pg. 104; Ontstelde zee, p. 50; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 14, 36 Schiffe, wobei kleinere Fahrzeuge wohl mitgerechnet. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 345; vgl. ibid., II, 233. — <sup>14)</sup> Ibid., II, 345. — <sup>15)</sup> Ibid., II, 245, 346; vgl. Whitlocke's Memorials, p. 518, nahe Ness-Point (Dungeness), 7./17./IX., dies ist eine ungenaue Orts- und Datumangabe. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 346; vgl. Heath's Chronicle, II, 326, 21./IX. nahe South-Sand-Head.



Milliare germanicum commune Schaal van  
2000 Bloijsche roeden maakende een gemeene  
Duijtsche mijle van 15 in een graad.

**Landkaart der graafschap Zeeland.**

Nieuwe Cronijk van Zeeland door A. Smallegange, Middelburg 1696.

begegnete 6 Silberschiffen von Cadiz (wohl ein anderer Teil der von Richewijn und Roetering vergeblich erwarteten Schiffe<sup>1)</sup>. 12./22./IX. befand er sich zu Anker an einer Leeküste, South-Sand-Head hinter sich habend<sup>2)</sup>. Er mußte das Schiffe (bight) von dem Ankertau mit Ankerhaken sichern. Die für die Somme bestimmten Handelsfahrzeuge trennten sich mit ihren Begleitschiffen von der holländischen Flotte<sup>3)</sup> der sie sich angeschlossen. 13./23./IX. befand sich de With zwar in der Richtung NW von Dieppe, abends NNO vom Hoek van Struissart (Cap d'Antifer bei Etretat, südsüdwestlich von Fécamp, nicht Pointe d'Ailly<sup>4)</sup>), jedoch immer nahe der englischen Küste<sup>5)</sup>. 14./24./IX. lag Beachy Head nordwestlich von den Holländern. Ihre Flotte wurde durch den heftigen Westnordwestwind zerstreut<sup>6)</sup>. 15./25./IX. ankerte de With SO von Dungeness und SSW von Dover. Nur 35 Kriegsschiffe und ein Brander waren beisammen, 3 Kriegsschiffe, 7 Brander und 2 Galioten wurden vermißt<sup>7)</sup>. 16./26./IX. befand sich de With mit ca. 30 Schiffen zwischen Folkestone und Dover, letzteres nordnordwestlich von sich<sup>8)</sup> und kam in Berührung mit der heimkehrenden Flottenabteilung Ayscues (s. früher). Bei richtiger Erkundung holländischerseits hätte letzterer durch Angriff und Abschneiden seines Rückzugswegs in große Gefahr kommen können. Sandgate-castle schoß auf die feindlichen Schiffe<sup>9)</sup>. 17./27./IX. fuhr de With an Dover vorbei nach Boulogne zu<sup>10)</sup>. 18./28./IX. befand er sich an der Rückseite von Goodwin-Sands<sup>11)</sup>. Auch der letzte und 8. Brander wurde vermißt<sup>12)</sup>. Ferner waren die Schiffe der Kapitäne Allert Jansz, dessen Galion, und Abraham van Kampen, dessen Bugspriet 15./25./IX. weggerissen, abhanden gekommen<sup>13)</sup>. 19./29./IX. befand sich die Flotte nördlich von Dünkirchen, um 19.—20./29.—30./IX. traf sie zusammen mit

<sup>1)</sup> Heath's Chronicle, II, 326; L. v. Aitzema, III, XXXII, 747, dieselben werden dann später mit den für untauglich erklärten Kriegsschiffen und Brandern in die Heimat entsandt worden sein. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 172; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 400; Memorials of the life of Penn, I, 439; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 519, 14./24./IX. nahe Deal-castle, Datum wie Ort nicht ganz zutreffend. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 347. — <sup>4)</sup> De Zee-Atlas ofte water-wereld 't Amsterdam bij Pieter de Goos in de Zee-spiegel, 1672, Het Canaal tusschen Engelandt en Vrankrijk. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 347. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 347—348; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 405, 406, 17./IX., das Datum ist nicht ganz zutreffend. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 237, 348; vgl. ibid., II, 245, 14./24./IX. zwischen Calais und Boulogne, Datum und Ort nicht ganz zutreffend. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 245, 348. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 245. — <sup>10)</sup> Ibid., II, 237, 245. — <sup>11)</sup> Ibid., II, 245, mit 60 Schiffen in Summa., dies wohl verdruckt, statt 40 (siehe später). — <sup>12)</sup> Ibid., II, 350. — <sup>13)</sup> Ibid., II, 351.

dem Schiffe Brederode von Rotterdam, den Kapitänen Ruth Jacobsz Buijs von Rotterdam, Lambert Pietersz (Direktorschiff von Amsterdam), Sipke Fockes (St.-Maria, Direktorschiff von Amsterdam), Hector Bardesius (Bordeus, Direktorschiff von Amsterdam)<sup>1)</sup>, Teunis (Sijmen) Vechtersz (Veghters) und Jan Pietersz Eenarm (Denarm) von Nordholland<sup>2)</sup>, außerhalb der Untiefen von Brügge, wo sie ankerte<sup>3)</sup>. 21./IX./1./X. ging dieselbe mit dem Kurs nach W wieder unter Segel<sup>4)</sup>. 22./IX./2./X. fand die Vereinigung von de Ruijters 28 und de Withs 45 Schiffen<sup>5)</sup> zwischen Dünkirchen und Nieuport statt (s. früher). Abends ankerten sie zu Nieuport<sup>6)</sup>. De Ruijter behielt 19 Kriegsschiffe<sup>7)</sup>. Er sandte 8 Schiffe zurück<sup>8)</sup> wegen Untauglichkeit. Es waren 1. Jan Aartsz Verhaaf (Rotterdam), 2. Jan Paulusz (Neptunus), 3. Joost Bankert de Jonge (de Liefde I), 4. Cornelis Evertsz de Jonge (Vlissingen I), 5. Andries Fortuin (de Eendracht I), 6. Jacob Siggelsz ('t Wapen van Zwieten), 7. Nicolaas Jansz Zanger (het Galeas van Middelburg), 8. R. van der Par (Perre) (Albertina)<sup>9)</sup>. — Albert Pietersz Quaboer (de Schaapherder) lief ohne Erlaubnis zusammen mit den Heimgesandten weg<sup>10)</sup>. Kapitän Wagenaars Schiff war schon vorher zur Begleitung eines Handelsfahrzeugs abgeschickt worden<sup>11)</sup>. Ferner wurden wegen Dienstunfähigkeit nach Hause geschickt die Brander 1. Leendert Hendrik Arendsz de Jager (Sanger) (d' Oranjeboom), 2. Jan Klaasz Korf (St.-Maria), 3. Jan Hendriksz Overbeek (Amsterdam), 4. Cornelis Becke (de gouden Zaal), eine Galiote von Zeeland und eine Galiote von Rotterdam<sup>12)</sup>. Von den Brandern wurde de Hoop (capt. Thomas Jansz van Dijk) nicht mit aufgeführt als heimgesandt. Da aber 5 Brander für untauglich erklärt und zur Rückfahrt befohlen wurden<sup>13)</sup>, muß dieser ebenfalls mit abgesegelt sein. Der eine Brander, der noch vorhanden, war der letzte von de With und vermutlich nach der Trennung aller Brander von der Flotte

1) Ibid., II, 253, 351. — 2) Ibid., II, 253, 352. — 3) Letters rel. to the f. D. w., II, 218, 351, 352. — 4) Ibid., II, 253, 352. — 5) Ibid., II, 210, 218, 253, 352; vgl. 45 Kriegsschiffe, 7 Brander (Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 17). — 6) Letters rel. to the f. D. w., II, 211. — 7) Ibid., II, 353. — 8) Ibid., II, 187, 253. — 9) Ibid., II, 354; vgl. ibid., II, 187; Leven van M. de Ruiter, I, 72; Leven van C. Tromp, p. 66. — 10) Letters rel. to the f. D. w., II, 354. — 11) Ibid., II, 210, vgl. L. v. Aitzema, III, XXXII, 749 und J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 428, 11 Kriegsschiffe, diese haben wohl den schon vorher erwähnten Hans Karel Becke hierbei mitgerechnet. — 12) Letters rel. to the f. D. w., II, 210, 218, 255, 354. — 13) Letters rel. to the f. D. w., II, 210; Leven van M. de Ruiter, I, 72.

(s. vorher) zu dieser wieder zurückgekehrt<sup>1)</sup>. Rechnen wir zu den 19 Kriegsschiffen, die de Ruijter behielt, die 8 heimgesandten, die Schiffe der Kapitäne Quaboer und Wagenaar, 5 Brander, 3 Galioten, die 2 Geleitschiffe, das Handelsfahrzeug, welches Wagenaar geleitete, und 2 unbekannte Handelsschiffe oder Prisen, so erhalten wir wieder die alte Zahl 42<sup>2)</sup> (s. früher). De Ruijter beschloß, auf Konijng überzugehen<sup>3)</sup>. Er bestieg 23./IX./3./X Prinses Louisa I. De With ging an Bord seines ersten Schiffes von 32 Kanonen (Prinses Louisa II) aus Rotterdam (s. früher) welches er bis zur Sicht des Feindes beibehielt. Die zwei holländischen Flottenbefehlshaber hatten ursprünglich beabsichtigt, westwärts zu segeln<sup>4)</sup>, sie erschienen jedoch vor Ostende<sup>5)</sup>. Widriger Wind und schlechtes Wetter hielt sie daselbst zurück<sup>6)</sup>. 24./IX./4./X. Kapitän Jan Pinto segelte heim<sup>7)</sup>. Der Leutnant Sijmen Klaasz<sup>8)</sup>. vom Schiff des verstorbenen Kapitäns Joris van den Broucke trennte sich ohne Erlaubnis von der Flotte, der Kapitän Laurens Josjasz (Gesjasz) kehrte mit seinem Brander (der letzte und einzige, siehe vorher) nach Zeeland zurück<sup>9)</sup>. Die holländische Flotte nahm 25./IX./5./X. mit Südwind, da sie erfahren, daß Blake nach the Downs gekommen (Brieven, geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 22), Kurs nach Dover-Street<sup>10)</sup> zu und kam mittags nach Goodwind-Sands. Sie sichtete 40 englische Kriegsschiffe in the Downs und 11 im Kanal. Die Flottenbefehlshaber beschlossen, Kurs nach the Downs und Dover zu nehmen<sup>11)</sup>. De With wollte Tromps Tat 1639 nachahmen und den Feind in the Downs zu Anker überraschen<sup>12)</sup>. Im Kriegsrat war de Ruijter gegen Ergreifen der Offensive gewesen<sup>13)</sup>, weil der Zustand der Flotte ihm nicht geeignet dazu erschien. An diesem Tage wider setzte sich die Mannschaft eines Admiralitätsschiffs wiederum

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; Gesch. v. h. N. Z., door J. C. de Jonge, I, 428. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 207. — <sup>3)</sup> Wohl Koning David, ein Schiff, welches mit Prinses Louisa Hendrika oder Prinses Louisa I., weil auch ein Ostindienfahrer, verwechselt wurde (Letters rel. to the f. D. w., II, 211), denn es ist doch nicht gut anzunehmen, daß bei der Auswahl an größeren Schiffen die drie Koningen damit gemeint war. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w. II, 210; Leven van M. de Ruiter, I, 71. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; Letters rel. to f. D. w., II, 253; Oud-Holland, zeventiende Jaarg., Amsterdam 1899, eerste Aflevering, p. 34; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 136. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 253. — <sup>7)</sup> Ibid., II, 293. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 382. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 348, 355. — <sup>10)</sup> Ibid., II, 293, 355. — <sup>11)</sup> ibid., II, 355; L. v. Aitzema, III, XXXII, 750. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 219; Leven van M. de Ruiter, I, 73; Geddes, I, 254; Rittmeyer, Seekriege, I, 209; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 56. — <sup>13)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 72; Leven van C. Tromp, p. 71.

de Withs Kommen an Bord, das war nun schon die dritte Beleidigung, die ihm, seit er den Flottenbefehl übernommen, widerfuhr (Letters rel. to the f. D. wa., IV, 258). Durch heftigen Südsüdostwind, welcher mittags einsetzte, wurden 30 Schiffe von der Hauptabteilung  $1\frac{1}{2}$  Meilen weg<sup>1)</sup> und die Flotte insgesamt zurückgetrieben<sup>2)</sup>. Abends war Northforeland ca.  $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$  Meilen südwestlich oder westsüdwestlich von den Holländern entfernt<sup>3)</sup>. Wind und Flut waren an diesem Tage auch gegen Blake, der von der Nähe der feindlichen Flotte erfahren<sup>4)</sup>. Er konnte nicht aus the Downs gelangen. Die Holländer kamen aus Sicht der Engländer. Einige fregattenähnliche Fahrzeuge ließ Blake ihnen folgen, um sie zu beobachten<sup>5)</sup>. 26./IX./6./X. morgens war heftiger Westsüdwestwind<sup>6)</sup>. Nachmittags mußten die Holländer bei hoher See die Hauptstengen streichen, die Großraen und Fockstengen herablassen, die Fockraen schief stellen und mit 3 Ankertauen schleppen lassen<sup>7)</sup>. Der Ostindienfahrer de Vrede I (Pieter Salomonsz) trennte sich von der Flotte und ankerte leewärts von derselben. Es wurde nach ihm zu geschossen, daraufhin segelte er ganz fort<sup>8)</sup>. Die Holländer waren abends etwa 4 Meilen nordöstlich von Northforeland. entfernt<sup>9)</sup>. Blake konnte wiederum die Anker nicht lichten<sup>10)</sup>. Er ließ durch 5—6 fregattenähnliche Fahrzeuge de With beobachten<sup>11)</sup>. 27./IX./7./X. Das Wetter war sehr mißlich, es regnete unausgesetzt. Gegen Abend herrschte Westwind<sup>12)</sup>. Die Anker der Holländer hatten an diesem Tage 3—4 Ankertau- oder Kabellänge, es war ausgeschlossen einen anderen Anker auszuwerfen, bis mehr Raum vorhanden<sup>13)</sup>. Durch die Witterung wurde es ihnen wiederum unmöglich, an der Rückseite von Goodwin-Sands einen festen Standort einzunehmen, von dem aus sie zum geordneten Angriff übergehen konnten<sup>14)</sup>. Es wurden die 2 Ostindienfahrer von Amsterdam, de Vrede I und Vogel-Struis, vermißt, 2—3 Kriegsschiffe hatten ihre Anker verloren<sup>15)</sup>. So lange die 5 Ostindier (Vrede I, Vogel-Struis, Prinses

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 294. — <sup>2)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 520. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 294, 356. — <sup>4)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 22. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 262. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 356. — <sup>7)</sup> Ibid., II, 219, 294. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 362. — <sup>9)</sup> Ibid., II, 263, 264; Whitelocke's Memorials, p. 520. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 262. — <sup>11)</sup> Ibid., II, 263. — <sup>12)</sup> Ibid., II, 295. — <sup>13)</sup> Ibid., II, 294—95. — <sup>14)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 520. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 295, 356, 358; Whitelocke's Memorials, p. 520. Die Schiffe, die ihre Anker verloren, galten irrthümlicherweise ebenfalls als vermißt (Letters rel. to the f. D. w., II, 219, 357).

Louisa I, Prins Willem No. 2, Brederode) in der Flotte waren, war die Größe der holländischen Schiffe den englischen Kundschaftern aufgefallen<sup>1)</sup>. Blake war es gleichfalls unmöglich, an diesem Tage auszulaufen<sup>2)</sup>.

Die Zahl der holländischen Kriegsschiffe, die an der Schlacht beteiligt, schwankte zwischen 50—60<sup>3)</sup>, 59<sup>4)</sup>, 60<sup>5)</sup>, 62<sup>6)</sup>, 64<sup>7)</sup>, 67<sup>8)</sup>, 67—68<sup>9)</sup>. Wir können die Zahl 62 für den ersten Tag als die wahrscheinlichste annehmen<sup>10)</sup>.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zugestellte holländische Flotte<sup>11)</sup>.

Vorhut, rechter Flügel <sup>12)</sup> .		Kanonen	Mann
Z	M. de Ruijter, Prinses Louisa I <sup>13)</sup> (Prinses Louisa Hendrika) . . . . .	45	ca. 220
	Kapitän Pieter Marcusz <sup>14)</sup> .		
A	Jan Gideonsz Verburgh, Graaf Willem No. I	40	120
A	Cornelis van Velsen, Gelderland III . . .	26	90
(A)	Pieter Salomonsz, de Vrede I <sup>15)</sup> . . . . .	40	200)
(A)	Douwe Aukes (Douwes), Vogel-Struis <sup>16)</sup> . .	40	200)
A	Lucas Albertsz, de drie Koningen . . . . .	36	130

1) Whitelocke's Memorials, p. 518, 519. — 2) Ibid., p. 520. — 3) Letters rel. to the f. D. w., II, 263, 282; Whitelocke's Memorials, p. 520. — 4) Whitelocke's Memorials, p. 521; Memorials of the life of Penn, I, 449. — 5) Letters rel. to the f. D. w., II, 269, 272; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 430; Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal, p. 33; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 15; vgl. Letters rel. to the f. D. w., II, 139, 28./VIII./7./IX., also vor der Vereinigung de Ruijters mit de With, hier sind in der Zahl 60 wohl außer den kleineren Fahrzeugen noch die Handelsschiffe für die Somme mit einbegriffen gewesen; ferner ibid., II, 245, 18./28./IX., hier wird wohl bei der Zahl 60 ein Druckfehler vorliegen (siehe früher). — 6) Letters rel. to the f. D. w., II, 218, 255, 296; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 22; L. v. Aitzema, III, XXXII, 749—50; Lambert v. d. Bos, p. 605; Oud-Holland-zeventiende Jaarg., Amsterdam 1899, I Afl., p. 34. — 7) Leven v. M. de Ruyter, I, 72; Leven van C. Tromp, p. 70. — 8) Holl. Mercurius, 1652, p. 104. — 9) Ontstelde zee, p. 50. — 10) Vgl. Memorials of the life of Penn, I, 449, 52 Schiffe am 2. Tage. Viel richtiger erscheint uns die Zahl 42 am 2. Tage (Lambert v. d. Bos, p. 605; Letters rel. to the f. D. w., II, 296, 359—60), siehe später, — 11) Vgl. frühere Listen. — 12) Einteilung in 4 Geschwader (Letters rel. to the f. D. w., II, 218, 294; Lambert van den Bos, p. 604; Leven van M. de Ruyter, I, 73; Geddes, I, 255; Revue Maritime et Coloniale, tome 85, partie II, p. 507; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 168; Life of M. de Ruijter by Grinnell-Milne, p. 37—38; vgl. Blake by Dixon, p. 177; de Ruijters Flottenabteil (Letters rel. to the f. D. w., II, 353), de Ruijter hatte 17 Schiffe (Memorials of the life of Penn, I, 449). — 13) Letters rel. to the f. D. w., II, 85, 223, 342, ein Ostindienfahrer von Middelburg, 45 Kanonen; ibid., II, 237, 11 Monate lang nicht gereinigt. — 14) Pieter Marcusz (ibid., II, 210), Pieter Marcufsz (Leven van M. de Ruyter, I, 72). — 15) Entfernte sich von der Flotte (ibid., II, 362), siehe früher. — 16) Entfernte sich von der Flotte (ibid., II, 358; vgl. II, 356), statt Douwes ist Aukes zu lesen.

	Kanonen	Mann
A Emanuel Zalingen, Aartsengel Michael . . . . .	40	120
A Sijmen van der Haak (Ack), Amsterdam . . . . .	30	100
A Isaak Sweers, Engel Gabriel . . . . .	36	130
A Jan Egbertsz Ooms, Gouda I. . . . .	28	86
A Klaas Zaal, de Maria . . . . .	30	100
R Jan Jansz van der Valk (Volk), St. Pieter	30	120
Z Schiffer Frans Krijnsz Mangelaar I, de Liefde II	30	110
Z Lonke (Lonch), de Faam van Middelburg . . . . .	30	110
Z Leendert de Haan, de Haas in 't veld . . . . .	30	108
Z Laurensz Pensier, St.-Jan . . . . .	26—28	100
Z Cornelis Kuiper (Kuijper), Ter-Goes . . . . .	26	109
N Gabriel Antoniusz (Teunisz), 't Kasteel van Medemblik <sup>1)</sup> . . . . .	26	100
(V Leutnant des verstorbenen Kapitän Joris van den Broucke, Sijmen Klaasz, Westergo <sup>1)</sup> )	28	98)
V Sekema <sup>2)</sup> , Hector van Troije . . . . .	24	70—77
Mitte.		
Z Witte Cornelisz de With <sup>3)</sup> , Prins Willem No. 2 <sup>4)</sup> . . . . .	56 <sup>5)</sup>	ca. 280
Kapitän Jacob Gaeuw <sup>6)</sup> .		
R — Brederode <sup>7)</sup> . . . . .	54	250—270
R Jan Jacobsz van Nes <sup>8)</sup> , Gorcum . . . . .	30	131
Sein Sohn, Leutnant Andries Jansz van Nes. Obersteuermann Willem Adriaansz Warmont <sup>9)</sup> .		
R (früheres Flaggschiff von de With) <sup>10)</sup> — Prinses Louisa II . . . . .	32—40	ca. 120
R Ruth Jacobsz Buijs <sup>11)</sup> , — . . . . .	26	105
R Korstiaan Korstiaansz <sup>12)</sup> , — . . . . .	38	110

<sup>1)</sup> Entfernte sich von der Flotte, siehe früher (ibid., II, 348, 355). — <sup>2)</sup> Sekema ist zu lesen, nicht Sickenar (Wagenaar), vgl. ibid., II, 363. — <sup>3)</sup> Ibid., II, 336—37. — <sup>4)</sup> Ostindienfahrer von Middelburg (ibid., II, 342), der schlechteste Segler der Flotte (ibid., II, 219, 344, 357, III, 53), ferner Whitelocke's Memorials, p. 521; Memorials of the life of Penn, I, 447. — <sup>5)</sup> 56 Kan. (Letters rel. to the f. D. w., III, 53; Whitelocke's Memorials, p. 521), vgl. Letters rel. to the f. D. w., II, 290, 68 Kan. — <sup>6)</sup> 70 Jahr alt (Letters rel. to the f. D. w., II, 342, III, 53). — <sup>7)</sup> Siehe früher, ibid., II, 253, 345, 351. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 336; Basnage, I, 261; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 770. — <sup>9)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 434. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 336; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., III, 487; Leven van C. Tromp, p. 192; Verhandelingen en onuitgeg. stukken door J. C. de Jonge, I, 178; vgl. Memorials of the life of Penn, I, 447. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 336. — <sup>12)</sup> Ibid.



	Kanonen	Mann
N Arend Dirksz <sup>1)</sup> de Monnik . . . . .	24	95—100
N Teunis (Sijmen) Vechtersz <sup>2)</sup> , Scheletje . . . . .	ca. 24	70
N Jan Pietersz Eenarm (Denarm <sup>3)</sup> ) — . . . . .	30	110
N Cornelis Pietersz Taenman <sup>4)</sup> , Prins Maurits . . . . .	32	110
N Gerrit Nobel <sup>5)</sup> , de Burg van Alkmaar I . . . . .	24	95
A Gerrit Femmesz <sup>6)</sup> , 't Wapen van Enkhuizen No. I . . . . .	30	110
N Pieter Adriaansz van Blocker <sup>7)</sup> ) — . . . . .	28	105
N Pieter Schellinger <sup>8)</sup> , de Stad van Medemblik . . . . .	26	100
V Beleveld (Belevelt) <sup>9)</sup> , — . . . . .	ca. 24	ca. 80
V Wigelma <sup>10)</sup> (Wiglema), — . . . . .	ca. 24	ca. 80
V Degelcamp <sup>11)</sup> , Gelderland II . . . . .	ca. 24	ca. 80
V Adriaan Bruijnsveld (Bruijnsvelt) <sup>12)</sup> . . . . .	ca. 24	ca. 80

## Nachhut, linker Flügel.

A Gideon de Wildt (Wilde) <sup>13)</sup> ) — . . . . .	42	160
A Cornelis Jol <sup>14)</sup> , Leiden . . . . .	20—28	100
A Abraham van der Hulst <sup>15)</sup> ) — . . . . .	26	100
A Ewout Jeroensz <sup>16)</sup> , Zutphen I . . . . .	28	100
A Albert Klaasz de Graaf <sup>17)</sup> , Hollandia III . . . . .	32	110
A Joris van der Zaan <sup>18)</sup> , Kampen . . . . .	38—40	130
A Gillis Matthijsz Kampen <sup>19)</sup> , de gouden Leeuw I . . . . .	24	80
A Nicolaas Marreveld <sup>20)</sup> ) — . . . . .	26	120
A Jacob Paulusz Cort <sup>21)</sup> , de Star . . . . .	28	95
A Jan van Kampen <sup>22)</sup> , Overijssel . . . . .	28	100
A Dirk Scheij <sup>23)</sup> , den Achilles . . . . .	28	100
A Lambert Pietersz <sup>24)</sup> , — . . . . .	34	130
A Cornelis van Houten <sup>25)</sup> , — . . . . .	30	110
A Sipke Fockes <sup>26)</sup> , St.-Maria . . . . .	37	ca. 135

<sup>1)</sup> Ibid., II, 337, siehe frühere Liste. — <sup>2)</sup> Ibid., II, 253, 352. — <sup>3)</sup> Ibid. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 342, vgl. frühere Liste; Witsen, I, 107, Prins Maurits 1637 gebaut, 128' l., 28' w. — <sup>5)</sup> Letters, rel. to the f. D. w., II, 343; vgl. ibid., II, 296, IV, 313; Holl. Mercurius, 1652, p. 105; Lambert van den Bos, p. 605. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 343. — <sup>7)</sup> Ibid., II, 337. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 345; ibid., IV, 315; Holl. Mercurius, 1652, p. 32. — <sup>9—12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 342, 360. — <sup>13)</sup> Ibid., II, 336; vgl. ibid., II, 290, 50 Kan. — <sup>14)</sup> Ibid., II, 336. — <sup>15)</sup> Ibid. — <sup>16)</sup> Ibid., II, 342, 360, IV, 309. — <sup>17)</sup> Ibid., II, 336, siehe früher. — <sup>18)</sup> Ibid., siehe früher; Witsen, I, 106, Kampen 1628 geb., 112' l., 26' w. — <sup>19)</sup> Ibid., II, 342, siehe früher. — <sup>20)</sup> Ibid., II, 336. — <sup>21)</sup> Ibid., siehe früher. — <sup>22)</sup> Ibid., II, 336, IV, 310; Witsen, I, 106, Overijssel 1628 geb., 120' l., 27<sup>1</sup>/<sub>2</sub>' w. — <sup>23)</sup> Ibid., II, 336; IV, 309. — <sup>24)</sup> Ibid., II, 337, 360. — <sup>25)</sup> Ibid., II, 337, 358, siehe frühere Liste. — <sup>26)</sup> Ibid., II, 253, 351, siehe früher; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 438.

	Kanonen	Mann
(A Abraham van Kampen) <sup>1)</sup> — . . . . .	28	100
A Hector Bardesius (Bordeus) <sup>2)</sup> — . . . . .	34	120
A Jacob Swart I <sup>3)</sup> — . . . . .	28	110
A Stoffel Juriaansz <sup>4)</sup> — . . . . .	28	105
A Hillebrand Jeroensz <sup>5)</sup> — . . . . .	24	80
Reserve.		
Z Cornelis Evertsz de Oude <sup>6)</sup> — . . . . .	30	120
Z Jacob Adriaansz Pense <sup>7)</sup> — . . . . .	30	110
Z Joannes van Regemorter <sup>8)</sup> — . . . . .	30	105
(Z Allert Jansz, t'Wapen van Hoorn <sup>9)</sup> . . . . .	28	110)
Z Bastiaen Centen (Sampson) <sup>10)</sup> — . . . . .	ca. 26	ca. 100
Z Adriaan Bankert <sup>11)</sup> — . . . . .	26	100
Z Pieter Gorcum <sup>12)</sup> — . . . . .	ca. 26	ca. 100
Z Adriaan Nicolaasz Kempen <sup>13)</sup> — . . . . .	30	120
Z Gillis Jansz <sup>14)</sup> — . . . . .	28	100
Z Filip Joosten (Goossen) <sup>15)</sup> — . . . . .	ca. 26	ca. 100

**Brander.**

Laurens Josjasz (Gesjasz) von Zeeland, Eenhoorn.

Pieter Marcusz, de Valenhaen.

Hendrik Jansz, de Graaf Sonderlandt.

Arij Corn, de vergulde Buijs.

Dirk Dirksz, Amsterdam.

Schooneveld, de Hoop.

Jan Jacobsz, de Vos.

Jacob Jansz von Enkhuizen (Letters rel. to the f. D. w., II, 342). Die Brander trennten sich von der Flotte (*ibid.*, II, 350, 355; vgl. *ibid.*, II, 311, s. vorher). Sie waren schlechte Segler, leck und von ungenügender Größe (weniger als 100 Last oder 200 Tonnen) gewesen (*ibid.*, II, 237, 246—255; *Marine-Rundschau*, 22 Jahrg., 1. Teil, 4. Heft, 1911, p. 451). An Stelle derselben waren von de With 12 Brander von 260—300 Tonnen Größe und hervorragenden Segeleigenschaften erbeten worden (Letters rel. to the f. D. w., II, 246; L. v. Aitzema, III, XXXII, 749). Ihr Fehlen in der

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 351, entfernte sich von der Flotte. — <sup>2)</sup> *Ibid.*, II, 253, 351. — <sup>3)</sup> *Ibid.*, II, 337, 360. — <sup>4)</sup> *Ibid.*, II, 337. — <sup>5)</sup> *Ibid.*, II, 342, 379. — <sup>6)</sup> *Ibid.*, II, 342. — <sup>7)</sup> *Ibid.*, II, 337. — <sup>8)</sup> *Ibid.* — <sup>9)</sup> *Ibid.*, II, 351, entfernte sich von der Flotte. — <sup>10)</sup> *Ibid.*, II, 343. — <sup>11)</sup> *Ibid.*, II, 337. — <sup>12)</sup> *Ibid.*, II, 342. — <sup>13)</sup> *Ibid.*, II, 255. — <sup>14)</sup> *Ibid.* — <sup>15)</sup> *Ibid.*, vgl. *Nieuwe Cronijk van Zeeland door Smallegange*, Middelburg 1696, p. 772, Philip Joosten Vereijke.

Schlacht mußte besonders stark empfunden werden, falls man die Luv dem Feinde gegenüber gewinnen konnte.

Galioten.

Frans Denich (Letters rel. to the f. D. w., II, 356).

Sijmen Laurensz und Pieter Arendsz von Vlissingen.

Jersen Korn, ein Kriegsvorratsboot (ibid., II, 341—43).

Jacob von Nes, Kapitän bei der Admiralität von der Maas<sup>1)</sup> seit 1621  
geb. 1571 † 1627. } Perina (Printje) Jans

<p>Jan Jacobsz gezegd Oude Boer Jaap, Vaders dood<sup>2)</sup> seit 1614. Bootsmann, Steuermann, Kanonier, Leutnant, seit 1627 Kapitän, an der Schlacht bei the Downs 1639 teilnehmend. 1652 Oktober entlassen. 1666, 26/I. wieder angestellt als Kapitän auf de Ruijters Flaggschiff, dann auf Klein Hollandia † 24. III, 1672 } 1620 I. Grietje Jans } 1634 II, Martina Abrams Witwe von Jacob Pietersz } 1636 III. Willempe Joosten van Coulster. Tochter des Bürgermeisters und Rats der Admiralität von der Maas</p>	<p>Jan Jacobsz gezegd Jonge Boer Jaap. Leutnant und seit 1638 Kapitän auf Gelderland I. † 1652 vor Le-Hâvre-de-Grâce. } 1624 Amelje Cornelisdr de Bagijn,</p>			
<p>I. Andries III. Jan, Jacob, Aeltje geb. 1624 geb. geb. 1645 Leutnant 1637 1641 } Kapitän auf Gorcum Moijses 1652 Wichmans</p>	<p>Jacob</p> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>Aart Jansz<sup>3)</sup> geb. zu Rotter- dam 1626 „de Nederl. Ajax“, Hoch- bootsmann, Steuermann, Schiffer 23./VIII. 1652 Kapitän auf Gelderland I. 1662 Contre- admiral. 1666 Leutnant- admiral } Gertrude den Dubbelde van Noordwijk, Tochter von Jacob den Dubbelde und Elisabeth Coddeus.</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>Jan Jansz geb. 1631. Leutnant auf Gelderland I, Kapitän, 1666 Contre- admiral, 1673 Vice- admiral, } 1660 Aletta (Alida) Ravensburg<sup>4)</sup></p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>Cornelis Jansz geb. 1640 Leutnant 1666—68</p> </td> </tr> </table> <p>Jan Aartsz</p>	<p>Aart Jansz<sup>3)</sup> geb. zu Rotter- dam 1626 „de Nederl. Ajax“, Hoch- bootsmann, Steuermann, Schiffer 23./VIII. 1652 Kapitän auf Gelderland I. 1662 Contre- admiral. 1666 Leutnant- admiral } Gertrude den Dubbelde van Noordwijk, Tochter von Jacob den Dubbelde und Elisabeth Coddeus.</p>	<p>Jan Jansz geb. 1631. Leutnant auf Gelderland I, Kapitän, 1666 Contre- admiral, 1673 Vice- admiral, } 1660 Aletta (Alida) Ravensburg<sup>4)</sup></p>	<p>Cornelis Jansz geb. 1640 Leutnant 1666—68</p>
<p>Aart Jansz<sup>3)</sup> geb. zu Rotter- dam 1626 „de Nederl. Ajax“, Hoch- bootsmann, Steuermann, Schiffer 23./VIII. 1652 Kapitän auf Gelderland I. 1662 Contre- admiral. 1666 Leutnant- admiral } Gertrude den Dubbelde van Noordwijk, Tochter von Jacob den Dubbelde und Elisabeth Coddeus.</p>	<p>Jan Jansz geb. 1631. Leutnant auf Gelderland I, Kapitän, 1666 Contre- admiral, 1673 Vice- admiral, } 1660 Aletta (Alida) Ravensburg<sup>4)</sup></p>	<p>Cornelis Jansz geb. 1640 Leutnant 1666—68</p>		

<sup>1)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 769—775; vgl. A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederlanden, Haarlem 1668, XIII Deel, p. 130—131, 133, worin einige Unrichtigkeiten; Rotterdamsche Historiebladen, III Afdeel; Genealogische Aanteekeningen, I Deel, Rotterdam 1880, p. 419—465; De Navorscher, 1856, 6. Jaarg., p. 323. — <sup>2)</sup> Ontstelde zee, p. 50; Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee door G. E. Gerrits, Amsterdam 1831, I, 387, vaders dood genaamt; vgl. Lambert van den Bos, p. 605, und Leven van C. Tromp, p. 73, Broer Jaap ist falsch; Repertorium door Louis David Petit, Leiden 1913, II, 58, H. M. van Nes, Oude Boer Jaap 1652 in de Historie Stem, Orgaan der Nederl. Oranje Vereeniging te Rotterdam, 1897, IX, 94, 95. — <sup>3)</sup> Aart Jansz van Nes war des Schwimmens unkundig (Leven van M. de Ruyter, II, 309). — <sup>4)</sup> M. de Ruyter, zijn tijd en tijden. bij R. W. P. de Vries, Amsterdam 1907, p. 24.

Adriaan Dirksz Bruijnsveld war der Sohn von Dirk Bruijnsveld und Johanna Hottinga, † 8./XI. 1658. Sein Bruder Hendrik Dirksz war 1659 Kapitän auf Ostergo, seine Schwester Trintje (Katharina) war an den Bürgermeister Quicklenburgh von Harlingen verheiratet (De Navorscher, 48 Jaarg., Utrecht 1898, p. 197, 200; A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederl., Haarlem 1885, II Deel, stuk 3, p. 1505). Hendrik Bruijnsveld, gemütlich, ein Freund der Tafel, 1667 z. zweitemal verh. mit Johanna Adius (De Navorscher, 48. Jaarg., 1898, p. 198—199).

Rechnen wir die Schiffe der Kapitäne Vechtersz, Beleveld, Wigelma, Degelcamp und Bruijnsveld zu je 24, der Kapitäne Bastiaan Centen, Gorcum und Joosten zu je 26 Kanonen, so erhalten wir in Summa circa 1880 Kanonen.

Rechnen wir das Schiff des M. de Ruijter mit 220, des Witte Cornelisz de With mit 280 und dasjenige, welches der letztere zuerst befehligte mit 120, die Schiffe der Kapitäne Beleveld, Wigelma, Degelcamp, und Bruijnsveld mit je 80, dasjenige des Kapitän Sipke Fokkes (Fockes) mit 135, diejenigen der Kapitäne Bastiaan Centen, Gorcum und Joosten mit je 100 Mann, so erhalten wir in Summa etwa 6 995 Mann.

Daß diese Zahl bei den Kriegsschiffen der Wirklichkeit ziemlich entsprochen haben muß, ist aus dem täglichen Verbrauch von 80 Oxhoft Wasser zu ersehen (L. v. Aitzema, III, XXXII, 749). 80 Oxhoft à 200 Liter machen die Zahl 16 000 Liter aus, 7000 Mann hatten täglich, da das Bier ungenießbar, 2 Liter Trinkwasser pro Person nötig, also 14 000 Liter. Der Rest von 2000 Liter wird für die Besatzung der kleinen Fahrzeuge (Vorrats- und Kundschaftsschiffe, wie Brander) und zum Kochen verwendet worden sein.

Rechnen wir die 2 Ostindier, Prins Willem No. 2 zu 1200, Prinses Louisa I zu 1000, Brederode zu 800, das Schiff des Contreadmirals de Wildt zu 500 (Memorials of the life of Penn, I, 449), 2 mit je 40 Kanonen zu je 450, 1 mit 38 und 1 mit 39 zu je 425, 2 mit je 34, 3 mit je 36 und 1 mit 37 zu je 400, 2 mit je 32 und 14 mit je 30 zu je 350, 1 mit 27 und 9 mit je 28 zu je 300, 11 mit je 26 zu je 275 und 11 mit je 24 Kanonen zu je 250 Tonnen, so erhalten wir in Summa 22 025 Tonnen.

Wir haben 1 Schiff I., 1 Schiff II., 1 Schiff III., 27 Schiffe IV. und 32 Schiffe V. Klasse. Wir erhalten demnach (s. früher)  $22 \times 250 + 110\frac{1}{2} \times 230 + 87\frac{3}{4} \times 220$  Zentner = 50 220 Zentner englisches Kanonengewicht oder 45 410 Zentner holländisches Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7\frac{3}{4}$  Ellen Segeltuch pro Tonne, so erhalten wir  $22\ 025 \times 7\frac{3}{4} = 170\ 693$  Ellen Segeltuch.

Die Lauheit der Kapitäne und ihr geringes Pflichtgefühl gaben zu vielen Klagen Veranlassung<sup>1)</sup>. Verschiedene Unter-

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 750; Leven van M. de Ruiter, I, 75; Blake by Dixon, p. 174.

offiziere und Kanoniere waren englischer oder schottischer Abkunft<sup>1)</sup>. Die zeeländischen Soldaten an Bord sollen viel zu wünschen übriggelassen haben<sup>2)</sup>. Die Schiffe waren durchweg zu wenig bemannt<sup>3)</sup>. Die holländischen Geschütze trugen viel weniger weit als die englischen. Die Bedienungsmannschaft zeigte sich viel langsamer und ungeübter<sup>4)</sup>. Daß die Feuerdisziplin eine unregelmäßige war, ist schon daraus ersichtlich, daß holländische Kriegsschiffe verschiedene Male über die Schiffe ihrer Kameraden hinweg auf die Engländer zu schossen<sup>5)</sup>. An Bord von de Withs Flaggschiff wurden Pergamentpatronen verwendet. Mit diesen soll man schnelleres Feuern und weiteres Schießen erzielt haben<sup>6)</sup>. Über verdorbenes Bier wurde allgemein geklagt<sup>7)</sup>. Der Mangel an frischem Wasser war groß<sup>8)</sup>, ebenso derjenige an Lebensmitteln<sup>9)</sup>. Darum herrschte auch ziemliche Erkrankung an Scharbock unter der Mannschaft<sup>10)</sup>. Es fehlten alte Leinen für die Verwundeten, sowie Kisten mit Medikamenten und Salben<sup>11)</sup>. Unter den Schiffen befanden sich viele unreine und solche von geringerer Segelfähigkeit<sup>12)</sup>. Es war Mangel an Masten, Spieren, Wangen<sup>13)</sup>, Segel- wie Takelwerk<sup>14)</sup>, Ankertau- und Segelgarn<sup>15)</sup>, Segeltuch<sup>16)</sup>, Ketten, Bleiplatten, Nägeln aller Art<sup>17)</sup>, Angeln und Bändern für die Pforten<sup>18)</sup>. Man ersieht hieraus, daß von den verschiedenen Marineverwaltungen schlecht für die Kriegsmacht zur See gesorgt war. Eine solche Flotte, die fast an allem Not litt, konnte keine schlagfertige genannt werden. Nur die Tollkühnheit und schrankenloser Ehrgeiz eines de With konnte eine Offensive mit derselben ins Auge fassen<sup>19)</sup>.

28./IX./8./X. morgens wechselte der Wind zwischen SW,

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 224. — <sup>2)</sup> Ibid., II, 234. — <sup>3)</sup> Ibid., II, 232, 233, 237; L. v. Aitzema, III, XXXII, 747. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 314, 360; L. v. Aitzema, III, XXXII, 750. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 219, 357. — <sup>6)</sup> Ibid., II, 330. — <sup>7)</sup> Ibid., II, 237, 254, 353, 354; L. v. Aitzema, III, XXXII, 747; Lambert v. d. Bos, p. 527. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 747; Letters rel. to the f. D. w., II, 232, 246, 253, 254, 255, 352. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 232, 246, 352. — <sup>10)</sup> Ibid., II, 237, 255; Leven van M. de Ruiter, I, 75; Leven van C. Tromp, p. 72. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 187, 254; L. v. Aitzema, III, XXXII, 750. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 255. — <sup>13)</sup> Ibid., II, 187, 254, 352; L. v. Aitzema, III, XXXII, 750. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 352. — <sup>15)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 750. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 254. — <sup>17)</sup> Ibid.; L. v. Aitzema, III, XXXII, 749—50. — <sup>18)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 254. — <sup>19)</sup> De Withs Ausspruch „der Teufel mag die Flotte vom Feinde wieder wegführen“ (L. v. Aitzema, III, XXXII, 750). Nach der Schlacht schrieb man „de With hat dem Teufel die Mühe abgenommen und die Flotte selber weggeführt“ (Letters rel. to the f. D. w., II, 303, Lambert v. d. Bos, p. 527).

WSW und W<sup>1)</sup>, später wurde lebhafter Westnordwind <sup>2)</sup>). Blake konnte mit günstigem Wind auslaufen. Seine Flotte hatte in den geschützten Downs nicht so vom Sturm zu leiden gehabt. Nur ihr Ankerlichten wurde z. T. etwas erschwert und ihr Fortkommen teilweise verzögert <sup>3)</sup>. Vom genauen Stand der Holländer hatte er schon um 9 Uhr Kunde <sup>4)</sup>. Er sichtete dieselben mittags mehrere Meilen nordöstlich von Northforeland <sup>5)</sup>. Er befand sich in Luv von ihnen <sup>6)</sup>. Er überraschte sie völlig. Sie waren noch in gänzlicher Unordnung, in die sie durch die vorhergehenden Stürme geraten <sup>7)</sup>. Diesmal hatte Blake durch ständiges Beobachtenlassen des Gegners nicht versäumt, die richtige Erkundung einzuziehen (s. vorher). De With hatte um 8 Uhr morgens die blaue Flagge gehißt als Signal zum Segeln <sup>8)</sup>. Der Wind war ein flauer, es war glattes <sup>9)</sup> und seichtes Wasser<sup>10)</sup>. Er hatte seine Schiffe nur allmählich auf Kentish-Knock zu treiben lassen können<sup>11)</sup>. Er wollte seine zerstreute Flotte vermutlich hinter dieser Bank dicht beim Winde ordnen. Vielleicht glaubte er sich hier vor einem Angriff ganz sicher; denn, wenn die Engländer in Luv auf ihn abkommen wollten, liefen sie Gefahr an dieser Untiefe fest zu geraten<sup>12)</sup>. Er lag Steuerbordbug. Kriegsrat abzuhalten war ihm nicht mehr möglich, als er die Engländer herannahen sah. Er konnte nur durch schnelle Fahrzeuge (Galioten) Befehle zur Herstellung der Ordnung geben<sup>13)</sup>. De With vertauschte nach Sicht des Feindes sein zirka 32—40 Kanonen führendes Schiff von Rotterdam Prinses Louisa II mit Prins Willem No. 2<sup>14)</sup>. Er fand daselbst einen 70 Jahre alten

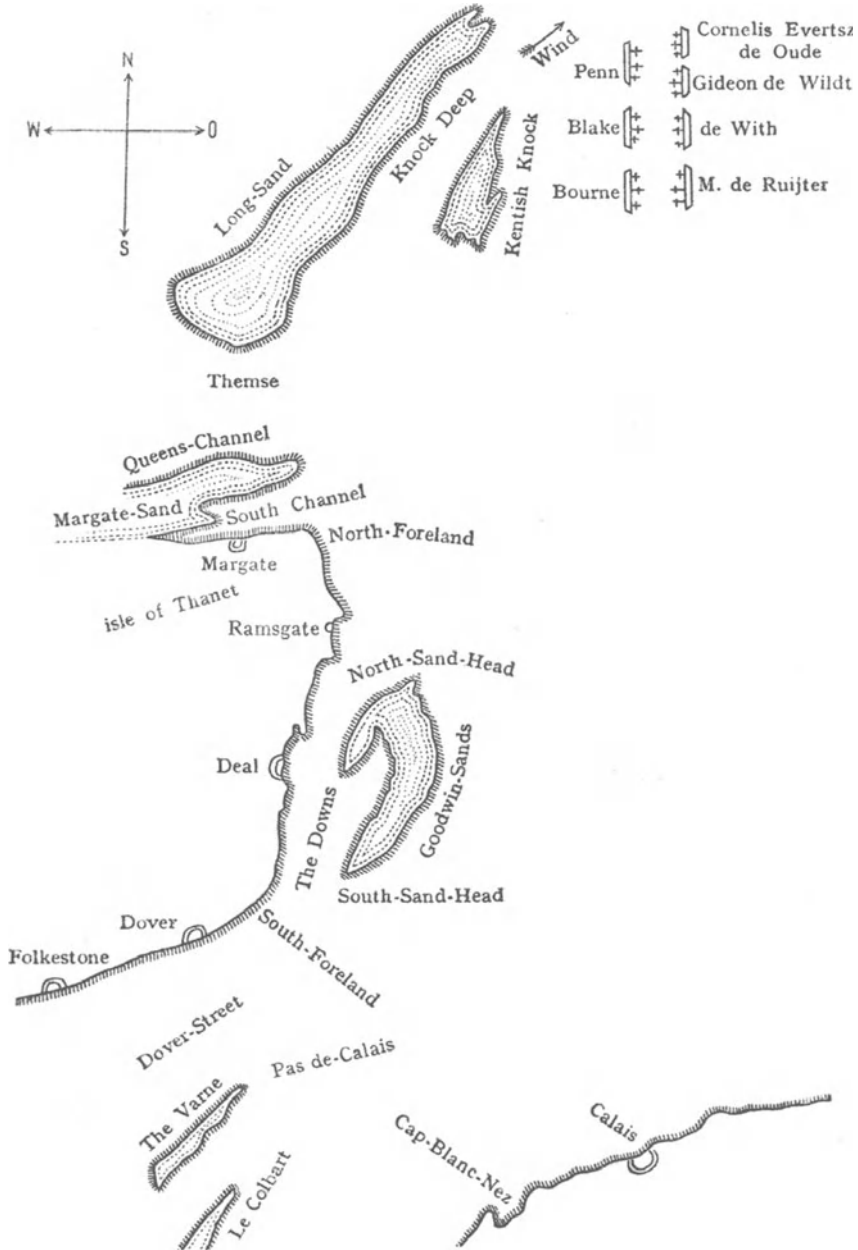
<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 219, 268, 356; Memorials of the life of Penn, I, 450; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 23. — <sup>2)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 520; Memorials of the life of Penn, I, 446. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 219, 272; Holl. Mercurius, 1652, p. 105. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 272; Memorials of the life of Penn, I, 451. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 105; Letters rel. to the f. D. w., II, 264, 272; The Memoirs of E. Ludlow, I, 331; Rittmeyer, Seekriege, I, 210; vgl. Letters rel. to the f. D. w., II, 269, östl. von Northforeland; Heath's Chronicle, II, 326, an der Seite von Northforeland; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 136, nördlich von Kentish-Knock. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 104; Whitelocke's Memorials, p. 520. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 219, 356; L. v. Aitzema, III, XXXII, 750; Leven van M. de Ruiter, I, 73; Memorials of the life of Penn, I, 451. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 268, 295. — <sup>9)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 452; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 56. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 283. — <sup>11)</sup> Vgl. Memorials of the life of Penn, I, 446. — <sup>12)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 521. — <sup>13)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 750; Leven van M. de Ruiter, I, 73; Leven van C. Tromp, I, 71; Rittmeyer, Seekriege, I, 210; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 56; Geddes, I, 254; p. cker Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 334. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 357; Bamorials of the life of Penn, I, 446; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 23; Extract Wittes Journael gehouden bij Gerrit Sijmons Feser.

Kapitän, berauschte Offiziere, ungeschickte Steuerleute, unerfahrene Kanoniere, kranke, betrunkene und ungeübte Mannschaft vor. Er mußte zugleich als Kapitän, Leutnant, Steuermann, Kanonier und Profoß auf diesem Schiffe seine Tätigkeit entfalten<sup>1)</sup>. De With nahm 2 Mann nach oben, um die Admiralsflagge an der Großstenge zu hissen<sup>2)</sup>. Er soll am ersten Tage einen Wimpel unter seiner Flagge geführt und am Oberdeck des Schiffshintertheils die Flagge von Holland aufgesteckt haben<sup>3)</sup>. Er spannte das Focksegel und die beiden Marssegel auf<sup>4)</sup>. Welche Energie gehörte dazu, eine solche Mannschaft im Angesicht des Feindes in wenig Zeit in einigermaßen gefechtsfähige Verfassung zu bringen und noch nebenbei die überraschte und zerstreute Flotte zu sammeln, um sie dem Gegner entgegenführen zu können. Aber er bekam seine Schiffe bis 3 Uhr nachmittags zusammen<sup>5)</sup>. Damals begann jedoch das Gefecht noch nicht wie Gerrit Sijmonsz Feser fälschlich angenommen (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 23). Er erhielt genügend Muße zum Ordnen. Der Erfolg der Überraschung von Seiten Blake's wurde dadurch sehr gemindert. Um 3 Uhr waren die vordersten Schiffe der englischen Flotte (wohl Penns Geschwader und ein kleiner Teil von Blakes Geschwader) bis auf einige Kanonenschußweiten an die Holländer herangekommen<sup>6)</sup>. Sie hatten sich zwischen die Bank von Kentish Knock und de Withs Flotte geschoben (s. Karte), wahrscheinlich um ihre Gegner zu hindern, dort einen sicheren Schlupfwinkel zu finden<sup>7)</sup>. In dem Bestreben, die Luv zu halten, kamen die großen Kriegsschiffe der Engländer an der Südostseite dieser Untiefe bei dem seichten Wasser auf Grund<sup>8)</sup>, Penns Schiff geriet fest, es hatte nicht 3 Faden (fathom à 1,829 m) Wasser unter sich. James und the Sovereign of the Seas sollen mehrmals dies Mißgeschick gehabt haben; auch Resolution lief auf der Sandbank auf<sup>9)</sup>. Letzteres Schiff soll vorübergehend in Lee geraten sein<sup>10)</sup>. Bourne war noch zurück, er

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 53; Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, I, 179. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 275; III, 54; Memorials of the life of Penn, I, 453. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 268. — <sup>4)</sup> Ibid., III, 54. — <sup>5)</sup> Ibid., II, 272, 357. — <sup>6)</sup> Ibid., III, 54; A. de Wicquefort, II, 152; Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, I, 179; Memorials of the life of Penn, I, 446, 451; Geddes, I, 255. — <sup>7)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 210; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 56. — <sup>8)</sup> From Howard to Nelson by Laughton, London 1899, p. 98. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 219, 283; Heath's Chronicle, II, 326; Whitelocke's Memorials, p. 521; The History of England by Oldmixon, London 1730, I, 406; Memorials of the life of Penn, I, 447, 452; Battles of the British Navy by Allen, London 1872, I, 41; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 56. — <sup>10)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 446; Rittmeyer, Seekriege, I, 210.

Die Seeschlacht bei Kentish-Knock, 28./IX./8./X. 1652.

Karte Reichs-Marineamt 1906, IX. Maßstab 1 : 300000.





kam ebenfalls, sobald er sich genähert, mit Andrew auf Grund<sup>1)</sup>. Ohne das schöne Wetter und glatte Wasser würden manche englischen Schiffe bei Kentish-Knock verlorengegangen sein<sup>2)</sup>. Durch südwärts Zurücktreiben an der Steuerbordbugseite gelangten sie wieder frei ohne großen Schaden<sup>3)</sup>. Kaum 6 Meilen war man von der englischen Küste (Northforeland) entfernt<sup>4)</sup>. Irrtümlicherweise hat man deshalb diese Schlacht auch die erste Schlacht bei Goodwin-Sands genannt (*Revue Maritime et Coloniale*, tome 85, Paris 1885, II partie, p. 508). Blake legte bei und wartete, ein paar Kanonenschußweiten von seinem Gegner entfernt, die Segel am Maste, mit den vorausgeeilten Schiffen, bis die etwa 1—2 Meilen zurückgebliebenen, z. T. langsamer segelnden oder später aufgebrochenen Reste der Flotte herangekommen. De With neckte ihn vergeblich mit Kanonenschüssen, um ihn zum voreiligen Kampf zu reizen. Er mußte in Lee auf seinen Gegner zu lavieren<sup>5)</sup>. Erst gegen 4 Uhr, also ungefähr nach einer Stunde, hatten sich die nächsten Schiffe einander in Schußweite genähert<sup>6)</sup>. Blake hatte befohlen, keinen Schuß zu tun, bis man ganz nahe an den Feind gelangt<sup>7)</sup>. De With hatte die Seinigen ermahnt, sich dicht beieinander zu halten und mit vereinter Macht einander treu beizustehen, um Trennung und Abschneiden zu verhüten<sup>8)</sup>. Sie hielten sich dicht zusammen<sup>9)</sup>. Sie sollen anfänglich betrunken gewesen sein und zuerst verzweifelt gefochten haben<sup>10)</sup>. Nach einiger Zeit soll Erschlaffung eingetreten sein<sup>11)</sup>. Aber nicht das Vergehen des Rausches, sondern die Erkenntnis ihrer völligen Unterlegenheit, namentlich an Artillerie, war die Ursache<sup>12)</sup> davon. Als die Holländer die englische Flotte ziemlich nahe herangekommen sahen,

---

<sup>1)</sup> Whitlocke's Memorials, p. 521; Oldmixon, I, 406; Rittmeyer, Seekriege, I, 210. — <sup>2)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 452. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 219, 283; vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 210, Penns Wenden nach Backbordbug wohl unrichtig. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 283, 315, Kentish Kock lag 32 km nordnordöstlich von Northforeland und 51 km westlich der Themsemündung. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 269; III, 54; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 22; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 136. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 219, 283, 295, 315; The Memoirs of E. Ludlow, I, 331; Whitlocke's Memorials, p. 521; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 430; Memorials of the life of Penn, I, 447; Blake by Dixon, p. 175. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 269, 273; Whitlocke's Memorials, p. 521; Holl. Mercurius, 1652, p. 105; Memorials of the life of Penn, I, 448, 451; Blake by Dixon, p. 175. — <sup>8)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, II, 102. — <sup>9)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, I, 331; Holl. Mercurius, 1652, p. 104; Letters rel. to the f. D. w., II, 269. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 284; Whitlocke's Memorials, p. 521, siehe früher Treffen bei Plymouth). — <sup>11)</sup> Whitlocke's Memorials, p. 521; Memorials of the life of Penn, I, 448. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 315.

wendeten sie <sup>1)</sup>; es wurde dadurch der rechte Flügel zum linken und umgekehrt, de With befand sich an der Spitze seines mittleren Geschwaders <sup>2)</sup>. Durch vieles Abhalten und Wegsegeln war sein Flaggschiff gleich das vorderste geworden <sup>3)</sup>, ein Beweis für seine Geschicklichkeit als Seemann, da dasselbe doch der schlechteste Segler (s. früher). Er wollte die Luv gewinnen <sup>4)</sup>. Er soll über einige wenige englische Schiffe dieselbe erlangt haben <sup>5)</sup>. Dies kann nur ganz vorübergehend gewesen sein. Die Engländer hielten sich ebenfalls geschlossen <sup>6)</sup> und segelten neben den Holländern hin <sup>7)</sup>. Die letzteren sollen südwärts, die Engländer nordwärts gelaufen sein <sup>8)</sup>. Man segelte aneinander vorbei und gab Breitseiten ab. Man mußte also je nach Stellung der Flotte einmal einen mehr südlichen, dann wieder mehr nördlichen Kurs nehmen <sup>9)</sup>. Die Engländer liefen den Holländern an Steuerbord zu luvwärts vorbei und schossen <sup>10)</sup>. Zweimal passierten die Flotten einander unter Schußgefecht <sup>11)</sup>. Einige holländische Schiffe feuerten auf die Engländer über die Fahrzeuge ihrer Landsleute hinweg und trafen dieselben zum Teil in die eigenen Rümpfe <sup>12)</sup>. Gegen 5 Uhr werden die Gegner sich so weit einander genähert haben, daß ein Einbrechen in die verschiedenen Geschwader oder Gruppen und somit ein Schiffsgemege eintrat, welches bis zur Dunkelheit, etwa gegen 7 Uhr, dauerte <sup>13)</sup>. Da  $\frac{1}{2}$  6 Uhr um diese Jahreszeit der Sonnenuntergang beginnt, ist wohl noch eine Weile danach heller Himmel gewesen. Bourne, der die Nachhut gebildet, war beim Wenden

<sup>1)</sup> Ibid., II, 273; Memorials of the life of Penn, I, 451. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 273, 357; Geddes, I, 255. — <sup>3)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, II, 102. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 104; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 138. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 104; vgl. Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal, p. 33; Ontstelde zee, p. 50, de With soll gewendet haben, um die schwersten Schiffe Blake's zu meiden und sich auf Bourne zu stürzen (Rittmeyer, Seekriege, I, 210), aber de With kannte doch keine Furcht. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 104. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 273; Memorials of the life of Penn, I, 451. — <sup>8)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 447. — <sup>9)</sup> Blake hatte die Mitte, er wird nicht allein mit seinem Geschwader nach Norden ausgebogen sein, wie die Zeichnungen (Rittmeyer, Seekriege, I, 210; Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 56) irrtümlich glauben machen wollen. — <sup>10)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, II, 102, nach Cohier van Eischen en Sententien der wandevoirige capiteijnen 1652. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 289; Lambert v. d. Bos, p. 604 (er ist aber im Irrtum, wenn er sagt, der hohen See wegen, hätte man einander nichts antun können, die See war glatt, siehe früher); Leven van C. Tromp, p. 71; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 138, nach A more perfect and exact Relation in The Dutch Intelligencer; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 56. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 219—20, 357; Geddes, I, 255. Dies mag wohl mit durch die Stellung des Reservegeschwaders verursacht sein. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 269; The Memoirs of E. Ludlow, I, 331.

und Einandervorbeisegeln, zur Vorhut geworden, kam an die Spitze und folglich zuerst zum Nahkampf<sup>1)</sup>.

Bei jedem Geschwader spielten sich verschiedene Einzelgefechte ab. Auf dem linken holländischen Flügel stand de Ruijter dem englischen Contreadmiral gegenüber. Ersterem wurde der Nock (äußerstes Ende der Segelstange) an der Großraa und dann diese selbst auf der Backbordseite abgeschossen. Die Großmarssegel-schoten, die Blockrollenscheibe, das Großmarssegel, das Hauptsegel, die Drehreeps (Tae zum Bewegen der Raen), der Fockstag, der Hauptstag und das meiste Tauwerk (Brassen und Wandtaue) gingen in Stücke. Sein Schiff erhielt 4 Schüsse unter Wasser<sup>2)</sup>. Er soll auch viel Leute verloren haben<sup>3)</sup>. Diese schweren Beschädigungen gaben Anlaß zu den Gerüchten, daß das holländische Viceadmiralschiff gesunken wäre<sup>4)</sup>. Nehemia Bournes Flaggschiff, Andrew, wurde in Masten und Raen sehr übel zugerichtet<sup>5)</sup>, doch war der Schaden bald wieder gut zu machen<sup>6)</sup>. Thomas Todd, Freiwilliger an Bord dieses Schiffs verlor seinen Arm dicht bei der Schulter. Er starb einige Tage später an den Folgen seiner Verwundung und hinterließ eine Witwe, Judith, mit Kind<sup>7)</sup>. De Faem (Kapitän Lonke [Loncke]) wurde so getroffen, daß das Schiff 6—7' Wasser im Schiffsraum bekam. Es wurde aus der Flotte nach Ostende geschleppt (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colebrander, I, 23).

In der Mitte war Prins Willem No. 2 das vorderste Schiff. Sein Segel und Takelwerk, wie Spieren und Masten, zumal der Großmast wurden in kurzer Zeit in Stücke geschossen. Sein Fockmarssegel ging ganz verloren. Das Fahrzeug wurde unlenksam<sup>8)</sup>. De With mußte nach Aufhören des Kampfes sein früheres Schiff aus Rotterdam wieder besteigen<sup>9)</sup>. Dies gab später Veranlassung zu dem Gerede, daß Prins Willem No. 2 gesunken<sup>10)</sup>, und weil die

<sup>1)</sup> Letters rel. to the D. f., II, 282; Heath's Chronicle, II, 326; Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 138. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 295, 357; Lambert van den Bos, p. 605; Leven van M. de Ruiter, I, 73—74; vgl. Blake by Dixon, p. 175. — <sup>3)</sup> Leven van C. Tromp, p. 71; Basnage, I, 260; Blake by Dixon, p. 175. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 283; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 430. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 275; Memorials of the life of Penn, I, 453. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 282. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, p. 389. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 296, 357; III, 54; Leven van M. de Ruiter, I, 75; Verhand. en onuitgeg. stukken door J. C. de Jonge, I, 179; Geddes, I, 255, nach Waarachtig schrijven uit Rotterdam angaende den zeeslag tusschen de With en Blake 8./9./X. 1652, Duncania collection. — <sup>9)</sup> Verhand. en onuitgegeven. stukken door J. C. de Jonge, I, 179. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 290.

Flagge verändert, daß de With tot sei<sup>1</sup>). Jan Jacobsz van Nes, gezeugt Oude Boer Jaap<sup>2</sup>), war an ein englisches Schiff angesegelt. Ihm wurde dabei sein Bugspriet, Galion (Schiffsschnabel) und Fockmast weggerissen, auch der Großmast ging verloren. Er hatte danach sein Fahrzeug verlassen mit seinem Sohn, dem Leutnant Andries van Nes, einem Schreiber und noch 1—2 Leuten und war in ein Boot (Schaluppe) gegangen, um nach seiner Angabe ein Kabeltau an ein in der Nähe befindliches holländisches Schiff zu befestigen. Gleich darauf war ein englisches Fahrzeug herangesegelt, hatte vermittels einer großen Schaluppe Mannschaft an Bord geworfen und sich zum Meister vom Oberdeck des Gorcum gemacht. Der Kanonier nahm einen angezündeten Luntstock und ging damit zur Pulverkammer, um dieselbe in Brand stecken zu lassen. Die Engländer verließen aus Furcht vor dem Sprengen in die Luft das Schiff. Der Obersteuermann Willem Adriaansz Warmont brachte es mit seinen Maststümpfen in die Maas zurück. Er wurde mit einer goldenen Schaumünze beschenkt und zum Kapitän des Gorcum ernannt, der Kanonier zum Leutnant desselben<sup>3</sup>). Jan Jacobsz van Nes wurde mit seinem Boot abgefangen<sup>4</sup>) vom Nonsuch (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 24; vgl. Cal. of the St. P. D. S. 1651—52, IV, 429). Auch Gorcum wurde fälschlich von den Engländern als gesunken angenommen<sup>5</sup>). Gerrit Nobel (de Burg van Alkmaar I<sup>6</sup>) hatte sich vorgewagt. Er wurde aber nicht unterstützt. Nach heftigem Schußgefecht geriet das Schiff, vermutlich durch einen Schuß in die Pulverkammer in Brand, flog in die Luft und sank kurz danach mit der meisten Mannschaft<sup>7</sup>). Da kein Brander genannt wird, der Feuer an dieses Fahrzeug angelegt haben könnte, so hat ein Schuß in die Pulverkammer die größere Wahrscheinlichkeit für sich als Ursache des Brandes zu gelten. Diesen wird the Sovereign

---

1) Letters rel. to the f. D. w., II, 268, 295; Holl. Mercurius, 1652, p. 106; Memorials of the life of Penn, I, 452. — 2) Fälschlich mit Aart Jansz van Nes verwechselt (Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 434). — 3) Holl. Mercurius, 1652, p. 104—105; Ontstelde zee, p. 51; Lambert v. d. Bos, p. 605; Leven van C. Tromp, p. 73; Basnage, I, 261; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 434, 770—71; Rotterdamsche Historiebladen, III Afdeel, Deel I, 424; vgl. Letters rel. to the f. D. w., II, 358. — 4) Holl. Mercurius, 1652, p. 106; Ontstelde zee, p. 51. — 5) Letters rel. to the f. D. w., II, 296. — 6) Ibid., IV, 313. — 7) Holl. Mercurius, 1652, p. 105—106; Ontstelde zee, p. 51; Lambert v. d. Bos, p. 605; Heath's Chronicle, II, 326; Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; Letters rel. to the f. D. w., II, 296; IV, 313; vgl. ibid., II, 358.

of the Seas getan haben<sup>1)</sup>. Blake's Flaggschiff, Resolution, wurde sehr zerschossen in Segel und Takelwerk<sup>2)</sup>. Es empfang Schüsse in den Rumpf und die Masten, ausgenommen den Besanmast<sup>3)</sup>. Sein Kapitän Jervis (Jarvis Purvis, Purvitz) wurde getötet<sup>4)</sup>. The Sovereign of the Seas war nahe bei diesem Schiff<sup>5)</sup>. Er feuerte heftig, sein Takelwerk ging ihm teilweise verloren, die Treffer im Rumpf waren ihm bei der Dicke und großen Härte des Holzes nicht sehr schädlich<sup>6)</sup>. James Coppin, der Kapitän des Schiffes Hart, wurde getötet, er hinterließ eine Witwe Mary<sup>7)</sup>.

Auf dem rechten holländischen Flügel waren 3 holländische Kriegsfahrzeuge ihrer Masten beraubt und dienstuntauglich geschossen worden<sup>8)</sup>. Sie befanden sich nahe beieinander<sup>9)</sup>. Es waren das Schiff des Contreadmirals, St.-Maria und ein Schiff mit ca. 30 Kanonen, vermutlich dasjenige des Kapitän Cornelis Jol (siehe später). Der Kampf war besonders heftig beim Schiff des Contreadmirals de Wildt<sup>10)</sup>. Es hatte auch verschiedene Schüsse unter Wasser bekommen<sup>11)</sup>. Zweimal war dasselbe vom Garland<sup>12)</sup> geentert worden und hatte sich wieder frei gemacht, das dritte Mal wurde das Fahrzeug überwältigt. Es soll gesunken sein und 6 von der englischen Mannschaft mit<sup>13)</sup>. Gideon de Wildt hatte sich rechtzeitig an Bord eines anderen holländischen Schiffs begeben<sup>14)</sup>. Dies soll ein Flieboot von 500 Tonnen mit 30 Kanonen gewesen sein<sup>15)</sup>. Es war St.-Maria (Kapitän Sipke Fokkes). Der Tonnengehalt ist zu hoch angegeben für ein angebliches Flieboot und sollte wohl nur die Beute größer erscheinen lassen. Wir haben das Schiff mit 400 Tonnen berechnet im Vergleich mit ähnlichen holländischen wie englischen Fahrzeugen (s. früher). Noch wahrscheinlicher ist, daß eine Verwechslung in der Größe mit dem Schiff des Contreadmirals vorliegt,

1) Heath's Chronicle, II, 326; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 331—32; vgl. Battles of the British Navy by Allen, I, 41, wonach irrtümlicherweise der holländische Contreadmiral durch ihn zum Sinken gebracht sein soll. — 2) Letters rel. to the f. D. w., II, 272, 289; Blake by Dixon, p. 175. — 3) Memorials of the life of Penn, I, 447. — 4) Whitelocke's Memorials, p. 521; The Memoirs of E. Ludlow, I, 332; Letters rel. to the f. D. w., II, 290; Ontstelde zee, p. 52; Memorials of the life of Penn, I, 447. — 5) Letters rel. to the f. D. w., II, 289. — 6) Ibid., II, 283. — 7) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 434, 438, 440. — 8) Holl. Mercurius, 1652, p. 105; Whitelocke's Memorials, p. 520; Memorials of the life of Penn, I, 452. — 9) Letters rel. to the f. D. w., II, 269. — 10) The Memoirs of E. Ludlow, I, 331; Letters rel. to the f. D. w., II, 269, 270. — 11) Letters rel. to the f. D. w., II, 290. — 12) Garland befand sich in Penns Geschwader, ibid., II, 136. — 13) Letters rel. to the f. D. w., II, 288, 290; Heath's Chronicle, II, 326; Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 520. — 14) Letters rel. to the f. D. w., II, 270. — 15) Ibid., II, 269; Memorials of the life of Penn, I, 449.

das 500 Tonnen maß. Die Schiffe waren ja nahe beieinander<sup>1)</sup>. St.-Maria war im Begriff, ein anderes holländisches Fahrzeug Leiden mit etwa 30 Geschützen, welches seinen Großmast verloren hatte, wegzubugsieren<sup>2)</sup>. Nonsuch (Kapitän Mildmay) war ein guter Segler, er fuhr innerhalb Musketenschußweite auf dasselbe zu. Das fragliche Flieboot warf sein Bugsiertau weg und segelte nach der holländischen Flotte hin. Mildmay feuerte einige Schüsse auf dasselbe, enterte es und ließ 30 Mann übergehen, darauf ergab es sich<sup>3)</sup>. Er verfolgte nun das Schiff, welches St.-Maria vorher ins Schlepptau genommen hatte, und enterte es auf der Luvseite. Hierbei soll Nonsuch harte Stöße bekommen haben. Mildmay ließ wieder 30 Mann übergehen. Der Kapitän bat um Quartier, da verschiedene in der Nähe befindlichen holländischen Schiffe ihm keine Hilfe zuteil werden ließen. (Die geringe Bereitwilligkeit der holländischen Kapitäne, ihren Kameraden treu zur Seite zu stehen, ist beachtenswert). Ruby war Nonsuch gefolgt, wendete aber wieder weg, als er das feindliche Fahrzeug genommen sah. Mildmay segelte zu dem zuerst von ihm eroberten Schiff zurück, sandte sein Boot und ließ Gideon de Wildt, Sipke Fokkes wie 80 Mann in dasselbe aufnehmen. Diese müssen mit dem Boot in der dunklen Nacht entkommen sein; da sie in der späteren Flotte Tromps wieder vorkommen (Letters rel. to the f. D. w., III, 224.) Auch finden sich keine Angaben vor, wonach sie nach England in die Gefangenschaft fortgeschafft wurden. Da der Großmast von St.-Maria über Bord gefallen, alles Takelwerk, Segel wie Masten zerschossen, der Rumpf durchlöchert und viel Wasser im Kielraum war, überließ Mildmay sie vorläufig ihrem Schicksal<sup>4)</sup>. Er war leewärts in gefährliche Nähe der Holländer getrieben und mußte zu seiner Flottenabteilung schleunigst zurückzukommen suchen<sup>1)</sup>. Es waren also von den 3 dienstuntauglich geschossenen Schiffen eins ge-

---

1) Vgl. Holl. Mercurius, 1652, p. 105, wonach Mildmay fälschlicherweise das Schiff des holländischen Contreadmiral genommen haben soll. — 2) Letters rel. to the f. D. w., II, 269, 358. — 3) Letters rel. to the f. D. w., II, 269; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 438; vgl. Memorials of the life of Penn, I, 452; Es war nicht in de Ruijters Geschwader, wie in Memorials of the life of Penn, I, 449, fälschlich berichtet wird, sondern mit de With gekommen und gehörte zur holländischen Nachhut. — 4) Letters rel. to the f. D. w., II, 270, 283, ein holl. Kriegsschiff, 36 Kan., und ein solches, 30 Kan., geentert und genommen; The Memoirs of E. Ludlow, I, 331—332; Whitelocke's Memorials p. 521; L. v. Aitzema, III, XXXII, 751; Leven van M. de Ruiter, I, 77; Memorials of the life of Penn, I, 449; Blake by Dixon, p. 176; vgl. Letters rel. to the f. D. w., II, 290 und ibid., II, 291 (der Contreadmiral mit Viceadmiral hier verwechselt). — 5) Memorials of the life of Penn, I, 449.

sunken und 2 dem Sinken vorläufig überlassen worden. Das Schiff des Kapitäns Hillebrand Jeroensz soll von demjenigen des Kapitäns Gillis Matthijs Kampen nach Rotterdam geschleppt worden sein bei der Heimkehr (es wird also von den Engländern ebenfalls als gesunken angenommen worden sein). Das Schiff des letzteren wurde für weiteren Dienst nicht verwendbar erklärt (Letters rel. to the f. D. w., II, 379). Die Kampffahrzeuge der Kapitäne Cornelis van Houten und Adriaan Nicolaasz Kempen (die Reserve unter Cornelis Evertsz de Oude hatte sich wohl an die holländische Nachhut angeschlossen), verloren ihre Bugspriets<sup>1)</sup>. Die Masten von James, ausgenommen der Besanmast, wurden sehr zerschossen, Segel- wie Takelwerk und Kardeele (Hilfsseile) zerstückelt, er erhielt auch Schüsse in den Rumpf<sup>2)</sup>. Der Kapitän William Badiley kam in große Gefahr, sein Schiff zu verlieren; etwa 6 holländische Fahrzeuge umringten ihn. Sie waren so dicht auf beiden Seiten an ihn herangekommen, daß sie Schiffszwieback auf sein Verdeck hätten werfen können. Seine Segel wurden so zerschossen, daß er sich nur noch treiben lassen konnte. 100 Schüsse soll er in den Rumpf bekommen haben<sup>3)</sup>. Weil er dem Sinken nahe, wurde er schon für gesunken angenommen<sup>4)</sup>. Speaker, Greyhound und Diamond, die zu seiner Befreiung herbeigeeilt (die englische Hilfsbereitschaft und gegenseitige Unterstützung sind beachtenswert), verdankte er seine Rettung. Er mußte nach Yarmouth segeln zum Kalfatern und Auftakeln<sup>5)</sup>. Ruby verlor sein Galion<sup>6)</sup>. Pelican und Guinea wurden sehr zerschossen<sup>7)</sup>. Von den 7—8 nach Angabe der Engländer gesunkenen holländischen Schiffen<sup>8)</sup> waren also zwei in Wirklichkeit gesunken, de Burg van Alkmaar I<sup>9)</sup> und das Schiff des Contreadmirals, zwei dem Sinken überlassen worden, St.-Maria<sup>10)</sup> und noch ein anderes mit 30 Kanonen<sup>11)</sup>. St.-Maria wurde später als Prise nach England

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 358; vgl. *ibid.*, II, 296; Leven van M. de Ruiter, I, 75; Leven van C. Tromp, p. 72; Memorials of the life of Penn, I, 449. — <sup>2)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 449. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 282, 289. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 358; Holl. Mercurius, 1652, p. 105; Ontstelde zee, p. 52. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 289. — <sup>6)</sup> *Ibid.*, II, 275; Memorials of the life of Penn, I, 453. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 272, 275; Memorials of the life of Penn, I, 453. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 286; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 430. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w. II, 296; Ontstelde zee, p. 51. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 290. vgl. Leven van M. de Ruiter, I, 76, worin fälschlicherweise behauptet wird, es sei kein Fahrzeug holländischerseits verlorengegangen oder gesunken. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 270. — <sup>12)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 449.

gebracht<sup>1)</sup>. Das andere Fahrzeug ist in der Nacht wohl wieder zu den Holländern zurückgekehrt<sup>2)</sup>. Ein Schiff, Gorcum, war in die Maas gelaufen<sup>3)</sup>, Prins Willem No. 2 war dienstuntauglich geschossen<sup>4)</sup>, Prinses Louisa I erheblich beschädigt worden<sup>5)</sup>. Die Engländer hatten kein einziges Schiff eingebüßt und weit weniger Verluste erlitten. Sie hatten ihre Überlegenheit so geltend gemacht, daß ihre Gegner moralisch schwer erschüttert wurden. Nur die Kürze des Tages und das Hereinbrechen der Nacht bewahrte die Holländer vor noch schwereren Verlusten<sup>6)</sup>. Das Zielen nach den Masten, Segel- und Takelwerk wurde mit Unrecht den Engländern, wie den Holländern zum Vorwurf gemacht<sup>7)</sup>. Die kleinen Geschütze der letzteren konnten den Schiffsrümpfen ihrer Gegner überhaupt kaum etwas anhaben (s. früher). Das Schiff des Kapitäns Badiley und the Sovereign of the Seas lieferten einen genügenden Beweis dafür. Die Engländer waren in Luv. Der Südwestwind war ein flauer. Die Windstärke beeinflusste also nicht das Ziel, wie im Treffen bei Plymouth (s. auch Früheres über das Zielen beim Nahkampf). Mit dem Eintritt der Dunkelheit gegen 7 Uhr, hörte der Kampf auf<sup>8)</sup>. Die Nacht war sehr finster<sup>9)</sup>. Sie war günstig für diejenigen holländischen Kapitäne, die sich den weiteren Kämpfen zu entziehen wünschten. Es sollen darunter vornehmlich zeeländische Schiffsbefehlshaber gewesen sein. Die Zahl derselben wird bis zu 30 angegeben<sup>10)</sup>. Diese ist zu hoch gegriffen. 49 holländische Kriegsschiffe wurden am 2. Schlachttage gezählt<sup>11)</sup>. Es waren also, da zwei gesunken, eins vorher in die Maas zurückgesegelt und eins genommen (s. früher), in Summa neun nachts durchgegangen, darunter drei der am schwersten beschädigten<sup>12)</sup>, einschließlich des Fahrzeugs von 30 Kanonen, welches von den Engländern dem Sinken überlassen wurde. Sie

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., IV, 438; Letters rel. to the f. D. w., II, 281. — <sup>2)</sup> Vgl. Memorials of the life of Penn, I, 449—450. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 296. — <sup>4)</sup> Ibid., II, 290. — <sup>5)</sup> Ibid., II, 283. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 430. — <sup>7)</sup> Ontstelde zee, p. 52; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 139; Oud-Holland, zeventiende Jaarg., Amsterdam 1899, I Aflevering, p. 34. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 750; A. de Wicquefort, II, 152; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 22; Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal, p. 33; Letters rel. to the f. D. w., III, 54; Leven van M. de Ruiter, I, 74; Verhand. en onuitgeg. stukken door J. C. de Jonge, I, 179. — <sup>9)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 74. — <sup>10)</sup> 20 (Holl. Mercurius, 1652, p. 105; A. de Wicquefort, II, 152), 20—21 (Ontstelde zee, p. 51), 22 (Letters rel. to the f. D. w., II, 301; Leven van M. de Ruiter, I, 74), 30 (Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal, p. 33). — <sup>11)</sup> Lambert v. d. Bos, p. 605; Letters rel. to the f. D. w., II, 296, 359; vgl. L. v. Aitzema, III, XXXII, 751. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 296.



sollen, trotz mehrfacher Mahnung zur Umkehr vermittels Schüsse, vorausgeeilt sein und im Ostnordostkurs beharrt haben<sup>1)</sup>. Die Engländer bekamen aus the Downs eine Verstärkung von 16 Schiffen (siehe früher). Je näher der Kämpfende seiner Basis ist, desto günstiger ist es für ihn. Sie schickten ihre dienstuntauglich gewordenen Fahrzeuge mit den Verwundeten dorthin zurück<sup>2)</sup>. 3./13./X. wurde Henry Toope (Giles of London) mit einem eroberten Schiff (St.-Maria, s. früher), welches nicht gesunken, wie ursprünglich erwartet, sondern am Tage wieder vorgefunden wurde, und 2 gebrechlichen als Kriegsschiffe benutzten Handelsfahrzeugen<sup>3)</sup> in die Themse gesandt<sup>4)</sup>. Ungefähr 80 Schiffe stark werden die Engländer am 2. Tage gewesen sein<sup>5)</sup>. Die Holländer trieben mit angezündeten Laternen die Nacht hindurch leewärts in geringer Entfernung von ihren Gegnern und besserten ihre Schiffe aus<sup>6)</sup>. Letztere sollen das gleiche getan haben<sup>7)</sup>. Am 29./IX./9./X. befanden sich die Holländer mehr als 2 Meilen nordöstlich von den Engländern entfernt<sup>8)</sup>. Sie waren beschäftigt mit der Wiederherstellung des Segel- und Tauwerks<sup>9)</sup>. Es war flauer Westwind<sup>10)</sup>. De With hatte wieder seine Flagge auf seinem ersten Schiff von der Admiralität zu Rotterdam<sup>11)</sup>. Er hatte die Absicht, den Kampf fortzusetzen und wendete wieder auf seine Gegner zu. Doch leisteten ihm die Schiffe keineswegs rechte Folge<sup>12)</sup>. Er feuerte Schüsse auf die zu langsam Nachsegelnden<sup>13)</sup>. Es wurde still. Nachmittag 3 Uhr sah er sich genötigt, einen Kriegsrat einzuberufen<sup>14)</sup>. Die Flotte war eine Meile weit zerstreut

1) Ibid., III, 54—55. — 2) Holl. Mercurius, 1652, p. 105; Ontstelde zee, p. 51. — 3) Wohl Badileys Schiff und noch ein anderes, vgl. Letters rel. to the f. D. w., II, 289, 2 in Kriegsschiffe umgewandelte Handelsfahrzeuge mußten an die Küste sich retten, weil sehr beschädigt. — 4) Letters rel. to the f. D. w., II, 281. — 5) Belgica ad a. 1653 bis 54, No. 6, p. 33; vgl. Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 29, 38, 85 Schiffe. — 6) Letters rel. to the f. D. w., II, 295, 357; Holl. Mercurius, 1652, p. 105; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 23; Whitelocke's Memorials, p. 521; Bijvoegsels en aanmerkingen bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie van J. v. Wagenaar door H. van Wijn, Amsterdam 1801, II, 139; Blake by Dixon, p. 176; Memorials of the life of Penn, I, 448. — 7) Memorials of the life of Penn, I, 448, 451; vgl. Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 23, die Engländer sollen keine Laternen angezündet haben. Sie hatten aber keine Veranlassung, sich verborgen zu halten. — 8) Whitelocke's Memorials, p. 521; Letters rel. to the f. D. w., II, 268, 269, 295, 358; Bijvoegsels en aanmerkingen bestaande in Naleezingen door H. van Wijn, II, 139; Memorials of the life of Penn, I, 448. — 9) Bijvoegsels en aanmerkingen bestaande in Naleezingen door H. van Wijn, II, 139. — 10) Letters rel. to the f. D. w., II, 268, 295, 358. — 11) Memorials of the life of Penn, I, 449; vgl. Letters rel. to the f. D. w., II, 268. — 12) Letters rel. to the f. D. w., II, 296; L. v. Aitzema, III, XXXII, 750; Leven van M. de Ruiter, I, 74; Leven van C. Tromp, p. 72. — 13) Letters rel. to the f. D. w., II, 358. — 14) Leven van M. de Ruiter, I, 74; Leven van C. Tromp, p. 72.

durch die Stille, wie dadurch, daß manche Schiffsbefehlshaber, aus Unlust am Kampf, nur zögernd gefolgt waren. De Ruijter und Cornelis Evertsz de Oude machten geltend, daß, bis die Flotte wieder versammelt, es für einen Angriff auf die Engländer zu spät werden würde<sup>1)</sup>. Der Beschluß wurde gefaßt, die Feinde abzuwarten<sup>2)</sup> und Kurs nach O zu nehmen. Die holländische Flotte kam zum Vogel-Struis, der vor der Schlacht sich von ihr getrennt hatte<sup>3)</sup>. Der Wind veränderte sich erst in schwachen Nordwind, dann wurde heftiger Ostnordostwind<sup>4)</sup>. Die Holländer bekamen die Luv<sup>5)</sup>. Sie gelangten in 1½ Kanonenschußweite von ihren Gegnern. Sie hielten ihre Flotte dicht zusammen, da verschiedene Schiffsbefehlshaber Neigung zum Durchgehen zeigten<sup>6)</sup>. Die großen Ostindier wurden in die Nachhut eingereiht, die schlechtesten Segler führten Toppsegel<sup>7)</sup>. Blake war auf die Holländer zu gesegelt, so gut es die Windverhältnisse zuließen<sup>8)</sup>. Er bekam widrigen Wind<sup>9)</sup>. Das Folgen konnte englischerseits mithin nur ein ganz allmähliches sein<sup>10)</sup>. Nachmittag 4 Uhr<sup>11)</sup> begannen die ersten Schüsse zwischen den vordersten herankommenden, fregattenähnlichen, englischen Schiffen und den holländischen zu fallen<sup>12)</sup>. Die Engländer versuchten alles, um den Kampf mit ihnen hinzuhalten, bis ihre großen Kampffahrzeuge heran waren, von denen nur the Sovereign of the Seas sich auch innerhalb Schußweite genähert<sup>13)</sup>. Blake bedauerte, daß es mit dem Erreichen seiner Gegner zu spät geworden, er würde sonst die Hälfte ihrer Flotte vernichtet haben<sup>14)</sup>. Das Schußgefecht dauerte bis zur Dunkelheit<sup>15)</sup>. Der Wind scheint sich wieder gedreht zu haben, da im Laufe des Abends die Engländer als zu luvwärts befindlich gemeldet wurden<sup>16)</sup>.

---

1) Leven van M. de Ruiter, I, 75; Leven van C. Tromp, p. 72. — 2) Bijvoegsels en aanmerkingen bestaande in Naleezingen door H. van Wijn, II, 139; Verhandel. en onuitgestukken door J. C. de Jonge, I, 179—180; Memorials of the life of Penn, I, 451; Geddes, I, 257; vgl. Belgica ad a. 1653—54, No. 6, p. 33, Rückzugsgefecht zu halten. — 3) Letters rel. to the f. D. w., II, 358. — 4) Ibid., II, 271, 359; vgl. Holl. Mercurius, 1652, p. 105; Memorials of the life of Penn, I, 448—449. — 5) Letters rel. to the f. D. w., II, 359; Memorials of the life of Penn, I, 451. — 6) Letters rel. to the f. D. w., II, 271, 359. — 7) Ibid., II, 271. — 8) Memorials of the life of Penn, I, 451. — 9) Whitelocke's Memorials, p. 521. — 10) Vgl. Revue Maritime et Coloniale, tome 85, 1885, partie II, p. 508; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 38. — 11) Nicht 3 Uhr wie in Memorials of the life of Penn, I, 448, berichtet wird. — 12) Letters rel. to the f. D. w., II, 271, 278; The Memoirs of E. Ludlow, I, 332; Memorials of the life of Penn, I, 451. — 13) Letters rel. to the f. D. w., II, 278, 284; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 521. — 14) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 430. — 15) Letters rel. to the f. D. w., II, 278, 297, 359; Bijvoegsels en aanmerkingen, bestaande in Naleezingen door H. van Wijn, II, 139. — 16) Letters rel. to the f. D. w., II, 297; Leven van M. de Ruiter, I, 75; Leven van C. Tromp, p. 72.

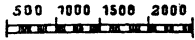
Die Holländer sollen sich in großer Ordnung zurückgezogen haben<sup>1)</sup>, aber einige Kapitäne suchten trotz Schießens, als Warnung, zur Flotte zurückzukehren, das Weite<sup>2)</sup>. Die holländische Flotte trieb nachts in der Stille weg nach O zu<sup>3)</sup>. Sie soll keine Laternen haben sehen lassen<sup>4)</sup>. Sie kam jedoch aus Sicht ihrer Gegner, da letztere einen anderen Kurs genommen, daher wohl diese Annahme<sup>5)</sup>. Die Engländer segelten mit angezündeten Lichtern (Blake hatte solche an der Großstenge und an der Hütte [poop, Oberdeck am Schiffshinterteil]) nach WNW, um die Sandbänke zu vermeiden und Raum zu gewinnen<sup>6)</sup>. Sie beschlossen dann, nachdem sie die Hälfte des Kanals hinter sich, einige Zeit beizuliegen<sup>7)</sup>.

30./IX./10./X. Bei Tagesanbruch konnten sie von ihren Stengenspitzen aus die feindliche Flotte leewärts von sich sichten. Es war lebhafter Südwestwind. Sie segelten auf dieselbe zu<sup>8)</sup>. De With hielt einen Kriegsrat ab, er war für den Angriff; konnte aber nur auf 15 Schiffe rechnen, die ihm würden nachhaltige Gefolgschaft geleistet haben<sup>9)</sup>. Eine Anzahl Schiffsbefehlshaber hatten seinem Befehle, dicht beisammen zu bleiben, nicht gehorcht<sup>10)</sup>. Lambert Pietersz, Ewout Jeroensz, Jacob Swart I und Degelcamp waren ohne Erlaubnis nach Texel abgefahren<sup>11)</sup>.

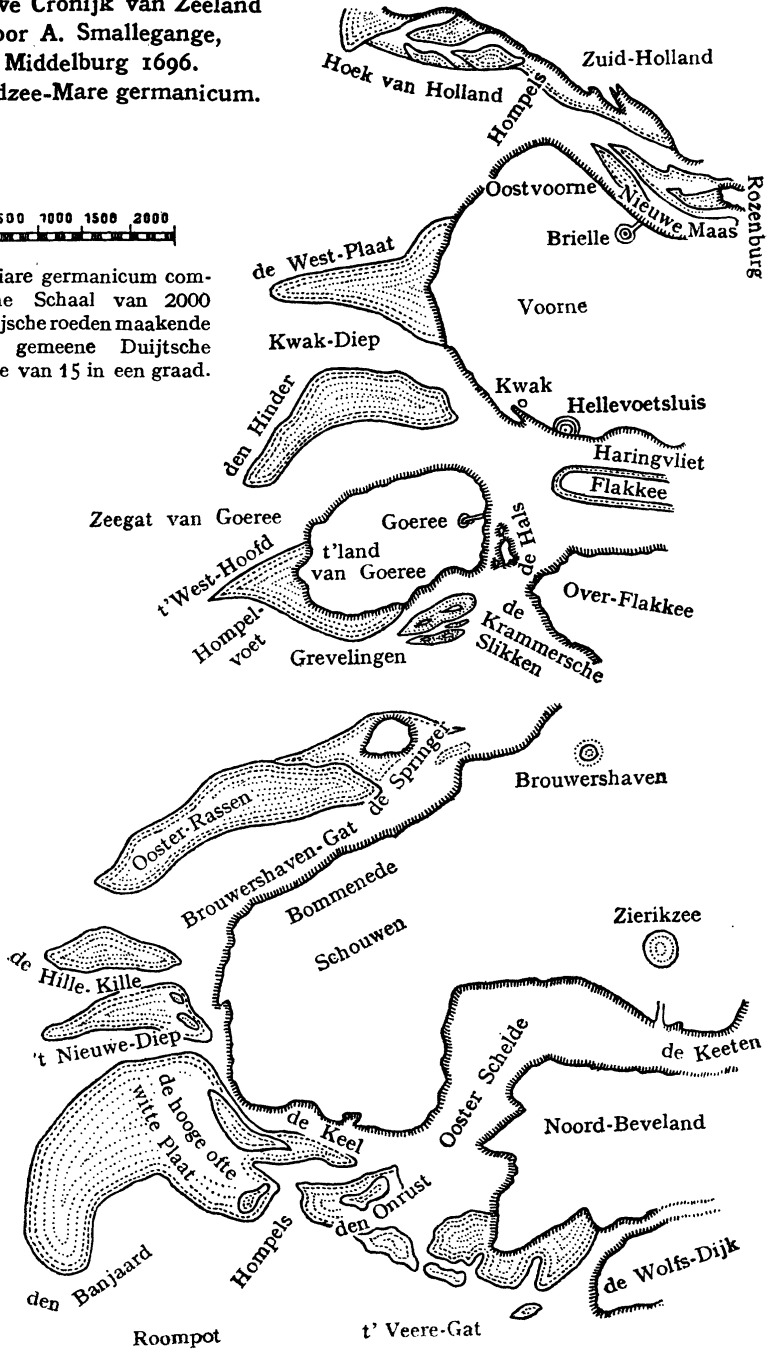
Blake hätte bei dem schlechten Zusammenhalt seiner Gegner einen überwältigenden Angriff machen können<sup>12)</sup>. Letztere beschlossen nach Goeree zu segeln<sup>13)</sup>. Dies war der nächste Hafen, in dem sie Schutz finden konnten<sup>14)</sup>. Mit diesem als Rückhalt konnten sie an der eigenen Küste gegen den Feind eventuell weiteres Schußgefecht halten<sup>15)</sup>. Bei eintretender Stille mußten sie mit

<sup>1)</sup> Verhandel. en onuitgeg. stukken door J. C. de Jonge, I, 180. — <sup>2)</sup> Lambert v. d. Bos. p. 605; Verhandel. en onuitgegeev. stukken door J. C. de Jonge, I, 180; Bijvoegsels en anmerkingen, bestaande in Naleezingen door H. van Wijn, II, 140. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 297; Leven van M. de Ruiter, I, 75; Leven van C. Tromp, p. 72. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 271. — <sup>5)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 448. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 271, 297; Leven van M. de Ruiter, I, 75; vgl. Holl. Mercurius, 1652, p. 105. — <sup>7)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 451. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 271, 360; Whitelocke's Memorials, p. 521; Memorials of the life of Penn, I, 448, 451. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 105; Letters rel. to the f. D. w., II, 297; Leven van M. de Ruiter, I, 75—76; Leven van C. Tromp, p. 73. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 54. — <sup>11)</sup> Ibid., II, 360. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 54; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 430, die Stille hinderte ihn daran (siehe später). — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 297, 360; Holl. Mercurius, 1652, p. 105; Ontstelde zee, p. 52; Leven van M. de Ruiter, I, 76; Leven van C. Tromp, p. 73; Bijvoegsels en aanmerkingen, bestaande in Naleezingen door H. van Wijn, II, 140; Memorials of the life of Penn, I, 451; Geddes, I, 258. — <sup>14)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 751; vgl. Letters rel. to the f. D. w., II, 304, Tua est Lavinia conjux. — <sup>15)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 105.

Nieuwe Cronijk van Zeeland  
 door A. Smallegange,  
 Middelburg 1696.  
 Noordzee-Mare germanicum.



Milliare germanicum com-  
 mune Schaal van 2000  
 Bloijsche roeden maakende  
 een gemeene Duijtsche  
 mijle van 15 in een graad.



kleinem Segel treiben<sup>1)</sup>. Sie ließen Walcheren südöstlich von sich liegen<sup>2)</sup>, sahen Schouwen südöstlich von sich<sup>3)</sup> und langten 1./11./X. bei dieser Insel an, Goeree noch 4 Meilen ost-südöstlich von ihnen entfernt<sup>4)</sup>. 2./12./X. holten sie Lotsen und Lotsenboote und kamen 2 Meilen südöstlich vom Eingang von Goeree zu Anker<sup>5)</sup>. De With soll daselbst mit 49 Schiffen eingelaufen sein<sup>6)</sup>. Aber unterwegs war der Vogel-Struis wieder zur Flotte gekommen und 3 Fahrzeuge waren nach Texel gesegelt. Er kann nur 47 bei sich gehabt haben. 3./13./X. war er vor Kwak bei Hellevoetsluis zu Anker<sup>7)</sup>. Weil de With wieder an Bord der Prinses Louisa II gegangen, ist wohl das Gerücht entstanden er sei unpäßlich geworden und habe den Befehl an de Ruijter übergeben<sup>8)</sup>. Mehrere Kapitäne mußten zwischen Goeree und Kwak kreuzen, da sich dorthin viele ausgerissene Leute geflüchtet hatten<sup>9)</sup>. 6./16./X. verließ de With den Bommel (Bommenede) (Nordküste von Schouwen), kam 7./17./X. nach Zierikzee und begab sich von da über Veere nach Vlissingen<sup>10)</sup>, wo er von empörten Frauen empfangen worden sein soll<sup>11)</sup>. — Die Engländer konnten, als Stille eingetreten, nur mit kleinen Segeln folgen. Sie taten dies bis Mittag<sup>12)</sup>. Einige ihrer vordersten fregattenähnlichen Fahrzeuge sichteten Westcapelle auf Walcheren<sup>13)</sup>. Etwa 12 Meilen WNW von der Maasmündung entfernt, kehrten sie um und segelten nach the Downs wieder zu<sup>14)</sup>. Blake ließ den Holländern zur Beobachtung Kitsen folgen. Diese wurden aber von einem holländischen Kriegsschiff fortgejagt<sup>15)</sup>. Man hatte Sorge, daß eine Leeküste die ganze Flotte gefährden könnte<sup>16)</sup>. Auch scheute man die Untiefen<sup>17)</sup>. Der Hauptgrund der Rückkehr wird jedoch der fühlbare Mangel an Lebensmitteln gewesen sein (s. vorher). An eine längere

---

<sup>1)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 76; Leven van C. Tromp, p. 73. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 360—361. — <sup>3)</sup> Ibid., II, 297; Leven van C. Tromp, p. 73. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 297, 361; L. van M. de Ruiter, I, 76. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 297, 361. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 751. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 286, 298, 361; Leven van M. de Ruiter, I, 76; Leven van C. Tromp, p. 73. — <sup>8)</sup> De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 335, vergl. später über sein Kranksein. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 329. — <sup>10)</sup> Ibid., II, 298. — <sup>11)</sup> Heath's Chronicle, II, 327. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 297; Leven van M. de Ruiter, I, 76. — <sup>13)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 521; Memorials of the life of Penn, I, 451; vgl. Letters rel. to the f. D. w., II, 273, wo für West-Gable fälschlich West-Gabbard verstanden wurde. — <sup>14)</sup> Heath's Chronicle, II, 327; Memorials of the life of Penn, I, 449. — <sup>15)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 105. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 272. — <sup>17)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 211.

Blockade der holländischen Küste konnte man zu dieser vorgeschrittenen Jahreszeit nicht denken und eine solche war damals keineswegs ins Auge gefaßt. 2./12./X. war Penn in Margate (Isle of Thanet)<sup>1)</sup>, 3./13./X. Blake ebenfalls<sup>2)</sup>, 4./14./X. erschien letzterer in the Downs<sup>3)</sup>.

Die Engländer hatten kein Schiff verloren, nur 3 waren dienstuntauglich geschossen worden (s. früher). Was ihre Menschenverluste im einzelnen anlangt, so wurden angegeben auf James 3 Mann tot, 5 Mann verwundet<sup>4)</sup>, Resolution 3 Tote, 20 Verletzte<sup>5)</sup>, auf dem Schiff des Kapitän William Badiley 60 Tote<sup>6)</sup>. In manchen englischen Fahrzeugen sollen 2—3 Mann, in anderen dreimal mehr getötet worden sein<sup>7)</sup>. An Kapitänen verloren sie die Kapitäne Jervis und James Coppin (s. früher). In Summa werden 300 Tote und 300 Verwundete angegeben<sup>8)</sup>. J. de Witt ließ sich berichten, daß 9 englische Kapitäne und 1200 Mann getötet oder tödlich verwundet worden seien<sup>9)</sup>. Diese Zahl wird in bezug auf Kapitäne wie Mannschaft übertrieben sein. In Wirklichkeit werden Tote und Verletzte höchstens zusammen so viel betragen haben. Gegen Kapitän Jacobson wurde wahrscheinlich auf Mildmays Bericht hin eine Untersuchung seines Verhaltens in der Schlacht angestellt<sup>10)</sup>. Die Engländer ließen als Folge ihres Sieges die the Downs beherrschenden Batterien zwischen Deal und Sandown-castle, die im Juli errichtet waren wieder wegnehmen, eine Handlung, die sie später zu bereuen hatten<sup>11)</sup>. Ein Anschlag auf Vlissingen, Middelburg und Veere soll den Engländern durch den Ingenieur Nicolaas Le Clerq von Dünkirchen angeraten worden sein. Sie sollen sich aber vor der Ausführung desselben gescheut haben (Vaderlandsche Historie van Jan van Wagenaar, Amsterdam 1755, XII Deel, p. 224). Von holländischen Schiffen wurden 2 versenkt, 1 genommen (s. früher), etwa 14 Schiffe sollen schwer beschädigt worden sein<sup>12)</sup>. Ein Contreadmiral, 2 Kapitäne und 1 Leutnant (s. früher) wie

<sup>1)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 450. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 281. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 430; vgl. Heath's Chronicle, II, 327. — <sup>4)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 447. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 289; The Memoirs of E. Ludlow, I, 332; Memorials of the life Penn, I, 452. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 282. — <sup>7)</sup> Ibid., II, 283. — <sup>8)</sup> Heath's Chronicle, II, 327; From Howard to Nelson by Laughton, p. 99. — <sup>9)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevol. v. d. St., V, 46. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 429; das Schiff, welches er geführt, wurde nicht angegeben. — <sup>11)</sup> The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 170. — <sup>12)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, I, 332.

80 Mann wurden gefangengenommen<sup>1)</sup>. (Ob der Kapitän des dienstuntauglich geschossenen und vorübergehend eroberten Schiffes von circa 30 Kanonen von den Engländern aus seinem Schiff herausgenommen wurde, wird nicht bestätigt. Der Contre-admiral, der Kapitän von St.-Maria, sowie die 80 Mann entkamen wieder [s. vorher].) Nur von Prinses Louisa I werden 4 Tote gemeldet<sup>2)</sup>. Die Toten werden sonst nicht angegeben, aber 2000 sollen verwundet worden sein<sup>3)</sup>. Neun große Boote voll Verletzter sollen nach Amsterdam, zehn nach anderen Städten, besonders zeeländischen, gebracht worden sein<sup>4)</sup>. Danach würde die Zahl der Toten ungefähr 1200 betragen haben. Dies wird der Wahrheit nahekommen in Anbetracht der Überlegenheit der englischen Artillerie, sowie bei der kurzen Schußentfernung und glatten See am eigentlichen Schlachttage. — Am 28./IX./8./X. und 29./IX./9./X. war de With von verschiedenen Kapitänen, die er wahrscheinlich wegen ihrer Pflichtversäumnis während des Kampfes zur Rede gesetzt, geschmäht worden (Letters rel. to the f. D. w., IV, 258). Um die Disziplinlosigkeit und Feigheit der holländischen Kapitäne zu bestrafen, wurden Kommissare von jeder Provinz ernannt, sie hatten einen Fiscal und Soldaten bei sich<sup>5)</sup>. Man versicherte sich der Kapitäne Sekema und Lucas Albertsz. Man ließ Schiffszimmerleute kommen, um die Schiffschäden zu prüfen<sup>6)</sup>. Die Zahl der Schuldigen war zu groß, sie hatten einflußreiche Freunde<sup>7)</sup>. Auch gegen de Ruijter machte sich Unwillen geltend, man beleidigte ihn, ein Kapitän soll ihn zum Duell gefordert haben. Die Admiralität von Zeeland mußte diese Angelegenheit in die Hand nehmen<sup>8)</sup>. 7./17./X. soll de Ruijter zu Vlissingen eine goldene Kette mit Schaumünze im Werte von 100 Pfund Vlämisch erhalten haben als Belohnung für seine Verdienste<sup>9)</sup>.

---

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 270. — <sup>2)</sup> Ibid., II, 360, diese Zahl wird wohl zu gering sein, da das Schiff ziemlich beschädigt wurde und de Ruijter viel Leute verloren haben soll (siehe früher). — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 311; Whitelocke's Memorials, p. 522; From Howard to Nelson by Loughton, p. 98. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 313. — <sup>5)</sup> Ibid., II, 313; 367; L. v. Aitzema, III, XXXII, 750—751; The Memoirs of E. Ludlow, I, 332. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 363. — <sup>7)</sup> Leven van M. de Ruyter, I, 77; Leven van C. Tromp, p. 74; Basnage, I, 261; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 170. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 51. — <sup>9)</sup> Staatkundig en Heldhaftig Zeeland door Pieter de la Rue, Middelburg 1736, Ite Afdeeling, p. 214; nach Notul. der St. van Zeeland 18./X. 1652.

**Das Seetreffen bei Dungenesß 30./XI./10./XII. 1652.****Die hauptsächlichsten Quellen:**

1. Holländische: L. van Aitzema, *Saken van Staet en Oorlogh Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden*, Amsterdam 1683; *Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1725*, Deel V; *Belgica ad a. 1653—54*, Sammelband Göttingen, No. 7; *Ontstelde zee*, Amsterdam 1654; *Hollandsche Mercurius 1652 und 1653*; *Leven van M. de Ruiter door Brandt*, uitgegev. door Engelberts; *Leven van Cornelis Tromp*, Amsterdam 1692; Abraham de Wicquefort, *Histoire des Prov.-Unies des Pais-Bas*.

2. Englische: *A Chronicle of the Kings of England* by Sir Richard Baker, ed. by E. Phillips, London 1674; *A Chronicle* by J. Heath, London 1676; *The Memoirs of E. Ludlow* ed by C. H. Firth, Oxford 1894; *Publications of the N. R. S.*, vol. XVII, *Letters rel. to the f. D. w.*, vol. II, London 1900; *ibid.*, vol. XXX, *Letters rel. to the f. D. w.*, vol. III, London 1906, darin enthalten das Journal von Pieter Florisz vom 9./19./XI bis 26./XII. 1652/5./I. 1653 (p. 199—209); das Journal van Jan Evertsz vom 20./30./XI. 1652 bis 5./15./I. 1653 (p. 222—248) und das Journal von M. de Ruijter vom 20./30./IX. 1652 bis 5./15./I. 1653 (p. 248—266); *Calendar of the St. P. D. S.*, 1651—52, vol. IV, London 1877; *ibid.*, 1652—53, vol. V, London 1878; B. Whitelocke's *Memorials*, London 1682.

Vgl.: *Quellen und Literatur: De Reegeringe van Amsterdam ontworpen door Bontemantel*, uitgegev. door Kernkamp, 's-Gravenhage 1897, in *Historisch Genootschap te Utrecht*, III Reeks, 7, 8, I, Inleiding, p. CXXVIII. Schreiben des Simon van Hoorn von Amsterdam 17./XII. 1652 über das Gefecht bei Singels; *Calendar of the Clarendons State Papers* ed. by Ogle and Bliss, Oxford 1872, II, 161; *Neuigkeit vom Seegefecht nahe Dover* durch Willem Boreel 1./11./XII., Latin; M. de Ruijter, *Zijn tijd en tijdgenooten* bij R. W. P. de Vries, Amsterdam 1907, p. 27, *zeeslag tusschen den admiraal Tromp en Blake bij Dover 10./XII. 1652* naar H. Vetterwinkel door P. Velijn; Edward Kirk Rawson, *Twenty famous naval battles*, London 1900, vol. 1—2.



Nachdem Martin Tromp den Oberbefehl niedergelegt, übte in der Heimat an seiner Stelle Jan Evertsz de Oude an Bord des Schiffes *Hollandia* denselben vor der Maas aus<sup>1)</sup>. Folgende Umstände führten zur Rückberufung des ersteren. König Frederik III. von Dänemark, der Sohn Kristian IV., dessen ältere Schwester Anne König James I. von Großbritannien geheiratet<sup>2)</sup>, war infolge dieser Verwandtschaft mit den Stuarts ein Gegner Cromwells. Er versprach den Generalstaaten seinen Beistand, wenn sie Tromp wieder in sein Amt als Leutnant-Admiral einsetzen würden<sup>3)</sup>. Die Stadt Purmerend (Nordholland) hatte ebenfalls ihre Stimme zugunsten desselben in die Wagschale geworfen<sup>4)</sup>. 2./12./XI. wurden Tromp, Jan Evertsz, de With und Pieter Florisz zu Befehlshabern der Flotte bestimmt<sup>5)</sup>. 7./17./XI. soll Tromp die Generalstaaten ersucht haben, ihm Deputierte auf die Flotte zu seinem Schutze gegen Verleumdungen beizugeben. Seinem Wunsche wurde aber nicht entsprochen<sup>6)</sup>. Die Instruktionen, die ihm am 7./17./XI. im Hafen von Goeree erteilt wurden, bestanden in Artikel I: der englischen Flotte möglichst Abbruch zu tun und dann die Handelsschiffe nach dem Westen zu geleiten<sup>7)</sup>, Artikel II: die Schiffe von Amsterdam, Nordholland und Friesland sollten vereint aus Texel nach der Maas segeln, sich mit denen von der Maas verbinden und zusammen mit denselben nach Zeeland bis vor Deurloo laufen, um hier mit allen Kriegs- und Handelsfahrzeugen aus Wielingen sich zu versammeln. Artikel V. 5 Begleitschiffen<sup>8)</sup> sollten die Handelsfahrzeuge nach Calais, der Somme, Dieppe, le Hâvre-de-Grâce, auch Rouen<sup>9)</sup>, und St. Malo anvertraut werden<sup>10)</sup>. Artikel VI und VIII: 3 Begleitschiffe sollten mit den Nantesfahrern, Artikel VII: 10 Schiffe<sup>11)</sup> mit den nach La Rochelle, Bordeaux, Bayonne oder dem Golf von Biscaya (Golfe de Gascogne, Golfo de Vizcaya) bestimmten

---

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 89. — <sup>2)</sup> Genealogische Beschreibung der Chur- und Fürstl. Häuser in Teutschland, Tübingen 1695. — <sup>3)</sup> Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; A detection of the Court of England by Coke, London 1719, II, 20; The naval history of England by Lediard, London 1735, II, 546; Blake by Dixon, p. 181. — <sup>4)</sup> Mémoires du comte de Guiche, Londres 1744, I, 27; Reinier Vrijaart's openhartige brieven, Deventer 1781—83, stuk VI, p. 125 — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 4, 11. — <sup>6)</sup> Geddes, I, 259. — <sup>7)</sup> Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht 1858, III. Reeks, IV. Deel, 299. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 39, 66, die Zahl 3 ist wohl nur ein Versehen. — <sup>9)</sup> Vgl. L. v. Aitzema, III, XXXIII, 781. — <sup>10)</sup> Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht, 1858, III. Reeks, IV. Deel, p. 300, siehe später. — <sup>11)</sup> In Summa also 13 (Letters rel. to the f. D. w., III, 66).

Handelsfahrzeuge<sup>1)</sup> zum Rendez-vous-Platz St.-Martin-de-Ré (auf der Insel Ré) fahren. Von den letzten 10 Schiffen sind wiederum 2 für La Rochelle, 4 für Bordeaux, 4 (darunter Vogel-Struis und Prinses Louisa Hendrika oder Louisa I) nach Bayonne befohlen<sup>2)</sup>. Artikel X: Die Hauptabteilung der Flotte sollte einen Monat lang im Kanal bleiben zum Schutze der Handelsfahrzeuge von Brasilien, den Antillen (Karaiben), dem Mittelmeer (Levante-, Türken-, Italienfahrer) der Barberei, Spanien und Portugal und 8 Tage nach Abfahrt derselben diesen folgen<sup>3)</sup>. 12 Kriegsschiffe sollten nach dem Mittelmeer gesandt werden<sup>4)</sup>, darunter der Aartsengel Michiel (Kapitän Willem van Niehoff)<sup>5)</sup> und Prinses Roijael (Royal) (Kapitän Albert Cornelisz 't Jonge Hoen)<sup>6)</sup>. Der Versammlungsplatz sollte zuerst Le-Hâvre-de-Grâce (Seine-Inférieure), dann St.-Malo (Ille-et-Vilaine) und zuletzt St.-Martin-de-Ré (Charente-Inférieure) sein<sup>7)</sup>. An letzterem Orte sollte die Flotte die Schiffe reinigen und kielholen lassen, wenn dazu Gelegenheit vorhanden, 25—30 auf einmal vornehmen<sup>8)</sup>. Tromperklärte die beiden Aufgaben, dem Feinde Abbruch zu tun und die Handelsflotte zu geleiten, zusammen auszuführen, sei sehr schwierig. Er hätte lieber gewünscht, das eine oder das andere allein zu tun<sup>9)</sup>. De With hatte die lecken und schmutzigen Schiffe nach Hellevoetsluis gehen lassen. Für die Amsterdamer war daher die Ausbesserung und Instandbringung ihrer Fahrzeuge mit großen Kosten und Verzögerungen verknüpft. Texel wäre günstiger für sie gewesen<sup>10)</sup>. Weil das Geld langsam einkam<sup>11)</sup>, war Geldmangel und viel Lohn rückständig<sup>12)</sup>. Die Bemannung der Flotte war eine schwierige und zu schwache. Auch wurden zu viel Menschen auf den Handelsschiffen gebraucht<sup>13)</sup>. Soldaten wurden zur Bewachung der Matrosen aufgestellt. Trotzdem stahlen sich letztere weg<sup>14)</sup>. Manche Seeleute liefen von Hellevoetsluis fort nach Amsterdam, um Zahlung zu fordern<sup>15)</sup>. Auch auf dem Flaggschiff de Ruijters brach

1) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm v. d. Staedt, V, 29, vendange oder Weinlesefahrer. — 2) Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht, 1858, III. Reeks, IV, 301. — 3) Ibid., IV, 302, vgl. Letters rel. to thef. D. w., III, 23, 66. — 4) Letters rel. to the f. D. w., III, 66, 79. — 5) Ibid., III, 160; IV, 308. — 6) Ibid., III, 144, IV, 314, das Schiff war nicht verlorengegangen wie nach III, 144 berichtet. — 7) Letters rel. to the f. D. w., II, 234; Leven van M. de Ruiter, I, 79. — 8) Letters rel. to the f. D. w., III, 25; vgl. A. de Wicquefort, II, 153, 10—12 Schiffe auf einmal. — 9) Letters rel. to the f. D. w., III, 80. — 10) Ibid., II, 378. — 11) Ibid., II, 366 — 12) Ibid., III, 10. — 13) Ibid., III, 10. — 14) Ibid., III, 44. — 15) Letters rel. to the f. D. w., III, 60, 62.

eine Meuterei aus<sup>1)</sup>. Schotten, Iren und Engländer befanden sich in der holländischen Flotte<sup>2)</sup>. Von den Handelsfahrzeugen mußten Leute geliehen werden<sup>3)</sup>. Tromp nahm einen Fiscal mit sich zur besseren Aufrechterhaltung guter Disziplin<sup>4)</sup>. Der Vorrat an Bord der Schiffe war ebenfalls knapp<sup>5)</sup>. Sie sollten für 10 Monate verproviantiert werden<sup>6)</sup>. Es fehlte manchen Schiffen die für Westfahrer notwendige Verkleidung, mehrere hatten auch nicht Raum genug zum Stauen der Lebensmittel<sup>7)</sup>. Die Beschaffenheit der letzteren war eine schlechte, weil die Lieferung nicht rechtzeitig genug vorher bestimmt werden konnte. In unpassender Jahreszeit und bei heißem Wetter mußte das Vieh getötet und die Vorräte zubereitet werden<sup>8)</sup>. Die Schiffe waren zum Teil sehr unrein. Vom Steuerruder des Brederode mußte ein halbes Faß Seemuscheln entfernt werden<sup>9)</sup>. Ein geschickter Feuerwerker La Roche befand sich an Bord der Flotte, welcher Schießwerkzeuge erfunden hatte, um den Brand erfolgreich in das Segel- und Wandtauwerk zu bringen<sup>10)</sup>. 9./19./XI. war Nicolaas de Wit (With) (Prins Maurits), auf seiner Fahrt zur Flotte bei den Hompels an der Westspitze von Goeree auf Grund gekommen, auch ein Brander gestrandet<sup>11)</sup>.

19./29./XI. Tromp teilte den Generalstaaten seinen Entschluß mit, nach Wielingen zu segeln, sich mit den dortigen Fahrzeugen zu vereinen und vor Goeree und der Maas 2 Galioten kreuzen zu lassen, um die Schiffe von Texel über seine Abfahrt in Kenntnis zu setzen<sup>12)</sup>. Er wartete einen günstigen Wind zum Auslaufen ab<sup>13)</sup>. Er äußerte, daß er lieber eine kleinere Zahl besserer Schiffe gehabt als eine so große Masse wenig kampffähiger Fahrzeuge. Je größer die Menge, desto mehr sei die Verwirrung möglich<sup>14)</sup>. Die Anzahl der holländischen Kriegsschiffe wird angegeben auf 60<sup>15)</sup>, 63<sup>16)</sup>, 64<sup>17)</sup>, 66—68<sup>18)</sup>, 69<sup>19)</sup>, 70<sup>20)</sup>.

<sup>1)</sup> Ibid, III, 60. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S. 1652—53, V, 186; Letters rel. to the f. D. w., IV, 149; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 570. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 60, 71, 95 — <sup>4)</sup> Ibid., III, 11, 70. — <sup>5)</sup> Ibid., III, 10, 43, 135. — <sup>6)</sup> Ibid., III, 17. — <sup>7)</sup> Ibid. — <sup>8)</sup> Ibid., III, 176. — <sup>9)</sup> Ibid., III, 19; vgl. Marine-Rundschau, 22. Jahrg., 4. Heft, April 1911, p. 571. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 760. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 57, 71. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 70. — <sup>13)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 42, 46. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 120. — <sup>15)</sup> Ibid., III, 101. — <sup>16)</sup> Ibid., III, 160; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 781. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 238, 260. — <sup>18)</sup> Ibid., III, 255. — <sup>19)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 760; L. van den Bos, p. 527 — Letters rel. to the f. D. w., III, 19; vgl. ibid., II, 366. — <sup>20)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 60; L. v. Aitzema, III, XXXII, 762.

73<sup>1)</sup>, 78<sup>2)</sup>, 80<sup>3)</sup>, 83<sup>4)</sup>, 85<sup>5)</sup>, 86<sup>6)</sup>, 88<sup>7)</sup>, 90<sup>8)</sup>, 95<sup>9)</sup>, 100<sup>10)</sup>, 110<sup>11)</sup>, 117<sup>12)</sup>. Bei der größeren Zahl werden die Begleitschiffe, Brander und Galioten zu den Kampffahrzeugen mitgerechnet worden sein. Wir halten die in 4 Geschwader geteilte Flotte von 73 Kriegsschiffen<sup>13)</sup> für die der Wahrheit am nächsten kommende Stärke der holländischen Streitkräfte beim Auslaufen. Diese erfuhr durch die verschiedenen Änderungen in der Wahl der Bedeckungsfahrzeuge für die Handelsflotte später mehrere Umgestaltungen in ihrer Zusammensetzung und Menge. Auch hier finden sich neben den Befehlshabern der einzelnen Geschwader Vicekommodore und Contrekommodore aufgeführt. Die Zahl der angegebenen Brander schwankte zwischen 5<sup>14)</sup>, 6<sup>15)</sup>, 8<sup>16)</sup>, 10<sup>17)</sup>, 11<sup>18)</sup>, 12<sup>19)</sup>, 20<sup>20)</sup>. Letztere Zahl ist zu hoch gegriffen. Wir haben 9 verschiedene Brander in den einzelnen Berichten ausfindig machen können. Die meisten müssen, wahrscheinlich ihrer geringen Segeleigenschaften wegen von der Flotte wieder abgekommen sein. 24./XI./4./XII. befanden sich 7 bei derselben<sup>21)</sup>, 12./22./XII. nur 2<sup>22)</sup>. Mit Aart van Nes waren 2 Schiffe vor Le-Hâvre-de-Grâce gekommen, die sich von der Flotte getrennt hatten<sup>23)</sup>. Tromp ersuchte 12./22./XII. deshalb die Generalstaaten um Zusendung neuer Brander, zumal die Engländer in solcher Furcht vor denselben wären, daß sie nie da ankern wollten, wo diese zu ihnen gelangen könnten<sup>24)</sup>. An Galioten sind 8 bei der Flotte gewesen<sup>25)</sup>.

<sup>1)</sup> A. de Wicquefort, II, 153; Holl. Mercurius, 1652, p. 110; Leven van M. de Ruiter, I, 78, 80; Leven van C. Tromp, p. 75; Revue Maritime et Coloniale, Paris 1885, tome 85, II, 509; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 172. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w. III, 71, 223; L. v. Aitzema, III, XXXII, 762; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 436. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 66, 75—76; Heath's Chronicle, II, 330; Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; Memorials of the life of Penn, I, 456; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 147. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 781, die Begleitschiffe zu 20 gerechnet. — <sup>5)</sup> Ibid., III, XXXII, 762; L. v. den Bos, p. 527. — <sup>6)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 42. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 4. — <sup>8)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 436; Geddes, I, 259; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 34; M. de Ruijter door Scheurleer, 's-Gravenhage 1907, p. 10. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 95; Memorials of the life of Penn, I, 459. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 10; Whitlocke's Memorials, p. 523. — <sup>11)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, I, 335. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—1652, IV, 541. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 224—225. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 4. — <sup>15)</sup> Ibid., III, 222, 223. — <sup>16)</sup> Geschiedenis van het N. Z. door J. C. de Jonge, I, 436; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 34; M. de Ruijter door Scheurleer, 's-Gravenhage 1907, p. 10. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 60; Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; Heath's Chronicle, II, 330; Memorials of the life of Penn, I, 456; Revue Maritime et Coloniale, tome 85, II, 509. — <sup>18)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 94. — <sup>19)</sup> Ibid., III, 101. — <sup>20)</sup> Ibid., III, 10; Whitlocke's Memorials, p. 523. — <sup>21)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 226. — <sup>22)</sup> Ibid., III, 160. — <sup>23)</sup> Ibid., III, 186. — <sup>24)</sup> Ibid., III, 160. — <sup>25)</sup> Ibid., III, 4; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 436, Geddes, I, 259.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte holländische Flotte<sup>1)</sup>.

Linker Flügel.	Kanonen	Mann
Z Jan Evertsz de Oude, Hollandia I . . . Kapitän Adriaan Bankert <sup>2)</sup> .	38	160
Z M. de Ruijter, Vicekommodore, het witte Lam <sup>3)</sup> . . . . .	34	110
Z Kapitän Jan Tijsz <sup>4)</sup> .		
Z Cornelis Evertsz de Oude, Contrekommodore . . . . .	30	120
Z Bastiaan Centen (Contsen) <sup>5)</sup> — . . . . .	—	—
Z Jacob Adriaansz Pense — . . . . .	30	110
Z Cornelis Kuiper, de gloeiende Oven <sup>6)</sup> . . . . .	—	—
Z Joannes van Regemorter von Middelburg <sup>7)</sup> —	30	105
Z Gillis Jansz . . . . .	28	100
Z Lambert Bartelsz <sup>8)</sup> — . . . . .	18	100
Z Jan Le Sage von Vlissingen, de vergulde Haan <sup>9)</sup> van Medemblik . . . . .	30—36	105
Z Jan Paulusz, Neptunus . . . . .	28	134
Z Joost Bankert, de Jonge, de Liefde I. . . . .	26	86
Z Jan Oliviersz — . . . . .	38	125
Z Jacob Wolfertsz — . . . . .	—	—
Z Dingman Cats — . . . . .	—	—
Z Cornelis Rocusz Fincen, (Rochenssen, Feincen), de Liefde II. . . . .	30—34	110
Schiffer Frans Krijnsz Mangelaar I <sup>10)</sup> ,		
Z Cornelis Evertsz de Jonge — . . . . .	26	110
Z Adriaan (Andries), Fortuin, de Eendracht I	24	98
Z Cornelis Lonke (Lonque), de Faam . . . . .	30	110
Schiffer Swart Pietersz <sup>11)</sup> .		

1) Letters rel. to the f. D. w., III, 224—26; Ontstelde zee, p. 73; vgl. frühere Listen, Holl. Mercurius, 1652, p. 31—32; Letters rel. to the f. D. w., IV, 308—324. — 2) Letters rel. to the f. D. w., III, 222. — 3) Theatri Europaei Hist. Beschreibung, VII, 432—33. — 4) Letters rel. to the f. D. w., III, 222, 248; Leven van M. de Ruiter, I, 82. — 5) Ein Schotte (Onze Mannen ter zee door Scheurleer, II, 63). — 6) Letters rel. to the f. D. w., IV, 194. — 7) Holl. Mercurius, 1652, p. 32. — 8) Demselben war der Auftrag erteilt, die Mannschaft von scheiternden oder brennenden Schiffen zu retten (Letters rel. to the f. D. w., III, 228). — 9) Jan Lisatie, Lasajise, Lasage (Letters rel. to the f. D. w., IV, 98, 179, 185), de vergulde Haan, 300 Tonnen (ibid., IV, 98). — 10) Ibid., IV, 193. — 11) Ibid., IV, 123, 189, 195.

	Kanonen	Mann
Mitte.		
R Martin Tromp, Brederode . . . . .	54	250—270
Steuermann Egbert Meeuwsz Kortenaar <sup>1)</sup>		
A Gideon de Wildt, Vicekommodore, de Vrede I <sup>2)</sup> . . . . .	44	150
R Korstiaan Korstiaansz, Contrekommodore	38	110
R Ruth Jacobsz Buijs — . . . . .	26	105
R Hendrik de Munnik, Hollandia II <sup>3)</sup> . . .	30	95
A Sijmen van der Haak (Aek), Amsterdam .	30	100
A Jacob Paulusz Cort, de Star . . . . .	30	100
A Hector Bardesius (Bordeus) — . . . . .	34	120
A Sipke Fokkes de Vries (der Friesländer <sup>4)</sup> , de groote St.-Lucas . . . . .	—	—
A Joris van der Zaan, Kampen . . . . .	40	140
A Isaak Sweers, Engel Gabriel . . . . .	36	130
V Adriaan Gerritsz Kleijntje — . . . . .	28	100
N Pieter Aldersz . . . . .	24	100
A Jan Egbertsz Ooms, Gouda I . . . . .	28	100
— Sijmen van der Meer — . . . . .	—	—
R Jan Aartsz Verhaaf, Rotterdam . . . . .	30	120
A Evert Antoniusz Marre, Hollandia III <sup>5)</sup> . .	32	120
A Bruijn van Zeelst — . . . . .	38	125
A Lambert (Lambrecht) Pietersz — . . . .	34	130
Rechter Flügel.		
R Witte Cornelisz de With, de Jonas <sup>6)</sup> .	—	—
A Auke (Augustin) Balk (Balck) Vice- kommodore, de Vrijheid <sup>7)</sup> . . . . .	46	150
A Cornelis Jansz Port (Poort) Contrekommoo- dore, de Kroon Imperial <sup>8)</sup> . . . . .	34	125
R Dirk Vijg (Vijch) — . . . . .	—	—
R Jan de Haes — . . . . .	—	—
R Dirk Juijnbol, de Hoop <sup>9)</sup> . . . . .	30	131

<sup>1)</sup> Siehe früher. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 309. — <sup>3)</sup> Ibid., III, 88. — <sup>4)</sup> Ontstelde zee, p. 94; Holl. Mercurius, 1653, p. 16; Leven van Tromp, p. 37. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 309. — <sup>6)</sup> Rotterdam'sche Historiebladen, Rotterdam 1880, III Afdeeling, I, 472, Direktorschiff Jonas; Ontstelde zee, p. 61. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 310. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 20. — <sup>9)</sup> Zunebal (Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmaghdigden v. d. St., V, 60; Letters rel. to the f. D. w., III, 144.

	Kanonen	Mann
R Jacob (Jan) Kleijndick — . . . . .	30	120
A Abraham van Kampen <sup>1)</sup> — . . . . .	28	100
A Dirk Scheij, den Achilles . . . . .	28	100
A Nicolaas Marreveld, Zeelandia II <sup>2)</sup> . . . . .	26	120
V Adriaan Bruijnsveld — . . . . .	ca. 24	ca. 80
V Schelte Wigelma (Wichelma, Wighman) —	—	—
— Marinus de Clerk — . . . . .	—	—
A Cornelis Nau-Oog (Naeuoogh, Nau-og) — .	36	135
V Jan Reijndersz Wagenaar, Graaf Hendrik .	30	100
— Hendrik (Andries) Kroeger (Kraeger) <sup>3)</sup> — .	—	—
Reserve.		
N Pieter Florisz, Monnikendam . . . . .	36	138
Hochbootsmann Jan Fopsz, Korporal Pieter Martsz <sup>4)</sup> , Jan Hendriksz, Lotse, Pieter Fransz, Trompeter.		
V Hendrik Jansz (Jacobsz) Camp, Vice- kommodore <sup>5)</sup> — . . . . .	36	—
V Rombout van der Par (Perre), Contre- kommodore, Albertina . . . . .	20—24	70
N Arend Dirksz — . . . . .	24	95
N Tijs Sijmensch Peereboom, de Peereboom <sup>6)</sup>	24	70
N Teunis Vechtersz, Scheletje . . . . .	—	70
N Jan Bourgoigne (Bourgomin) <sup>7)</sup> — . . . . .	—	—
N Gabriel Antoniusz (Tourmisz), het Kasteel van Medemblik . . . . .	30	110
N Cornelis Pietersz Taenman — . . . . .	28	105
A Jan Heck, Eenhoorn I <sup>8)</sup> . . . . .	28	90
N Jacob Pietersz Houck (Houch, Hoek) — .	30	110
N Jan Frederiksz Haeksboot (Haecxsboot) —	30	110
V Pieter Adriaansz van Blocker <sup>9)</sup> — . . . . .	28	105
V Gijsbert Malcontent <sup>10)</sup> — . . . . .	28	110
N Jan (Jacob) Klaasz Boot <sup>11)</sup> — . . . . .	32	115

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 363. — <sup>2)</sup> Theatri Europaei Hist. Beschreibung, VII, 432—33. — <sup>3)</sup> Wohl Hendrik Kroeger (Letters rel. to the f. D. w., IV, 25, 310). — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 186, 10 Muskietiere von der Kompanie des Filip Karel de Grenn an Bord (Letters rel. to the f. D. w., III, 199). — <sup>5)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 60. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 363; *ibid.*, IV, 316; ein neues Kriegsschiff (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832). — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 363, — <sup>8)</sup> *Ibid.*, IV, 313; vgl. Witsen, I, 109, geb. 1641, 101' l. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w. II, 363. — <sup>10)</sup> *Ibid.* — <sup>11)</sup> *Ibid.*, I, 263; Holl. Mercurius, 1652, p. 32.

	Kanonen	Mann
V Andries Douwes (Doumes) <sup>1)</sup> — . . . . .	28	105
A Ewout Jeroensz, Zutphen I . . . . .	28	100
A Jacob Sieuwertsz (Pietersz) Spanheijms (Spanheijm) . . . . .	34	121
— Hermes Munnekes (Munnincx), 't Wapen van Holland <sup>2)</sup> . . . . .	—	—

Brander<sup>3)</sup>.

- Z Otto Berrkman von Middelburg, de Liefde.  
 Z Laurens Josjasz (Jorgasz), Eenhorn.  
 Z Adriaan Griek von Vlissingen. —  
 Z Evertsz, het zwarte Lam<sup>4)</sup>.  
 A Jan Jacobsz, de Vos.  
 A Cornelis Becke (Beeke). —  
 A Jan Klaasz Korf. —  
 R Gerrit Matroos, de Liefde<sup>5)</sup>.  
 — Krijn Cornelisz Mangelaar<sup>6)</sup>. —

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 364. — <sup>2)</sup> Ibid., IV, 314. — <sup>3)</sup> Ibid., III, 226. — <sup>4)</sup> Theatri Europaei Hist. Beschreibung, VII, 432—33. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 233, 264. — <sup>6)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 591.

Am 27./XI.7./XII. fand durch de Withs Rücktritt von seinem Posten folgende Veränderung statt. M. de Ruijter trat an seine Stelle (Letters rel. to the f. D. w., III, 77, 250). Jan Evertsz de Liefde kam an Stelle von Cornelis Evertsz (ibid., III, 228), er bestieg das Schiff von de With (Ontstelde zee, p. 61), Cornelis Evertsz kam an M. de Ruijters Platz (Letters rel. to the f. D. w., III, 228).

Evert Hendriks (Groenrijs) gezegd de Liefde <sup>1)</sup> , Quartiermeister † 1652. } 1612 Maertje Sieren † 1659.					s. Bruder Arend Hendriks } 1630 Cornelia Cornelisdr
Pieter Evertsz Kapitän † 1650	Sier (Rogier) Evertsz 1637 Kapitän, 1639 bei the Downs † 1652 } 1637 Trintje Davidts de Vries	Jan Evertsz geb. 1625 <sup>2)</sup> 1644 Kapitän, 1665 Contre- admiral 1666 Vice- admiral } 1646 Annetje Pietersdr de Wit } 1667 Adriaana van Lodenstein	Cornelis Evertsz Kapitän 1646 } 1646 Maria Hendriksdr van Litt Evert geb. 1653 1671 Leutnant	Marselis Evertsz Kapitän 1652	Teunis Arendsz 1666 Obersteuermann und Kapitän

I Pieter, 1671 Seekadett, 1672 2. Kapitän auf M. de Ruijers Schiff, 1673 Kapitän

<sup>1)</sup> Rotterdamsche Historiebläden, Rotterdam 1880, III Afdeel., I, 469—495; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, II, 430. — <sup>2)</sup> Onze Mannen ter zee door Scheurleer, II, 222.



Galioten<sup>1)</sup>.

Z Pieter Cornelisz.

A Jan van Ackeren.

A Cornelis Lieven.

A Hein Jansz.

A Thomas Willemsz.

A IJsbrand Cornelisz.

R Jacob Adriaansz.

N Jan Tuijnesz.

Was die Handelsflotte, welche nach dem Westen zu geleiten war, anlangt, so schwankte die gemeldete Menge zwischen 200<sup>2)</sup>, 250<sup>3)</sup>, 270<sup>4)</sup>, 300<sup>5)</sup>, 328<sup>6)</sup>, 400<sup>7)</sup>, 500<sup>8)</sup>. 270—300 Handelsfahrzeuge werden wohl am ehesten als die richtige Anzahl anzunehmen sein.

20./30./XI. gab Tromp vor Goeree durch das Hissen der blauen Flagge das Signal zum Segeln<sup>9)</sup>. Jan Evertsz de Oude war abends an Bord des Schiffs *Hollandia I* vor Dijkhoek (Dishoek) zwischen Walcheren und Zeeland<sup>10)</sup>, de Ruijter vor Zoutelande<sup>11)</sup>. 21./XI./1./XII. befand sich Jan Evertsz vor Zoutelande<sup>12)</sup>. Tromp lief aus Goere mit der Flotte von der Maas und Texel aus<sup>13)</sup>. Der Bugspriet und das Galion (beakhead muß es statt peakhead heißen) von Pieter Florisz, Flaggschiff, Monnikendam, wurde durch Aufsegeln eines anderen Fahrzeugs weggeführt, 2 andere Schiffe liefen hinten auf die Steuerbordseite des ersteren auf<sup>14)</sup>. Die Flotte wurde außerhalb Wielingens gebracht und kam vor Westcapelle, Kurs SWW<sup>15)</sup>. 22./XI./2./XII. Die Fahrt ging durch Deurloo<sup>16)</sup> nach Schooneveld, Kurs WSW, das Wetter war trübe<sup>17)</sup>. 23./XI,

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 226; vgl. *ibid.*, II, 64—65. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 10, 187, 207, 227, 233; Whitelocke's Memorials, p. 523; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 147. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 60. — <sup>4)</sup> *Ibid.*, III, 223; L. v. den Bos, p. 527; L. v. Aitzema, III, XXXII, 762; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 436; Geddes, I, 259; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 144. — <sup>5)</sup> A. de Wicquefort, II, 153; Holl. Mercurius, 1652, p. 110; Heath's Chronicle, II, 329; Letters rel. to the f. D. w., III, 71, 107; Leven van M. de Ruiter, I, 78, 80; Leven van C. Tromp, p. 75; Revue Maritime et Coloniale, tome 85 II, 509; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 172. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 101. — <sup>7)</sup> *Ibid.*, II, 366; III, 75—76; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 34. — <sup>8)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, I, 335; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 437— <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 200. — <sup>10)</sup> *Ibid.*, III, 222. — <sup>11)</sup> *Ibid.*, III, 248. — <sup>12)</sup> *Ibid.*, III, 222. — <sup>13)</sup> Holl. Mercurius 1652, p. 110; L. v. Aitzema, III, XXXII, 762; A. de Wicquefort, II, 153; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 436. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 201. — <sup>15)</sup> *Ibid.*, III, 78. — <sup>16)</sup> *Ibid.*, III, 223. — <sup>17)</sup> *Ibid.*, III, 249.

3./XII, trat Stille ein. Die Flotte wurde zerstreut. Dünkirchen lag abends 4—5 Meilen südlich und Nieuport 4 Meilen südöstlich von den Holländern<sup>1)</sup>. Jan Evertsz und de Ruijter vereinten sich mit Tromp<sup>2)</sup>. 24./XI./4./XII. war schlechtes Wetter<sup>3)</sup>. Der Kurs wurde nach Dover genommen<sup>4)</sup>. Man gelangte 3 Meilen NW von Dünkirchen<sup>5)</sup>, dann 4—5 Meilen NON von Northforeland, Kurs SO<sup>6)</sup>. 25./XI./5./XII. Die Flotte trieb von Northforeland und Margate aus<sup>7)</sup> durch Sturm an Ostende<sup>8)</sup> und Blankenberghe vorbei<sup>9)</sup> nach Heyst (Westflandern) zu<sup>10)</sup>. Viele Handelsfahrzeuge liefen heim nach Wielingen, Goeree oder der Maas, da sie durch Sturm oder vorhergehende Stille aufeinandergeraten, Galions und Bugspriets verloren hatten<sup>11)</sup>. 26./XI./6./XII. Der Rest der Handelsflotte kehrte vorübergehend zum Teil ebenfalls um<sup>12)</sup>. Die Flotte wurde weiter zurückgetrieben aus der Umgegend von Ostende<sup>13)</sup> bis 3 Meilen NNW vom Kastell zu Westcapelle (Walcheren)<sup>14)</sup>. De With verließ hier die Flotte, weil erkrankt<sup>15)</sup>. Schon am 24./XI./4./XII. soll er das Ersuchen um Rückkehr nach Rotterdam gestellt haben. Es hatte ihn wohl auch verdrossen, daß er Jan Evertsz Nachfolger sein sollte, also an dritter Stelle erst im Oberbefehl gestellt und folglich durch denselben übergangen war<sup>16)</sup>. Das Schiff des Kapitäns Jan (Jacob) Klaasz Boot brachte ihn nach Goeree<sup>17)</sup>. Von da begab er sich nach Lijbe (Südholland)<sup>18)</sup>. Bis Februar soll er sich krank im Bett befunden haben<sup>19)</sup>. 27./XI./7./XII. Eine Neueinteilung der Flotte fand statt (s. vorher). Die Holländer kamen Sonnenuntergang ca. 5 Meilen NON von Northforeland zu Anker<sup>20)</sup>. 28./XI./8./XII herrschte trübes Wetter. Mitternacht befand sich die Flotte zwischen Calais und Dover, Kurs S<sup>21)</sup>. Ungefähr 7 kleine Fahr-

1) Ibid., III, 78, 202, 226, 249. — 2) L. v. Aitzema, III, XXXII, 762. — 3) Letters rel. to the f. D. w., III, 78. — 4) Ibid., III, 4, 226. — 5) Ibid., III, 202. — 6) Letters, rel. to the f. D. w., III, 75—76, 227, 249. — 7) Ibid., III, 4—5. — 8) Ibid., III, 78, 250. — 9) Ibid., III, 202. — 10) Ibid., III, 227; vgl. ibid., III, 79. — 11) Ibid., III, 78—79; L. v. Aitzema, III, XXXII, 762; The Memoirs of E. Ludlow, I, 336. — 12) Letters rel. to the f. D. w., III, 5. — 13) Letters rel. to the f. D. w., III, 5; vgl. L. v. Aitzema, III, XXXII, 762. — 14) Letters rel. to the f. D. w., III, 227. — 15) Ibid., III, 4, 202, 228; Basnage, I, 261; Bijvoegsels en aanmerkingen bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie van J. v. Wagenaar door H. van Wijn, II, 140; Verhandelingen en onuitgegev. stukken door J. C. de Jonge, I, 181. — 16) Letters rel. to the f. D. w. III, 15; Holl. Mercurius, 1652, p. 110. — 17) Letters rel. to the f. D. w., III, 160. — 18) Ibid., III, 228; Holl. Mercurius 1652, p. 110. — 19) Bijvoegsels en aanmerkingen bestaande in Naleezingen vor de vaderl. Historie van J. v. Wagenaar door H. van Wijn, II, 140. — 20) Letters rel. to the f. D. w., III, 203, 228, 250. — 21) Letters rel. to the f. D. w., III, 228—29.

zeuge waren nacheinander auf Kundschaft ausgesandt worden<sup>1)</sup>. 29./XI./9./XII. Die Flotte erschien vor the Downs, auf der Rückseite von Goodwin-Sands (Goeying), Calais war südöstlich entfernt<sup>2)</sup>. Sie mußte morgens die Flut abstoppen, d. h. mit der Flut zu Anker gehen, um nicht fortgetrieben zu werden. Wind war WSW<sup>3)</sup>. Er änderte sich zu lebhaftem Nordwestwind<sup>4)</sup>. Tromp soll seine Geschwader verteilt haben, eins an der Westseite von the Downs oder South-Foreland, eins bei North-Foreland, eins nach der Themse zu, eins an der Ostseite von the Downs oder der Rückseite von Goodwin-Sands, wahrscheinlich, um näher zu erkunden<sup>5)</sup>. Es war für ihn die Möglichkeit gegeben, die Themse zu sperren und Verstärkungen aus derselben von Blake fernzuhalten, eventuell letzteren von seinem Ankerplatz unter für diesen ungünstigen Umständen weit nach Westen zu drängen<sup>6)</sup>. Die Holländer wußten, daß die Engländer in Schiffsbedürfnissen nicht ergänzt (s. später) und deshalb leichter zu bekämpfen waren<sup>7)</sup>. Bei Tagesanbruch begannen die Flotten einander zu sichten<sup>8)</sup>. Tromp konnte sich von Blake's Schwäche dadurch wohl überzeugen. Das englische Kundschaftsschiff Sapphire soll das Erscheinen der Holländer zuerst gemeldet haben<sup>9)</sup>. Danach berief Blake einen Kriegsrat. Dieser faßte den Beschluß zu fechten<sup>10)</sup>. Blake hatte wohl erwogen, daß er in the Downs nicht sicher war, da die Batterien bei Dover geräumt waren<sup>11)</sup>. Er wollte sich nicht wie die Spanier 1639 vor Anker liegend angreifen lassen<sup>12)</sup>. Er hatte schon im Mai mit so wenigen Kriegsschiffen Tromp bei Dover getrotzt<sup>13)</sup>, unerschrocken wie er war. Er glaubte, eine Niederlage würde ihm eher verziehen als Mangel an Mut<sup>14)</sup>. Vielleicht vermutete er den Feind auch gar nicht so zahlreich<sup>15)</sup>. Als er die wahre Stärke des Gegners richtig erkannt, hat er das Gefecht lieber vermeiden und sich nach Portsmouth und Wight zu retten

---

<sup>1)</sup> Ibid., III, 60, 80. — <sup>2)</sup> Ibid., III, 5, 93, 107, 116, 204, 229, 251; Holl. Mercurius, 1652, p. 110; Leven van C. Tromp, p. 77; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 437. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee p. 58; Leven van C. Tromp, p. 77. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Letters rel. to the f. D. w., III, 5, 204; Leven van C. Tromp, p. 77. — <sup>5)</sup> Ontstelde zee p. 58. — <sup>6)</sup> Blake by Dixon, p. 183. — <sup>7)</sup> Heath's Chronicle, II, 329. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; vgl. Ontstelde zee, p. 58. — <sup>9)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 147. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 89, 93. — <sup>11)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 58; Rittmeyer, Seekriege, I, 212. — <sup>12)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 60; vgl. The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 523. — <sup>13)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 525. — <sup>14)</sup> Basnage, I, 261. — <sup>15)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 59; Rittmeyer, Seekriege, I, 212.

wollen<sup>1)</sup>. 11 Uhr<sup>2)</sup> bei Beginn der Ebbe (tegens het stille water) gaben Blake wie Tromp das Signal unter Segel zu gehen, um nach Dover oder weiter westwärts zu gelangen<sup>3)</sup>. Die Engländer segelten aus the Downs an Dover vorbei<sup>3)</sup>. Blake lief luvwärts von den Holländern beim Wind über Backbordbug der Küste entlang in südwestlicher Richtung<sup>5)</sup>. 3—7 englische Kundschaftsfahrzeuge kamen mit 5—9 holländischen zusammen und hielten Schußgefecht<sup>6)</sup>. 1 Uhr wurde der Wind heftig<sup>7)</sup>. Es konnte deshalb an diesem Tage zu keinem größeren Kampf kommen<sup>8)</sup>. Die Handelsfahrzeuge, die bei Tromp geblieben oder sich ihm vermutlich wieder angeschlossen hatten, wurden wohl am Südeingang von the Downs zurückgelassen<sup>9)</sup>. Jan Paulusz verlor seinen Fockmast, Joris van der Zaan seine Großbraa, Hollandia I (Jan Evertsz) geriet gegen den Bug des Schiffes von Joost Bankert de Jonge, der seine Anker schleppen mußte. Einige Großmasten wurden weggefeht. Abends 5 Uhr ankerte die Flotte 2 Meilen dicht am Lande SSO von Dover, zwischen letzterem und South-Foreland, die Engländer ankerten gleichfalls, aber 2 Meilen luvwärts von den Holländern zwischen Dover und Folkestone<sup>10)</sup>. Vom 29./XI./9./XII. bis 30./XI./10./XII. nachts herrschte Sturm<sup>11)</sup>. Einige Schiffe wurden von demselben nach Cap Gris-Nez getrieben<sup>12)</sup>. Pieter Florisz Flaggschiff bekam ein Leck<sup>13)</sup>. Außer Gerrit Matroos und Jan Jacobsz wurden alle Brander von der Flotte getrennt<sup>14)</sup>.

Seit 18./V. 1652 hatte König Frederik III. von Dänemark 20 bis 22 englische Handelsfahrzeuge, die mit Hanf, Teer und

<sup>1)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 59; vgl. Stenzel, Seekriegsgesch., III, 60; Rittmeyer, Seekriege, I, 212. — <sup>2)</sup> Nicht 1 Uhr, wie in Ontstelde zee, p. 58, berichtet wird. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 58; vgl. Leven van C. Tromp, p. 77. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 137, 204, 229, 230; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 436. — <sup>5)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 57. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 93, 107; Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; A complete history of the transactions at sea by Burchett, London 1720, book III, chap. XIX, p. 382; vgl. The naval history of England by Lediard, II, 547; J. B. T. de Boismelé, Histoire générale de la marine, II, 166; Revue Maritime et Coloniale, tome 85, II, 509. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; vgl. Leven van C. Tromp, p. 77. — <sup>8)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 458. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 111; Letters rel. to the f. d. w. III, 5, 95; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 148. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 5, 204, 229, 251; L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 58; Leven van M. de Ruijter, p. 80; Leven van C. Tromp, p. 77; Memorials of the life of Penn, I, 458; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 436; vgl. History of the Commonwealth by Gardiner, II, 148, 150, bei the Varne. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 58. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 6, 152, 204, 229; Leven van C. Tromp, p. 77. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 204. — <sup>14)</sup> Ibid., III, 233.

anderen Schiffsbedürfnissen beladen waren, zurückgehalten<sup>1)</sup>. Sie wurden innerhalb der Sperrbäume von Helsingør (Seeland) gebracht<sup>2)</sup>. Frederik III. gab als Grund dieser Maßregel an, daß ihm die Geldsummen für die von seinem Vater, Kristian IV. im dreißigjährigen Kriege für Charles I. errichteten und unterhaltenen Regimenter noch nicht zurückerstattet seien, ebenso wenig diejenigen, die seine Tante Anne, die Gemahlin James I., geliehen<sup>3)</sup>. Da diese Schiffsbedürfnisse in England notwendig gebraucht wurden, hatte die englische Regierung 9./19./IX. Kapitän Ball (Antelope) mit 18 Kriegsschiffen zur Abholung der zurückgehaltenen Handelsfahrzeuge abgesandt<sup>4)</sup>. Die Engländer segelten auf Shetland zu<sup>5)</sup>. Sie gedachten die holländische Silberflotte aus Spanien abzufangen, sichteten dieselbe aber nicht<sup>6)</sup>. Sie scheinen bei dieser Gelegenheit wohl auch der holländischen Kornflotte von Moskovien aufgelauert zu haben<sup>7)</sup>. Eine holländische Handelsflotte hatte von Vlie nach dem Sund zu gehen mit ihren Begleitschiffen unter Auke (Augustin) Balk<sup>8)</sup>. Von dort waren wieder Handelsfahrzeuge in die Heimat zurückzubringen. 1./11./X. brach Balk vom Sund auf<sup>9)</sup> und kam 13./23./X. nach Vlie zurück<sup>10)</sup>. Ungefähr 20./30./IX. waren die Engländer 1—2 Meilen vor Helsingør, hinter Lappegrund<sup>11)</sup>. Die Auslieferung der Handelsfahrzeuge wurde ihnen verweigert<sup>12)</sup>. Sie nahmen die Matrosen aus den Handelsschiffen<sup>13)</sup> und verließen den Sund 27./IX./7./X.<sup>14)</sup>. Zwischen 30./IX./10./X. bis 31./IX./11./X. kam Balls Schiff Antelope beim jütischen Riff durch Unachtsamkeit des Lotsen auf Grund<sup>15)</sup>. Ball und seine Leute wurden gerettet<sup>16)</sup> sowie 6—8 Kanonen, die

1) Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 531, Art. XXVIII; Letters rel. to the f. D. w., II, 368; Holl. Mercurius, 1652, p. 89; The Memoirs of E. Ludlow, I, 333; Heath's Chronicle, II, 327; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 453; vgl. Letters rel. to the f. D. w., III, 1; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 140, 20 Handelsschiffe. — 2) Letters rel. to the f. D. w., II, 313; III, 12; Heath's Chronicle, II, 327. — 3) Heath's Chronicle, II, 328; Blake by Dixon, p. 182. — 4) Letters rel. to the f. D. w., III, 1, 12; Heath's Chronicle, II, 327; Ontstelde zee, p. 53; Whitelocke's Memorials, p. 522; Holl. Mercurius, 1652, p. 89; Cal. of the St. P. D. S., 1652—1653, V, 19; Blake by Dixon, p. 183; vgl. The Memoirs of E. Ludlow, I, 333, Kapitän Hall irrthümlicherweise. — 5) Holl. Mercurius, 1652, p. 89. — 6) Ibid., Ontstelde zee, p. 53. — 7) Letters rel. to the f. D. w., II, 249, 331, Bourne war aber nicht der Befehlshaber der engl. Flottenabteil., sondern Ball. — 8) Letters rel. to the f. D. w., II, 315; vgl. ibid., II, 248—249. — 9) Ibid., II, 331. — 10) Ibid., II, 334. — 11) The Memoirs of E. Ludlow, I, 333; Letters rel. to the f. D. w., II, 314; III, 12; Heath's Chronicle, II, 327. — 12) Letters rel. to the f. D. w., II, 312. — 13) Holl. Mercurius, 1652, p. 90. — 14) Letters rel. to the f. D. w., III, 13. — 15) Ibid., Ontstelde zee, p. 53, Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 444; Heath's Chronicle, II, 328. — 16) Letters rel. to the f. D. w., III, 13.

an jütische Bauern verkauft wurden<sup>1)</sup>. 14./24./X. kamen die Engländer nach Burlington (Bridlington, Grafschaft York) zurück<sup>2)</sup>. Die Verweigerung der Handelsfahrzeuge mußte England um so härter treffen, da zu dieser Zeit noch für keinen Ersatz der fehlenden Schiffsbedürfnisse durch anderweitigen Bezug gesorgt war. Aus Mangel an Teer und Pech konnten die neugebauten fregattenähnlichen Fahrzeuge nicht vom Stapel gelassen werden. Bei den ungenügenden Vorräten von Hanf waren die Engländer gezwungen, das Takelwerk der Handelsfahrzeuge zum Gebrauch für die Kriegsschiffe zu verwenden<sup>3)</sup>. Die englischen Streitkräfte hatten sich zersplittert<sup>4)</sup>. Um die Kohlenflotte von Newcastle nach London zu bringen, hatte man ca. 20 Begleitschiffe nötig<sup>5)</sup>. 150 Kohlen-schiffe kamen erst 13./23./XII. in die Themse und die nötigen Leute konnten nun gepreßt werden<sup>6)</sup>.

Ein holländischer Kapitän, der mit einigen Schiffen auf die englischen Kohlenfahrzeuge zu passen hatte, soll dreimal unter dem Schiff durch das Wasser gezogen und zum Putzer herabgesetzt worden sein, weil er dieselben hatte vorbeiziehen lassen<sup>7)</sup>. Die Holländer scheinen noch einen weiteren Versuch gemacht zu haben, die englische Kohlenzufuhr zu unterbrechen. Hull und Tynemouth-on-Tyne (Northumberland) sollen seit 22./XII./1./I. von ihnen vorübergehend eingeschlossen und dadurch eine Kohlen-teruerung bewirkt worden sein<sup>8)</sup>. Für das Mittelmeer waren etwa 20—26 Schiffe unter James Peacock bestimmt<sup>9)</sup>. Als Versamm-lungsplatz für dieselben war Stokes-bay (Stoakes-bay, Insel Wight) ausersehen<sup>10)</sup>. Diese Schiffe sollten durch andere ersetzt werden, aber das Geld zur Bezahlung der Matrosen war sogleich noch nicht vorhanden<sup>11)</sup>. 12—20 Kampffahrzeuge sollen zu Plymouth ge-

---

1) *Ontstelde zee*, p. 53. — 2) *Letters rel. to the f. D. w.*, III, 1. — 3) *Letters rel. to the f. D. w.*, III, 68; vgl. *Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St.*, V, 51. — 4) *The Naval Annual, 1907, Portsmouth 1907, Part I, chap. VII, The Strategical Features of the North-Sea* by Percival A. Hislam, p. 115. — 5) *The Memorials of E. Ludlow*, I, 335; *Memorials of the life of Penn*, I, 457—58; Blake, by Dixon, p. 183; *History of the Commonwealth* by Gardiner, II, 145; *Naval warfare* by Colomb, p. 38. — 6) *Letters rel. to the f. D. w.*, III, 166. — 7) *Theatri Europaei Historische Beschreibung*, VII, 430. — 8) *Letters rel. to the f. D. w.*, III, 333. — 9) *Ibid.* III, 79, 120, 166; *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—52, IV, 489, 497, 498; *ibid.*, 1652 bis 1653, V, 35; *History of the Commonwealth* by Gardiner, II, 145. — 10) *Memorials of the life of Penn*, I, 455, 465; *History of the Commonwealth* by Gardiner, II, 145; *A Life of Badiley* by Spalding, Westminster 1899, p. 133. — 11) *Letters rel. to the f. D. w.*, III, 76; *History of the Commonwealth* by Gardiner, II, 146; vgl. *Letters rel. to the f. D. w.*, III, 166.

wesen sein für den Angriff auf den holländischen Handel und zum Schutz des eignen<sup>1)</sup>. In der Themse befanden sich ungefähr 14—15 Schiffe zur Ausbesserung<sup>2)</sup>. Zu Portsmouth<sup>3)</sup> und Harwich<sup>4)</sup> waren gleichfalls Schiffe. Denen zu Portsmouth<sup>5)</sup>, wie denen zu Harwich<sup>6)</sup> war wohl der Befehl erteilt, nach the Downs zu Blake zu segeln. Die teilweise Verzögerung in der Ausführung dieser Order wird wohl im augenblicklichen Fehlen der Kriegsbedürfnisse und des Geldes zur Bezahlung der Mannschaften seine Ursache gehabt haben. Blake hatte gedrängt zur Beschleunigung der Verproviantierung und Bemannung<sup>7)</sup>. Ihn traf hierin kein Tadel<sup>8)</sup>. An der Zerstückelung der Flotte hatten der Staatsrat und Admiraltätsausschuß schuld<sup>9)</sup>. Man fühlte sich als Herr der See und glaubte nicht, daß es bei dieser vorgerückten Jahreszeit noch zu einem Seezuge holländischerseits kommen würde<sup>10)</sup>. Man schätzte den Feind nach all dem Vorhergehenden doch zu gering ein<sup>11)</sup>. Zersplitterung, Kurzsichtigkeit und Überhebung führten zur Niederlage bei Dungeness (Rittmeyer, Seekriege, I, 234). Blake trifft nur der Vorwurf, daß er die holländischen Häfen und die Bewegung der holländischen Flottenabteilungen nicht genügend beobachten ließ. In dieser Beziehung teilte er die Sorglosigkeit seiner Vorgesetzten<sup>12)</sup>. Dann hätte er Zeit gehabt, sich rechtzeitig vorher in die Themse oder nach Portsmouth und Plymouth zurückziehen zu können. Er vermochte sich mit allen zum Mittelmeer bestimmten Schiffen zu vereinen. Er hätte die Schlappe vermeiden und Zeit erhalten können, seine Flotte auf eine der feindlichen gleichwertige Stärke zu bringen. Er soll auch verschiedene Seeleute für den Winter entlassen und mehrere Schiffe haben abtakeln lassen<sup>13)</sup>. Dies hätte er wohl nicht getan, wenn er gewußt, daß sich die Holländer trotz der winterlichen Jahreszeit zu einem neuen Seezuge rüsteten. Die Angaben über

<sup>1)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, I, 335; The naval history of England by Lediard, II, 547; Memorials of the life of Penn, I, 457; Blake by Dixon, p. 183; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 145; Naval warfare by Colomb, p. 38. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 120; The Memoirs of E. Ludlow, I, 335; Memorials of the life of Penn, I, 457; Blake by Dixon, p. 183; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 145; Naval warfare by Colomb, p. 38. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 143, 166. — <sup>4)</sup> Ibid., III, 112. — <sup>5)</sup> Ibid., III, 5. — <sup>6)</sup> Ibid., III, 112. — <sup>7)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 145. — <sup>8)</sup> In Letters rel. to the f. D. war, III, 6 wird derselbe zu Unrecht ausgesprochen. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w. III, 8; From Howard to Nelson by Laughton, p. 102. — <sup>10)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 57. — <sup>11)</sup> De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 338. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 9. — <sup>13)</sup> Ibid., III, 44.

die Stärke der englischen Flottenabteilung Blake's in the Downs schwankten zwischen 37<sup>1)</sup>, 40<sup>2)</sup>, 42<sup>3)</sup>, 42—44<sup>4)</sup>, 42—46<sup>5)</sup>, 42 bis 47<sup>6)</sup>, 45<sup>7)</sup>, 46<sup>8)</sup>, 46—47<sup>9)</sup>, 52<sup>10)</sup> Schiffen. Bei der letzteren Zahl sind die kleineren Fahrzeuge mit einbegriffen. Wir können wohl die Anzahl 42 als die der Wirklichkeit am nächsten kommende ansehen<sup>11)</sup>.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte englische Flotte (s. frühere Listen).

II. Klasse.	Kanonen	Mann
Vorhut. Robert Blake, Triumph <sup>12)</sup> . . . . .	60—62	300—350
Francis Harvey, Schreiber <sup>13)</sup> .		
Nachhut. Nehemia Bourne, Andrew <sup>14)</sup> . . . . .	52—56	280
John Mann, Victory <sup>15)</sup> . . . . .	52	260—300
— Vanguard <sup>16)</sup> . . . . .	38—56	260—300
III. Klasse.		
John Gilson, Speaker <sup>17)</sup> . . . . .	52	260—280
— Fairfax <sup>18)</sup> . . . . .	52	260—280
— Lion <sup>19)</sup> . . . . .	48—50	180—200
Anthony Young, Worcester <sup>20)</sup> . . . . .	44—46	180—200

<sup>1)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, I, 335; Blake by Dixon, p. 183, 187; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 172; Naval warfare by Colomb, p. 38. — <sup>2)</sup> Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; Heath's Chronicle, II, 330; Basnage, I, 261. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 4, 94, 120; vgl. Memorials of the life of Penn I, 457, 40 und einige Schiffe. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 251. — <sup>5)</sup> Ontstelde zee, p. 61. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 137, 204, 206. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 107, 143. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 541. — <sup>9)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 437; vgl. Letters rel. to the f. D. w., III, 209, 232, 40 Schiffe ohne die genommenen und das gesunkene, sowie die nach Portsmouth gelaufenen. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 58; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 59; Lambert v. d. Bos, p. 528; Letters rel. to the f. D. w., III, 4; Leven van C. Tromp, p. 77. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 58. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 6, 230; Heath's Chronicle, II, 330; Blake by Dixon, p. 187. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 132; Memorials of the life of Penn, I, 471. — <sup>14)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 493; Letters rel. to the f. D. w., III, 130. — <sup>15)</sup> Heath's Chronicle, II, 330; Memorials of the life of Penn, I, 459; Blake by Dixon, p. 187; Battles of the British Navy by J. Allen, I, 42; From Howard to Nelson by Laughton, p. 101. — <sup>16)</sup> Heath's Chronicle, II, 330; Blake by Dixon, p. 187, 1630 gebaut (A descriptive catalogue of the n. m., I, 268—269). — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 82, 90; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 483, 511. — <sup>18)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 51, 72; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 484, 505. — <sup>19)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 59. — <sup>20)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 207, 406; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 175; Oppenheim, p. 353.



	Kanonen	Mann
Charles (Robert) Batten (Battin), Garland <sup>1)</sup>	44—46	180—200
Peter Bowen, Leutnant <sup>2)</sup> .		
Robert Orchard <sup>3)</sup> , Schiffer.		

## IV. Klasse.

Anthony Holding (Houlding), Ruby <sup>4)</sup> . . . . .	40—42	150—180
Roger Martin, Diamond <sup>5)</sup> . . . . .	40	140—150
— Convertine <sup>6)</sup> . . . . .	40—44	140—200
Lane <sup>7)</sup> — . . . . .	—	—
Charles Thorowgood <sup>8)</sup> — . . . . .	—	—
Benjamin Blake <sup>9)</sup> — . . . . .	—	—
Edmund Chapman (Chaplin), Happy Entrance I <sup>10)</sup> . . . . .	40—44	180—200
Hochbootsmann James Hobbes <sup>11)</sup> .		
John Taylor I, Laurel <sup>12)</sup> . . . . .	40—46	180
Zachary Browne, Hercules <sup>13)</sup> of London . . . . .	36	80
— Happy Entrance II (Blyde Intre) <sup>14)</sup> . . . . .	34—36	—
— Princess Mary <sup>15)</sup> . . . . .	36	—
Schiffer George Browne <sup>16)</sup> .		
William Hill, Sapphire <sup>17)</sup> . . . . .	36—38	140—160

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 59, 63; Letters rel. to the f. D. w., III, 144, 230; Leven van C. Tromp, p. 77; Memorials of the life of Penn, II, 614; Blake by Dixon, p. 187 (fälschlich William Battin, genannt in Biographia Navalis by Charnock, London 1795, I, 7); vgl. The naval history of England by Lediard, II, 457. Garland of Rosen = Rosen-Crantz; From Howard to Nelson by Laughton, p. 101, Rose and Crown; Revue Maritime et Coloniale, tome 85, II, 509—510, La Guirlande; Batten hinterließ eine Witwe Anne (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 65; *ibid.*, 1653—54, VI, 131. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 42. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 184. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 109, 134, 271; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 490; *ibid.*, 1652—53, V, 16; vgl. Letters rel. to the f. D. w., III, 144. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 18, 100; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 450; *ibid.*, 1652—53, V, 16. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 59. — <sup>7)</sup> Cal. of the P. D. S., 1652—53, V, 12. — <sup>8)</sup> *Ibid.*, 1651—52, IV, 490. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 267—268, 406, 412; White Kennet, A register and chronicle ecclesiastical and civil, London 1728, p. 526—27; Oppenheim, p. 353; vgl. Memorials of the life of Penn, I, 472. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 49, 144, 173, 183, 268; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 490, 1652—53, V, 32; Memorials of the life of Penn, I, 469; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 175; schlechter Segler (Letters rel. to the f. D. w., V, 250). — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 49. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 267, 268, 406; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 175; Oppenheim, p. 353. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 49, 109, 144, 338; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 483, 1652—53, V, 77, 160, 633; Ontstelde zee, p. 62, 63; L. v. den Bos, p. 528; Leven van C. Tromp, p. 78; Memorials of the life of Penn, I, 469; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 175. — <sup>14)</sup> Ontstelde zee, p. 61; Blake by Dixon, p. 186. — <sup>15)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 59; Oppenheim, p. 332—333. — <sup>16)</sup> Wohl Schiffer (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 63). — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 95, 109, 144; Heath's Chronicle, II, 330; Memorials of the life of Penn, II, 294.

Walter Hoxton, Anthony Bonadventure of London <sup>1)</sup> . . . . .	Kanonen	Mann
— John Wadsworth <sup>2)</sup> — . . . . .	36—38	110
Edward Blagg (Blagge), Marmaduke <sup>3)</sup> of London	—	—
— Hannibal <sup>4)</sup> . . . . .	32—40	—
— Dragon <sup>5)</sup> . . . . .	32—44	180
— Loyalty <sup>6)</sup> . . . . .	32—38	130—150
John Mildmay, Nonsuch <sup>7)</sup> . . . . .	34	140
John (Charles) Saltonstall <sup>8)</sup> — . . . . .	36	150
John Pierce (Pearce) Providence <sup>9)</sup> . . . . .	—	—
Edmund Curteis (Curtis), Guinea <sup>10)</sup> . . . . .	32	120
Robert Dornford (Durnford), Portsmouth <sup>11)</sup> .	32	140
	32—36	150—160

V. Klasse.

Harris, Middelburgh (Middleborough) <sup>12)</sup> . . . .	30—32	120
Robert Johnson, Convert of Liverpool <sup>13)</sup> . . .	26—32	90—120
— Swan I <sup>14)</sup> . . . . .	20	60—80
— Fortune I (Fortuyn) <sup>15)</sup> . . . . .	—	70
Anthony Smith, Mermaid <sup>16)</sup> . . . . .	22—24	90
— Nimble Sapphire <sup>17)</sup> . . . . .	—	—
— Concord of Yarmouth . . . . .	24	70
— Fox I . . . . .	20—22	80—90

VI. Klasse.

Robert Sansum, Briar <sup>18)</sup> . . . . .	16	60
— Giftpink . . . . .	12	60

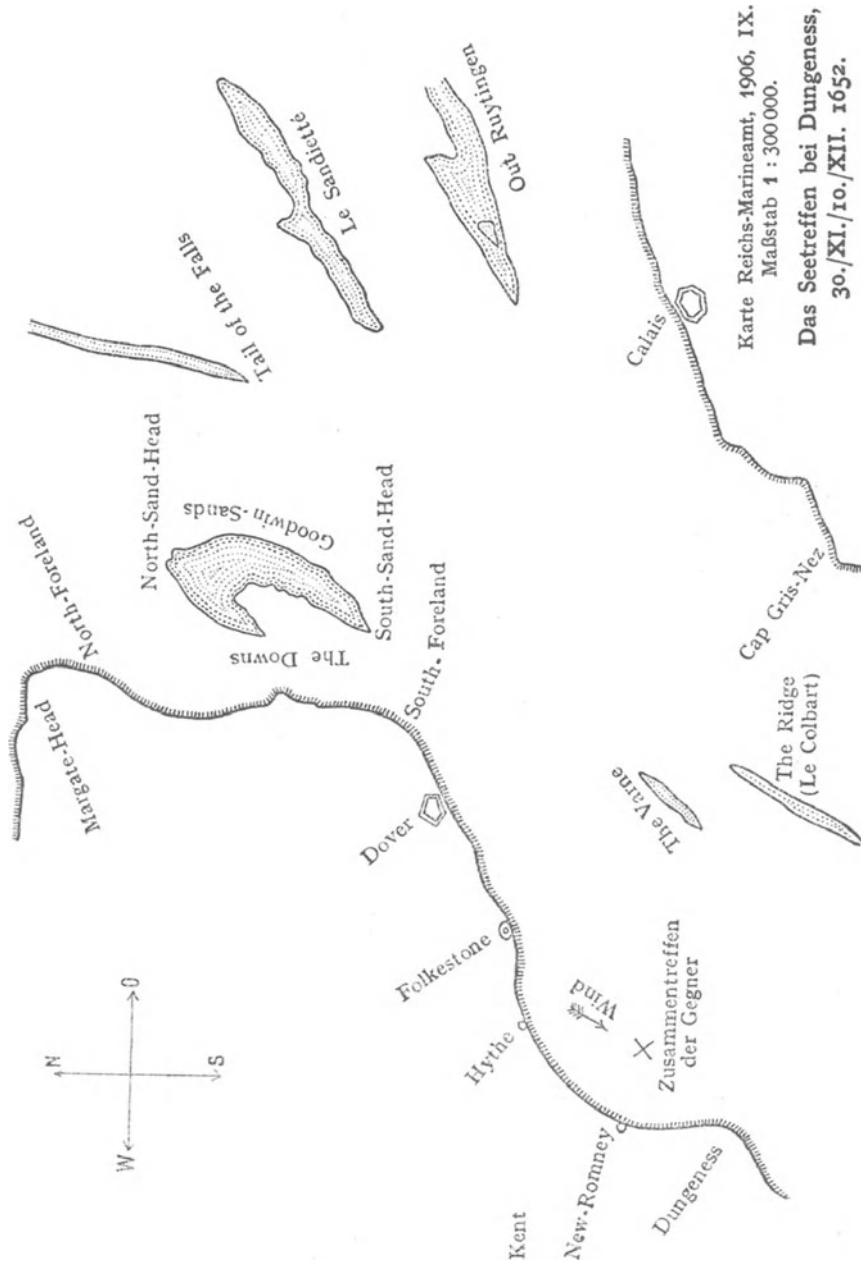
Mindestens 20 zu Kampffahrzeugen umgewandelte Handelsschiffe sollen in Blakes Flottenabteilung gewesen sein (Letters

<sup>1)</sup> L.v. Aitzema, III, XXXII, 764, Achson; Letters rel. to the first D. w., III, 144, 230, Roxsen; Ontstelde zee, p. 59, 63; Biographia Navalis by Charnock, I, 7, Hookston; Blake by Dixon, p. 187; er hinterließ eine Witwe Rahel (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 125, 334); 3600 £ Schadenersatz forderten die Eigentümer des Schiffes (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 90, 159). — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 267—268; Oppenheim, p. 353. — <sup>3)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 469. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 484. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 59. — <sup>6)</sup> Ibid., 1651—52, IV, 484; Letters rel. to the f. D. w., III, 51. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 12; Letters rel. to the f. D. w., III, 51. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 267—268, 412; Memorials of the life of Penn, I, 469; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 175; Oppenheim, p. 353. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 483, 491. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 484. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 134, 271, 351; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 16; vgl. Heath's Chronicle, II, 330. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 267—268, 442. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 460—61. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 72; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 505. — <sup>15)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 765. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 146. Er hinterließ eine Witwe Elizabeth (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 19). — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 144. — <sup>18)</sup> Ibid., III, 267—68, 419.

rel. to the f. D. w., III, 7, 107, 143). Aber nach Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 58 sind es 31 Kriegsschiffe und 11 zu solchen verwendete Handelsfahrzeuge gewesen mit in Summa 1428 Kanonen, was ungefähr der voranstehenden Liste entsprechen würde.

30./XI./10./XII. morgens soll der Wind flau gewesen sein<sup>1)</sup>. Bald muß jedoch ein lebhafter Nordnordwestwind eingesetzt haben. Um 11—12 Uhr hißte Tromp die blaue Flagge hinten auf dem Oberdeck am Schiffshinterteil (kampanje). Die Holländer gingen mit steigender Flut unter Segel<sup>2)</sup>. Die Engländer lichteten etwas später die Anker (wahrscheinlich hatten sie die Bewegung ihrer Gegner erst abwarten wollen) und segelten, um das Gefecht zu vermeiden, nach Dungeness (Cingels = the Shingle-bank, südwestlich von Dungeness) zu<sup>3)</sup>. Tromp suchte ihnen den Weg abzuschneiden<sup>4)</sup>. Hier zeigten sich seine großen Eigenschaften als erfahrener Seemann in der klaren Erkenntnis vom Einfluß der Küstenverhältnisse<sup>5)</sup>. Beide Flotten liefen westwärts bis an Dungeness (Hoek van Singels [Shingle-bank]; Nesse-Point-, Naze; De Zee-Atlas ofte water-wereld by Pieter Goos, Amsteldam, 1672; Het Kanaal tusschen Engellant en Vrankrijk<sup>6)</sup>, Backbordbug mit Parallelkursen<sup>7)</sup>) (s. Karte). Die Engländer segelten dicht beim Winde, um von den Rip-raps<sup>8)</sup> frei zu kommen<sup>9)</sup>. Sie hatten die Luv<sup>10)</sup>. Blake wünschte dieselbe zu behalten<sup>11)</sup>. Holländischerseits wurde den Engländern mit

<sup>1)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 458; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 150. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 58; Leven van C. Tromp, p. 77; Letters rel. to the f. D. w., III, 5, 116—117, 204, 251; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 438; Irrtümlicherweise läßt Heath's Chronicle, II, 330, den Kampf mit dem Beginn des Segelns anfangen, Sir R. Baker's Chronicle, p. 633, ebenfalls, 2 Uhr morgens soll wohl 12 Uhr mittags heißen, gleich unrichtig berichten A detection of the Court of England by Coke, II, 20, und Letters rel. to the f. D. w., III, 94. — <sup>3)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 458; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 438; Naval Heroës of Holland by Mets, New-York, 1902, p. 162. — <sup>4)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 438. — <sup>5)</sup> Marine-Rundschau, 22. Jahrg., I. Teil, 5. Heft, Mai 1911, p. 578. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 101, 251; Leven van M. de Ruiter, I, 80. — <sup>7)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 212; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 57. — <sup>8)</sup> Rip-raps sind die Sandbänke Le Colbart (Shining, Sea Columne, 1650; Martiniere, Geographisches und kritisches Lexikon, Leipzig 1744; Le Petit Atlas Maritime, vol. V, 1764). Gemeint sollen wohl sein the Varne (Vrouwesand-Ladysand, *ibid.*, ferner De Zee-Atlas ofte water-wereld bij Pieter Goos, Amsteldam 1672), welche dichter an der englischen Küste liegen. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 6; Memorials of the life of Penn, I, 458; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 150; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 57. — <sup>10)</sup> Heath's Chronicle, II, 330; Letters rel. to the f. D. w., III, 94, 101, 137, 204, 229, 252; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 541; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 150; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 526, widriger Wind, dies ist falsch. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 6. —



Karte Reichs-Marineamt, 1906, IX.  
Maßstab 1 : 300000.

Das Seetreffen bei Dungeness,  
30./XI./10./XII. 1652.

allen Segeln gefolgt<sup>1)</sup>. Blake suchte den Vorsprung vor den Gegnern, ehe diese zur englischen Küste hinübergelant, zu bewahren und sich so unter Wight oder anderwärts eine sichere Zuflucht zu verschaffen<sup>2)</sup>. Zwischen 12—1 Uhr begann das Schußgefecht der Besegeltsten in guter Entfernung<sup>3)</sup>. Blake gelang es nicht, vor den Holländern um Dungeness herumzukommen<sup>4)</sup>. Bei der Spitze vor Dungeness gerieten die vordersten Schiffe zusammen<sup>5)</sup>. Die weitesten Fahrzeuge nach luvwärts zu begannen zuerst zu schießen<sup>6)</sup>. 7 holländische Schiffe, darunter Jan Evertsz, waren die ersten, die ihre Gegner erreichten<sup>7)</sup>. Die Holländer können, nur anfänglich dem Schein nach ziemlich geschlossen, ständig feuernd, auf die Engländer zu gekommen sein<sup>8)</sup>. Sie hatten 3 Geschwader beisammen. Jan Evertsz linker Flügel, Tromp Mitte, de Ruijter rechter Flügel oder Vorhut<sup>9)</sup>. Pieter Florisz war in Reserve  $\frac{1}{2}$  Meile von der Nachhut entfernt<sup>10)</sup>. Die Engländer waren wohl während des Segelns in einem Haufen, Blake Vorhut, Bourne Nachhut<sup>11)</sup>. Der Kampf erfolgte zwischen Hythe und Dungeness<sup>12)</sup>. Die Holländer, als sie ihre Gegner eingeholt, wendeten auf dieselben zu<sup>13)</sup>. Diese wurden zum Gefecht gezwungen<sup>14)</sup>. Tromps Seemannskunst konnte triumphieren über den Landadmiral Blake. Um 3 Uhr entwickelte sich der Nahkampf<sup>15)</sup>. Es war eigentlich nur ein Streit der führenden und besegeltsten Schiffe bis zur Dunkelheit<sup>16)</sup>. Bei den Holländern waren allmählich die schlechtesten Segler zurückgeblieben, sie konnten bei der Eile nicht folgen<sup>17)</sup>. Wegen der naheliegenden Banken war ebenfalls

1) Ibid., III, 205. — 2) L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 58; Leven van C. Tromp, p. 77; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 59. — 3) L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 59; L. v. den Bos, p. 528; Letters rel. to the f. D. w., III, 6, 89, 101, 117; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 60; Leven van C. Tromp, p. 77; Rittmeyer, Seekriege, I, 212; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 337. — 4) Ontstelde zee, p. 59; Gesch. v. h. N. z. door J. C. de Jonge, I, 438. — 5) Memorials of the life of Penn, I, 459; Rittmeyer, Seekriege, I, 212. — 6) Letters rel. to the f. D. w., III, 205. — 7) Ontstelde zee, p. 58; vgl. Naval Heroës of Holland by Mets, New York 1902, p. 162, siehe später. — 8) Letters rel. to the f. D. w., III, 90. — 9) Ibid., III, 107; vgl. Ontstelde zee, p. 73. — 10) Letters rel. of the f. D. w., III, 204, 205. — 11) Ibid., III, 107. — 12) Ibid., III, 230, fälschlich die zweite Schlacht bei Goodwinsands genannt (Revue Maritime et Coloniale, tome 85, II, 509). — 13) Letters rel. to the f. D. w., III, 252; Ontstelde zee, p. 59. — 14) Rittmeyer, Seekriege, I, 212. — 15) Letters rel. to the f. D. w., III, 6, 101, 151; L. v. den Bos, p. 528; L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 59; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 60; Leven van M. de Ruiter, I, 80; Leven van C. Tromp, p. 77; The naval history of England by Lediard, II, 547; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 438; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 337; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 34. — 16) Rittmeyer, Seekriege, I, 213. — 17) Leven van M. de Ruiter, I, 80; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 59.

Vorsicht geboten für Fahrzeuge mit weniger guten Segeleigenschaften<sup>1)</sup>. Verschiedene Schiffe waren auch durch den vorhergehenden Sturm wohl so beschädigt, daß ihnen auf längere Dauer ein schnelleres Fahren unmöglich geworden (s. früher), zumal der Wind ziemlich wehte<sup>2)</sup>. Englischerseits verhielt sich wahrscheinlich der größere Teil der Nachhut untätig im Gefecht, sowohl die zu Kampffahrzeugen umgewandelten Handelsschiffe, wie die Parlamentsschiffe. Man vermutete deshalb royalistische Verräter in der Flotte<sup>3)</sup>. Möglich ist, daß sie aus Mangel an nötigen Kriegsbedürfnissen sich Schonung auferlegen zu müssen glaubten. Möglich ist auch, daß sie ihre Zurückhaltung darin begründet sahen, weil sie fürchteten, von dem noch in Anlauf befindlichen Resten der holländischen Flotte abgeschnitten zu werden, wenn sie sich ebenfalls in das Schiffsgemenge mit verwickeln würden. Die gegenseitige Unterstützung der Engländer war dieses Mal aus den verschiedensten Gründen keine allseitige. Blake überschätzte das Pflichtgefühl der Kapitäne, da er dasselbe zu sehr nach dem eigenen bemaß<sup>4)</sup>. Das erste Feuer hatte de Ruijter und Jan Evertsz auszuhalten, ersterer wohl als Führer der Vorhut, letzterer, weil er mit seinem schnellsegelnden Schiffe vorausgekommen<sup>5)</sup>. Tromp gab Blake im Vorbeilaufen eine Lage<sup>6)</sup>. Er wollte ihm auf Seite kommen, geriet aber unter dessen Bug in Lee von ihm<sup>7)</sup>. Garland kam gleich hinter Blake. Tromp stürzte sich deshalb auf ersteren<sup>8)</sup>. Batten und Hoxton sollen Blake versprochen haben, Tromp in Grund zu bohren; sie kamen zur Entlastung desselben heran<sup>9)</sup>. Garland lenkte Tromp so vom Entern Blakes ab<sup>10)</sup>. Tromp gelang es, Garland von seinen Kameraden abzusondern und zu entern<sup>11)</sup>. Letzterer geriet in Lee auf die Luvseite (Windwering) des ersteren, dessen Bugspriet und Galion brach dabei vom Steven ab<sup>12)</sup>. Zu Beginn des Enterns erfaßte

1) De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 337. — 2) Vgl. Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1820, p. 55. — 3) Letters rel. to the f. D. w., III, 94; Memorials of the life of Penn, I, 459 (vgl. *ibid.*, I, 466); Blake by Dixon, p. 189; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 150; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 173; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 57. — 4) Stenzel, Seekriegsgesch., III, 60. — 5) Basnage, I, 261. — 6) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 59; Leven van C. Tromp, p. 77. — 7) Blake by Dixon, p. 184. — 8) Ontstelde zee, p. 59; Leven van C. Tromp, p. 77; Blake by Dixon, p. 185. — 9) Basnage, I, 261. — 10) Letters rel. to the f. D. w., III, 151. — 11) L. v. Aitzema, III, XXXII, 765; L. v. d. Bos, p. 528; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 59. — 12) L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Letters rel. to the f. D. w., III, 136, 137, 151, 229, 230; Leven van C. Tromp, p. 76, 77.

ein Matrose Tromps ein Kabel des Garland, kletterte auf der Hauptwand den Großmast desselben hinauf, nahm die englische Flagge ab und steckte die Prinzenflagge auf. Er bekam dafür 500 Gulden Belohnung<sup>1)</sup>. Batten wurde beim Versuch, Brederode zu entern, getötet<sup>2)</sup>. Der Leutnant Peter Bowen fiel<sup>3)</sup>. Garland wurde erobert infolge Mangel an Mannschaft, nachdem er zuvor seine Verdeckteile nacheinander in die Luft gesprengt<sup>4)</sup>. Nach  $\frac{1}{2}$ —1 Stunde Kampf sah er sich gezwungen, sich zu ergeben<sup>5)</sup>. Tromp nahm aus Garland 100 englische Matrosen heraus und ersetzte sie durch 60 holländische unter dem Befehl seines Steuer-manns Kortenaar<sup>6)</sup>. Brederode war so beschädigt, daß nicht eine runde Spiere mehr ganz. Neue Masten wurden nötig. Kaum ein Wandtau war unversehrt geblieben. Anlagen von Bodenstücken waren dringend geboten, damit das untere Geschütz bei höherem Seegang besser gebraucht werden konnte<sup>7)</sup>. Anthony Bonadventure of London suchte die Verbindung mit Garland wieder herzustellen und ihn zu befreien<sup>8)</sup>. Er kam Tromp auf die andere Seite an Bord<sup>9)</sup> vor seinen Bug, zerschob das obere Verdeck desselben und tötete seinen Geheimschreiber<sup>10)</sup>. Brederode wurde wiederum sehr beschädigt<sup>11)</sup>. Jan Evertsz eilte Tromp zu Hilfe und legte sich Anthony Bonadventure of London auf der anderen Seite an Bord<sup>12)</sup>. Kapitän Hoxton wurde getötet, sein Schiff nach  $\frac{1}{2}$ —1 Stunde Streit von Jan Evertsz genommen<sup>13)</sup>, nachdem es mehrmals seine Verdeckteile vom Feinde gesäubert hatte<sup>14)</sup>, sein Großmast und Besanmast über Bord gefallen und sein Galion losgerissen war<sup>15)</sup>. Jan Evertsz Pflichtanker wurde abgeschossen, sein Galion, Bugspriet,

---

<sup>1)</sup> Ontstelde zee, p. 60; Leven van C. Tromp, p. 76; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 439; Naval Heroës of Holland by Mets, New York, 1902, p. 163. — <sup>2)</sup> Heath's Chronicle, II, 330. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 42. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 95; vgl. *ibid.*, III, 101, hier können nur die Verdeckteile gemeint sein. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; L. v. d. Bos, p. 528; Ontstelde zee, p. 60; Heath's Chronicle, II, 330; Letters rel. to the f. D. w., III, 229; Leven van C. Tromp, p. 77. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 60; Leven van C. Tromp, p. 77. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 182; L. van Aitzema, III, XXXIII, 783. — <sup>8)</sup> Heath's Chronicle, II, 330; L. v. d. Bos, p. 528; Blake by Dixon, p. 185; vgl. L. v. Aitzema, III, XXXII, 765. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 151, 205, 229; L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 59. — <sup>10)</sup> Ontstelde zee, p. 60; Leven van C. Tromp, p. 76; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 438. — <sup>11)</sup> Sir R. Baker's Chronicle, p. 633. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Leven van C. Tromp, p. 77. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 151, 230; Heath's Chronicle, II, 330; L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 60; L. v. den Bos, p. 528; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 59; Leven van C. Tromp, p. 77. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 95. — <sup>15)</sup> *Ibid.*, III, 230.

Takelwerk, Brustholz und Kniehölzer entzwei gebrochen<sup>1)</sup>. William Hill (Sapphire) soll den Kampf vorübergehend mit ihm aufgenommen haben<sup>2)</sup>. Kapitän Haasjen von Zeeland (damit kann nicht Adriaan de Haaze, sondern der Liste nach nur Jan Le Sage, de vergulde Haan van Medemblik, gemeint sein, vgl. die Namensverdrehung, s. früher) eroberte Blyde Intre (Happy Entrance II, ein zum Kampffahrzeug umgewandeltes Handelsschiff, nicht das Parlamentsschiff gleichen Namens)<sup>3)</sup>. Die Holländer sollen die Schiffe Christoffel van Vlissingen und de Leeuw van Amsterdam verloren haben<sup>4)</sup>. Auch de Wildt (Wilde) nahm tätigen Anteil am Gefecht<sup>5)</sup>. Blake hatte anfänglich das Streben gehabt, Garland und Anthony Bonadventure of London zu Hilfe zu kommen<sup>6)</sup>. Aber er wurde angegriffen von de Liefde, de Ruijter und de Haes nacheinander<sup>7)</sup>. Er verlor seinen Großstag, Fockstenge und Mast<sup>8)</sup>. Sein Takelwerk wurde zerrissen<sup>9)</sup>. Er wurde zweimal geentert<sup>10)</sup>. Er sprengte seine Verdeckteile nacheinander in die Luft<sup>11)</sup>. Sapphire, der sich wahrscheinlich von Jan Evertsz abgewandt (s. vorher), um dem hart bedrängten Blake Beistand zu leisten, sowie Vanguard scharten sich um den Triumph<sup>12)</sup> nebst Victory<sup>13)</sup>. Letzteres Schiff kam auch sehr ins Gedränge<sup>14)</sup>. Takelwerk, Segelstangen und Rumpf wurden bei allen 3 Kriegsfahrzeugen sehr zerschossen<sup>15)</sup>. Aber ohne ihre Hilfe wäre Blake verloren gewesen<sup>16)</sup>. Hercules of London wurde von Schiffen aus de Ruijters Abteilung angegriffen, er floh nach dem Ufer zu, wo er auf Grund kam. Seine Mannschaft suchte sich zu retten<sup>17)</sup>. Am Tage

---

1) Ibid., III, 182, 230. — 2) Memorials of the life of Penn, II, 294. — 3) Ontstelde zee, p. 61. — 4) Letters rel. to the f. D. w., III, 130, 144, die Kapitäne derselben werden nicht genannt. — 5) Ontstelde zee, p. 59. — 6) Letters rel. to the f. D. w., III, 95; Memorials of the life of Penn, I, 459. — 7) Leven van C. Tromp, p. 76; Gerrits, Gedenkstuk van Néerlands Heldendaden ter zee, Amsterdam 1831, I, 391. — 8) Letters rel. to the f. D. w., III, 6, 95, 108, 144, 230; Heath's Chronicle, II, 330; Ontstelde zee, p. 61; Leven van C. Tromp, p. 76; Memorials of the life of Penn, I, 459; II, 614; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 439; Blake by Dixon, p. 186; Gerrits Gedenkstuk van Néerlands Heldendaden ter zee, I, 391. — 9) Memorials of the life of Penn, I, 459. — 10) Letters rel. to the f. D. w., III, 95, 108, 144; Heath's Chronicle, II, 330; Ontstelde zee, p. 61; vgl. Blake by Dixon, p. 186, dreimal geentert; The History of the British navy by Yonge, London 1866, I, 68, dreimal von Brederode geentert, dies ist ganz falsch. — 11) Letters rel. to the f. D. w., III, 108, 144; Ontstelde zee, p. 61. — 12) Letters rel. to the f. D. w., III, 95; Heath's Chronicle, II, 330; Blake by Dixon, p. 187. — 13) Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; Heath's Chronicle, II, 330. — 14) Memorials of the life of Penn, I, 459. — 15) Letters rel. to the f. D. w., III, 94, 148; Heath's Chronicle, II, 330. — 16) Heath's Chronicle, II, 330; The ship, its origin by Steinitz, p. 241; Blake by Dixon, p. 186; From Howard to Nelson by Laughton, p. 101. — 17) Letters rel. to the f. D. w., III, 109; Heath's Chronicle, II, 330.



nach der Schlacht 1./11./XII. nahm ihn Bastiaan Centen in Besitz<sup>1)</sup>. Alles Volk, ausgenommen 4 Mann, war geflohen<sup>2)</sup>. Die Holländer brachten das Schiff wieder flott<sup>3)</sup>. De Ruijter erlitt großen Schaden<sup>4)</sup>. Er verlor sein Galion und Bugspriet<sup>5)</sup>. Wahrscheinlich wurden außer het witte Lam, auch die Schiffe von Cornelis Kuiper und Jan de Haes dienstuntauglich (s. später). Portsmouth (Robert Dornford [Durnford]) schleppte Ruby nach dem Hafen von Portsmouth. Der Mannschaftsverlust des letzteren Schiffes soll groß gewesen sein<sup>6)</sup>. Beide Fahrzeuge waren den Holländern gegenüber im Nachteil gewesen, da sie bei lebhaftem Wind ihre unteren Geschützreihen nicht gebrauchen konnten<sup>7)</sup>. Das falsche Gerücht entstand deshalb, daß Ruby gesunken sei<sup>8)</sup>. Mermaid verlor seinen Kapitän Anthony Smith<sup>9)</sup>. Die Tapferkeit der Kapitäne Lane, John Mildmay<sup>10)</sup>, Anthony Holding (Houlding), Roger Martin und Robert Dornford<sup>11)</sup> wurde rühmend anerkannt. Edward Blagg (Marmaduke of London) gab man seine Zufriedenheit zu verstehen<sup>12)</sup>. Pieter Florisz suchte zum Beistand der Hauptabteilung heranzukommen, gelangte dicht in Lee von derselben und begann, wahrscheinlich aber nur noch kurz vor Sonnenuntergang, auf den Gegner zu feuern<sup>13)</sup>. Das Schiff des Kapitän Dirk Juijnbol, de Hoop, geriet abends durch Feuer im Pulverraum in Brand, jedenfalls durch eigene Unvorsichtigkeit. Der Kapitän ertrank mit einem Teil seiner Mannschaft<sup>14)</sup>. Noch nach 9 Uhr hörte man vereinzelt Schießen<sup>15)</sup>, aber dies können nur Signalschüsse gewesen sein, um Versprengte zu sammeln. Es wurde nur bis zum Sonnenuntergang (um diese Zeit begann derselbe 3 $\frac{1}{2}$  Uhr) gekämpft<sup>16)</sup>. Danach zogen sich die Engländer,

---

1) Letters rel. to the f. D. w., III, 229, 231; L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Holl. Mercurius, 1652, p. 111; Ontstelde zee, p. 62; L. v. den Bos, p. 528; Leven van M. de Ruiter, I, 82; Leven van C. Tromp, p. 78. — 2) L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 59. — 3) Letters rel. to the f. D. w., III, 109. — 4) Letters rel. to the f. D. w., III, 130; Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; A detection of the Court of England by Coke, II, 20. — 5) Letters rel. to the f. D. w., III, 136, 137. — 6) Ibid., III, 134. — 7) Ibid., III, 271. — 8) Ibid., III, 144. — 9) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 19. — 10) Ibid., V, 12. — 11) Ibid., V, 16. — 12) Memorials of the life of Penn, I, 469. — 13) Letters rel. to the f. D. w., III, 205. — 14) L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 61; Lambert v. den Bos, p. 528; Letters rel. to the first D. w., III, 90, 252; Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; Heath's Chronicle, II, 330; Leven van M. de Ruiter, I, 80; Leven van C. Tromp, p. 77, 78; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 439. — 15) Letters rel. to the f. D. w., III, 118; Leven van C. Tromp, p. 76, 77. — 16) Letters rel. to the f. D. w., III, 94, till moonshine ist eine falsche Ausdrucksweise (Mondaufgang war erst um 8 Uhr).

hart bedrängt, über Steuerbordbug nach Dover zurück<sup>1)</sup>. Einige Schiffe (s. früher), liefen nach Portsmouth zu<sup>2)</sup>. Die englische Flotte war also vollständig in Unordnung geraten. Die Nacht beendete den Streit<sup>3)</sup>. Hätte die Dunkelheit nicht die Kämpfenden so schnell getrennt, wären die Engländer noch weit weniger glimpflich davongekommen<sup>4)</sup>. Wäre Tromp besser unterstützt worden, hätte er auch in der kurzen für das Treffen gebliebenen Zeit einen größeren Erfolg erringen können<sup>5)</sup>. Bei der zahlenmäßigen Überlegenheit hätten die Holländer ihrem Gegner auch den Rückzug nach der Themse zu verlegen und wenigstens einen größeren Teil der feindlichen Streitkräfte gänzlich abschneiden können. Eine Verfolgung war bei der Dunkelheit ausgeschlossen<sup>6)</sup>. Holländischerseits ordnete man sich mit Einbruch der Nacht und ging zu Anker<sup>7)</sup>, etwa 1 Meile von Dungeness entfernt<sup>8)</sup>. Man besserte aus<sup>9)</sup>, nachdem man die Lichter angezündet<sup>10)</sup>. Die Holländer hatten, weil in Lee und lebhafter Wind, meist das Segel- und Takelwerk getroffen, weniger den Rumpf<sup>11)</sup>. Sie sollen auf besonders kurze Entfernung geschossen haben während des eigentlichen Kampfes<sup>12)</sup>. Die Engländer sollen 1164 Zentner 16 Pfund Pulver in dem Treffen verbraucht haben<sup>13)</sup>. Einige holländische Kapitäne wurden verschiedener Fehler angeklagt. Sie waren nicht unter ihrer Flagge geblieben, hatten die Segel vermindert beim Folgen hinter dem Feinde her tagsüber. Sie hatten sich gegenseitig beschädigt, waren also ungeschickt gesegelt. Sie hatten einander überrannt, hatten statt vor dem Winde um-

---

1) Ibid., III, 6, 108, 230; Heath's Chronicle, II, 330; L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 59; L. v. den Bos, p. 528; Leven van C. Tromp p. 76, 77; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 59. — 2) Letters rel. to the f. D. w., III, 108. — 3) Ibid., III, 108, 230; L. v. d. Bos, p. 528; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 60. — 4) Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; Heath's Chronicle, II, 330; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1820, p. 56. — 5) Letters rel. to the f. D. w., III, 252; Leven van M. de Ruiter, I, 82; Basnage, I, 261. — 6) Stenzel, Seekriegsgesch., III, 59; *ibid.*, III, 61, der Ostwind soll dies verhindert haben, das ist unzutreffend; vgl. Basnage, I, 261, der fälschlich von einer stattgehabten Verfolgung spricht, die in der Dunkelheit zum Stillstand gekommen. — 7) Holl. Mercurius, 1652, p. 111; Ontstelde zee, p. 61; Leven van C. Tromp, p. 77. — 8) Letters rel. to the f. D. w., III, 230; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 439. — 9) L. van Aitzema, III, XXXII, 764; Leven van C. Tromp, p. 78. — 10) Letters rel. to the f. D. w., III, 205. — 11) Ibid., III, 167, siehe Früheres. — 12) Memorials of the life of Penn, I, 459. — 13) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 57—58, sie hatten vor demselben 3015 Ztr. 50 Pfund und brachten aus demselben 1851 Ztr. 34 Pfund zurück. Über Pulvermengen auf Kriegsschiffen siehe Früheres unter Artillerie.

zuwenden, durch den Wind gewendet<sup>1)</sup>. Von der Tätigkeit von Brandern ist nichts berichtet worden<sup>2)</sup>.

Die Engländer sollen 5 Schiffe verloren haben<sup>3)</sup>, Garland, praemium victoriae<sup>4)</sup>, Anthony Bonadventure of London<sup>5)</sup>, Hercules of London, Happy Entrance II genommen, Nimble Sapphire zum Sinken gebracht<sup>6)</sup>. Garland kam nach der Maas oder Goree<sup>7)</sup>, Anthony Bonadventure nach Middelburg<sup>8)</sup>, Hercules nach Vlissingen, Blyde Intre (Happy Entrance II) nach Middelburg<sup>9)</sup>. Ein Streit entstand zwischen den Staaten von Holland und dem Admiraltätskollegium zu Rotterdam über die Namensführung des Garland<sup>10)</sup>. Die Holländer sollen außer de Hoop, eingebüßt haben die Schiffe Christoffel van Vlissingen und de Leeuw van Amsterdam<sup>11)</sup>.

Was die Zahl der Toten und Verwundeten anlangt, so wurde bei den Engländern im einzelnen angegeben: auf Triumph 4—30 Mann tot<sup>12)</sup>, 10—12 verwundet<sup>13)</sup>, und auf Garland 60 Tote, viele Leute verwundet<sup>14)</sup>. Blake selbst soll verwundet worden sein<sup>15)</sup>. Getötet wurden der Kapitän Batten und der Leutnant Peter Bowen vom Garland, der Kapitän Hoxton auf Anthony Bonadventure<sup>16)</sup>. Batten hinterließ eine Witwe Anne<sup>17)</sup>, Hoxton eine Witwe Rahel<sup>18)</sup>. Getötet wurde Kapitän Anthony Smith auf Mermaid, er hinterließ eine Witwe Elizabeth<sup>19)</sup>. 5—600 £ sollen an die Verstümmelten oder Beschädigten verteilt worden sein<sup>20)</sup>. Die Gesamtzahl der Gefallenen und Verletzten wird nicht berichtet. Über die Einbuße an Gefangenen wird keine

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 236. — <sup>2)</sup> Revue Maritime et Coloniale, tome 85, II, 510. — <sup>3)</sup> Heath's Chronicle, II, 330; Whitelocke's Memorials, p. 526; Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; Holl. Mercurius, 1652, p. 111; The naval history of England by Lediard, II, 547; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 439. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 765. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 159, die Eigentümer verlangten 3600 £ Ersatz für den Verlust dieses Schiffes. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 109, 144, 338. — <sup>7)</sup> Ontstelde zee, p. 63; Letters rel. to the f. D. w., III, 182. — <sup>8)</sup> Ontstelde zee, p. 63. — <sup>9)</sup> Ibid. — <sup>10)</sup> Leven van M. de Ruiter, IV, 292. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 108, 135, 144. Die Kapitäne der zwei letzten Fahrzeuge sind nicht bekannt (siehe vorher), das in Letters rel. to the f. D. w., III, 144, noch als verloren aufgeführte Schiff Prinses Roijael erscheint später im Mittelmeer und von het Wonder wird nirgends weiter Erwähnung getan. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 95, 167, 209. — <sup>13)</sup> Ibid., III, 95, 167. — <sup>14)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 60; Ontstelde zee, p. 60; L. v. d. Bos, p. 528; Leven van C. Tromp, p. 78; Blake by Dixon, p. 185. — <sup>15)</sup> Basnage, I, 261; Histoire d'Angleterre par Mr. de Rapin-Thoyras, La Haye 1727, tome IX, livre XXII, p. 55; Vaderl. Historie van J. van Wagenaar, Deel XII, p. 223. — <sup>16)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 42; Letters rel. to the f. D. w., III, 136; L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 60. — <sup>17)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 65. — <sup>18)</sup> Ibid., V, 125, 334. — <sup>19)</sup> Ibid., V, 19. — <sup>20)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 358.

Gesamtsumme angegeben. Die englischen Matrosen vom *Garland* und *Anthony Bonadventure of London* wurden auf die holländischen Kriegsschiffe verteilt. Sie wurden später zum Teil in die Heimat entlassen, weil sie, obwohl von Beruf Handwerksleute, bei Nacht weggeführt und gepreßt worden waren<sup>1)</sup>. Tromp soll dieselben mit dem Schiffer des *Garland* an das Land gesetzt haben<sup>2)</sup>. Von Jersey aus sollen sie 70—80 Mann stark 12./II. 1653 nach Plymouth gelangt sein<sup>3)</sup>.

Holländischerseits werden bei Martin Tromp Einzelzahlen von Toten und Verwundeten aufgeführt, und zwar 9<sup>4)</sup> bis 27<sup>5)</sup> Tote und 21<sup>6)</sup> bis 30<sup>7)</sup> Verletzte. Unter den Toten befanden sich der Geheimschreiber oder Sekretär und der Schreiber oder Zahlmeister Tromps<sup>8)</sup>. Jan Evertsz soll 3 Tote und 7—8 Verwundete gehabt haben<sup>9)</sup>. Die Gesamtzahl der Toten und Verletzten bei den Holländern ist nicht annähernd genau festzustellen, sie soll gering gewesen sein<sup>10)</sup>. Die dienstuntauglich gewordenen Kriegsschiffe wurden mit den Verstümmelten und den Verwundeten, wie den *Prisen*, um 5.—6./15.—16./XII. heimgesandt<sup>11)</sup>. Cornelis Kuiper kehrte nach Vlissingen, Jan de Haes nach Goree zurück (*Letters rel. to the f. D. w.*, III, 233), das Flaggschiff *de Ruijters* war nur vorübergehend kampfunfähig geworden, fälschlich wird in *Letters rel. to the f. D. w.*, III, 135 berichtet, daß es nach Hause geschickt worden. Vielleicht wird die Rede hiervon gewesen und daraus eine Tatsache gemacht worden sein.

Der Galiotenführer, der die Nachricht vom Siege in die Heimat gebracht, erhielt 100 Gulden, ein Scheveninger, der die Kunde verbreitete, 20 Gulden<sup>12)</sup>. Die Engländer setzten bald eine Untersuchungskommission ein, um die angeblich Schuldigen an ihrer Niederlage zu bestrafen<sup>13)</sup>. Es wurden gefangengesetzt die

1) *Holl. Mercurius*, 1653, p. 2. — 2) *Heath's Chronicle*, II, p. 330, der hier genannte Leutnant kann nur der Schiffer gewesen sein (siehe früher). — 3) *Cal. of the St. P. D. S.*, 1652—53, V, 162; vgl. *Letters rel. to the f. D. w.*, IV, 24, 45. — 4) *L. van Aitzema*, III, XXXII, 764; *Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St.*, V, 60; *Leven van C. Tromp*, p. 77. — 5) *Letters rel. to the f. D. w.*, III, 136. — 6) *L. v. Aitzema*, III, XXXII, 764; *Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St.*, V, 60; *Leven van C. Tromp*, p. 77. — 7) *Letters rel. to the f. D. w.*, III, 136. — 8) *Ontstelde zee*, p. 60; *The Memoirs of E. Ludlow*, I, 336; *The naval history of England by Lediard*, II, 547. — 9) *Letters rel. to the f. D. w.*, III, 230. — 10) *Leven van C. Tromp*, p. 78. — 11) *Sir R. Baker's Chronicle*, p. 633; *Letters rel. to the f. D. w.*, III, 135. — 12) *L. v. Aitzema*, III, XXXII, 765. — 13) *The Memoirs of E. Ludlow*, I, 337; *Cal. of the St. P. D. S.*, 1652—53, V, 18; *Memorials of the life of Penn*, I, 461. —

Kapitäne John (Charles) Saltonstall, John Taylor I, Anthony Young, Zachary Brown, Edmund Chapman<sup>1)</sup>, ferner John Wadsworth, Benjamin Blake, Harris, Robert Sansum<sup>2)</sup>. Taylor I, Young und Chapman reichten Bittschriften ein<sup>3)</sup>. Taylor I, Young und Saltonstall wurden mit Geldstrafen entlassen<sup>4)</sup>. Wadsworth soll ebenfalls bald entlassen worden sein<sup>5)</sup>. Harris wurde seines Kommandos entbunden<sup>6)</sup>. Benjamin Blake wurde abgesetzt<sup>7)</sup>, aber 1654 wieder angestellt<sup>8)</sup>. Francis Harvey, Blakes Sekretär, wurde seines Postens enthoben<sup>9)</sup>. Schiffseigentümer durften ihre eigenen Fahrzeuge nicht mehr in einem Treffen befehligen<sup>10)</sup>. Penns früherer Rat, die gemieteten Handelsfahrzeuge von Staatskapitänen leiten zu lassen, wurde jetzt erst befolgt<sup>11)</sup>.

1./11./XII. Tromp ließ bei Tagesanbruch Mannschaften anderer Schiffe zu sich an Bord entbieten, um auf Brederode aufräumen zu helfen. Mittag 1 Uhr war dieses Schiff wieder soweit frei, daß er Anker lichten konnte, um die Engländer aufzusuchen<sup>12)</sup>. Es wurde Tromp verdacht, daß er nicht am Schlachttage ein anderes Schiff bestiegen und die Verfolgung fortgesetzt (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 36, 38). Der Wind war von WNW nach N herumgegangen und zwang in der Dunkelheit nordöstlich von Dover und nördlich von the Varne (Ladysand) zu ankern<sup>13)</sup>. Blake war in der Nacht nach der Schlacht in Dover zu Anker gekommen. Am anderen Morgen segelte er, da das Wetter trübe und er einen Südwind befürchten mußte, nach the Downs<sup>14)</sup>. In der Nacht vom 1./11./XII. zum 2./12./XII. entwich er nach

---

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 163, 164, 173, 267, 268, 364; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 23, 32, 77, 98, 117, 130, 217; Memorials of the life of Penn, I, 469—470; Oppenheim, p. 353; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 175. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 268, 406, 412; ygl. Oppenheim, p. 353. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 217, 286. — <sup>4)</sup> Ibid., V, 150; Memorials of the life of Penn, I, 486. — <sup>5)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 154. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 442; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 151—152. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 418; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 132; Memorials of the life of Penn, I, 471; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 154. — <sup>8)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 472; nach White Kennet, A register and chronicle ecclesiastical, p. 526—527, soll er nur auf 3 Monate außer Dienst gestellt worden sein. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 418; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 132; Memorials of the life of Penn, I, 471. — <sup>10)</sup> The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 175. — <sup>11)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 147. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Letters rel. to the f. D. w., III, 118; Leven van C. Tromp, p. 78. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 206, 230; L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 61; Leven van C. Tromp, p. 78. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 95, 232; Memorials of the life of Penn, I, 459.

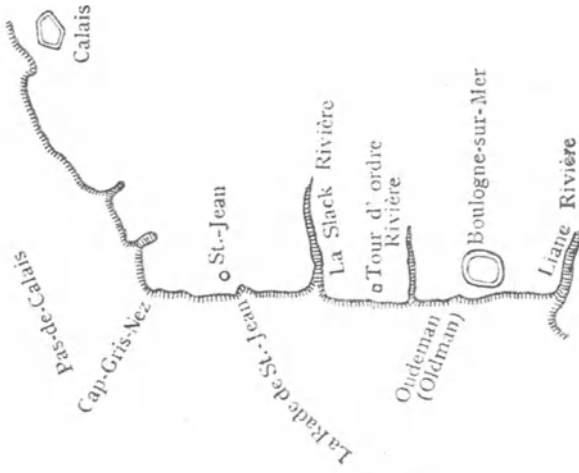
der Themse<sup>1)</sup> zu. 2./12./XII. Die Holländer wendeten vorerst vergeblich alles an, um nach the Downs zu kommen. Träge Schiffe, Gegenwind und geringer Seegang hemmten sie sehr<sup>2)</sup>. Sie ankerten abends unter Dungeness und nachts etwas SO von Dover<sup>3)</sup>. In der Nacht landeten sie 300—800 Seeleute bei New-Romney und trieben von Romney-Marsh ca. 200 Stück Rindvieh und Schafe weg, auch sollen sie einige Häuser geplündert haben<sup>4)</sup>. Die Küstenbewohner erhoben sich und zwangen sie zur Flucht 3./13./XII.<sup>5)</sup> Die Holländer mußten die Ochsen und Schafe wieder herausgeben, verloren 5—6 Mann durch die herbeigeeilte englische Reiterei, 50 wurden gefangen genommen<sup>6)</sup>. Kapitän John Limbry (Limbrey) hatte an den Seeküsten von Kent und Sussex die Lichter oder Nachtfeuer zu ändern oder zu entfernen und allen Booten an diesen Küsten zu verbieten, in See zu gehen<sup>7)</sup>. 500 Fußsoldaten wurden nach Dover und ein Regiment zu Pferde unter Oberst Rich an die Küste von Kent befohlen<sup>8)</sup>. Später wurden auch Soldaten aus Hampshire und Surrey an die Küste gesandt<sup>9)</sup>. Blake kam 3./13./XII. aus the Downs nach Margate<sup>10)</sup>. Die Holländer ankerten mittags unterhalb Cap Gris-Nez (Swarteness)<sup>11)</sup> und Mitternacht WNW vom Oldman (Oudeman, Doudeman) vor Boulogne in der Reede von St.-Jean<sup>12)</sup> (s. Karte). Die besten Segler hatten vor Calais zu kreuzen<sup>13)</sup>. Dasselbst stellte man seine Schiffe wieder her<sup>14)</sup>. Das Flaggschiff Monnikendam von Pieter Florisz hatte im letzten Sturm viel Schaden gelitten (s. früher). Sämtliche vorderen Kanonen mußten nach hinten gebracht werden, um das Schiff vorne zu heben und das Leck im Bug finden und stopfen zu können, nachdem der Raum durch Pumpen entleert<sup>15)</sup>.

<sup>1)</sup> Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; Memorials of the life of Penn, I, 457; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 440; nicht erst 5./XII. wie in Letters rel. to the f. D. w., III, 209, angegeben. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Ontstelde zee, p. 62; L. van den Bos, p. 528; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 59; Leven van C. Tromp, p. 78; vgl. Letters rel. to the f. D. w., III, 118—119, falsche Übersetzung, statt vloet fleet. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 206, 207, 231, 252. — <sup>4)</sup> Ibid., III, 9, 106, 108, 144, 145; Heath's Chronicle, II, 330; Naval warfare by Colomb, p. 38; vgl. History of the Commonwealth by Gardiner, II, 152. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 106; Theatri Europaei Historische Beschreibung, VII, 281; The Naval Annual 1907, Portsmouth 1907, Part I, chap. VII, The Strategical Features of the Northsea by Percival Hisslam, p. 115. — <sup>6)</sup> Ontstelde zee, p. 63; Letters rel. to the f. D. w., III, 106, 108; vgl. Naval warfare by Colomb, p. 38; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 40, 100 Mann gefangengenommen. — <sup>7)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 465. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 110 112. — <sup>9)</sup> Ibid., III, 130. — <sup>10)</sup> Ibid., III, 137. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 232. — <sup>12)</sup> Ibid., III, 119, 232, 253; vgl. L. v. den Bos, p. 528; L. v. Aitzema, III, XXXII, 764; Leven van C. Tromp, p. 78. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 119. — <sup>14)</sup> Ibid., III, 137. — <sup>15)</sup> Ibid., III, 207.

Pieter Florisz wurde daher, weil sein Schiff so beschädigt, dazu bestimmt, mit 13 anderen Kriegsschiffen (s. früher) die ankommenden Handelsfahrzeuge nach der Bai von Biscaya zu geleiten<sup>1)</sup>. Drei davon, Quirijn, Paulusz van der Kerkhoven (Eereckhove), Lucas Albertsz und Cornelis van Velsen wurden nach Nantes, zehn: Pieter Florisz, Cornelis Jansz Port, Albert Klaasz de Graaf, Adriaan Nicolaasz Kempen, Jan van Kampen, Bruijn van Zeelst, Abraham van der Hulst, Joost Bankert, de Jonge, Korstiaan Eldersz (Elveston, Elderson), Jan Tijisz (Thijsz) nach La Rochelle, Bordeaux, Bayonne und Biscaya gesandt<sup>2)</sup>. Von diesen waren also, außer Pieter Florisz, Cornelis Jansz Port, Bruijn van Zeelst, Joost Bankert und Jan Tijisz schon beim Auslaufen in der Flotte gewesen, die anderen waren alle neu hinzukommen mit den Handelsfahrzeugen. Bei Pevensey (Bebesier, Bevesier, NO von Beachy-Head) fand ein Kampf statt zwischen Jan Gideonsz Verburgh (der wohl ein paar Tage nach dem Auslaufen zur Hauptmasse gestoßen) und Hendrik Jansz Camp, die von der Flotte durch heftigen Wind und Verlust der Anker getrennt worden waren<sup>3)</sup> mit 2 englischen Kriegsschiffen, darunter Fairfax<sup>4)</sup>. Ersterer lief nach der französischen Küste zu, der andere nach Goeree<sup>5)</sup>. Verburgh hatte seinen Großmast und Besanmast verloren, Camp mehr als 100 Schüsse über, wie unter Wasser erhalten<sup>6)</sup>. 4./14. XII. Tromp erteilte Befehl an Leendert Adriaansz Haekswant mit Isaak Codde, Pieter Gorcum, Hillebrand Jeroensz, Adriaan Gerritsz Kleijntje und Dirk Vijg wohl in der Vorhut der Hauptflotte bis vor Calais zu segeln, die Handelsfahrzeuge nach Calais, der Somme, Dieppe, Le-Hâvre-de-Grâce und St.-Malo zu geleiten, daselbst die Schiffe reinigen zu lassen, die Rouenfahrer zu übernehmen und mit den Handelsfahrzeugen wieder zur Hauptflotte zurückzukehren oder sich nach St.-Martin-de-Ré zu begeben<sup>7)</sup>. Von diesen waren Adriaan Gerritsz Kleijntje<sup>8)</sup> und Dirk Vijg beim Auslaufen in der Flotte gewesen, die anderen alle neu hinzugekommen. Vor Le-Hâvre-de-Grâce trafen dieselben Kapitän Aart van Nes, sowie 2 Brander<sup>9)</sup>,

<sup>1)</sup> Ibid., III, 138, 206; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 440. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 225, 233. — <sup>3)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 442. — <sup>4)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 60. Dieser Kampf soll nach Letters rel. to the f. D. w., III, 237 um 4—5./XII., nach Ontstelde zee, p. 63, 5./XII. stattgefunden haben. Es mag wohl ein Druckfehler hierbei vorliegen. — <sup>5)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 61. — <sup>6)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 442. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 66, 138, 186, 233. — <sup>8)</sup> Vgl. ibid., II, 364. — <sup>9)</sup> Ibid., III, 186.

**Shinning Sea-Columnne 1650.**  
 Martiniere, Geographisches und Kritisches  
 Lexicon, Leipzig 1744.  
 Le Petit, Atlas Maritime, vol. V, 1764.



**Die Themse-Mündung.**  
 Karte Reichs-Marineamt, 1906, IX.  
 Maßstab 1 : 300 000.



welche sich von der Hauptabteilung getrennt. Die Holländer gelangten nach Folkestone und kreuzten zwischen hier und Dover<sup>1)</sup>. 5./15./XII. Blake kam nach Lee-Road (Leigh am Nordufer der Themsemündung, 24 km südsüdöstlich von Chelmsford, der Hauptstadt von Essex, hinter der Insel Sheppey und der Mündung des Medwayflusses, aber vor Tilbury Hope)<sup>2)</sup>. Er soll 44 Schiffe, wohl einschließlich der kleinen Fahrzeuge, stark gewesen sein<sup>3)</sup>. Seine Flotte verteilte sich dann zu Lee-Road und Tilbury Hope in der Themse, zu Chatham und Rochester im Medwayfluß<sup>4)</sup>. Die Niederlage bei Dungeness war von größter Folge für den italienischen Kriegsschauplatz. Nach dem Bekanntwerden derselben verbreitete sich der Glaube in Italien, daß die Engländer im Kampf mit den Holländern unterliegen würden (A Life of Richard Badiley by Thomas Alfred Spalding, Westminster 1899, p. 165). Bei Ferdinando II von Toscana trat in der Gesinnung ein Umschwung zugunsten der Holländer ein (ibid., p. 167). Es soll Badiley sogar englischerseits der Rat gegeben worden sein, heimzufahren, sobald er könnte (ibid., p. 134, s. später). Die nötige englische Verstärkung konnte nicht dorthin gesandt werden. Blake brauchte sie jetzt für seine Heimatflotte. Die englischen dortigen Streitkräfte waren, da die Holländer infolge ihres Sieges daselbst sich verstärken konnten, der feindlichen Übermacht preisgegeben. Der Staatsrat hätte lieber gewünscht, daß Blake nach Harwich gesegelt wäre, welches er für einen besseren Standort hielt<sup>5)</sup>. Niemand durfte ohne Erlaubnis sein Schiff verlassen, kein Boot den Kriegsschiffen an Bord kommen, ausgenommen auf Staatsbefehl<sup>6)</sup>. Die Holländer sandten Kundschaftsfahrzeuge nach the Downs, Margate und vor die Themse<sup>7)</sup>, ebenso nach Harwich und Yarmouth<sup>8)</sup>. Tromps Hauptabteilung betrug ca. 60—61 Kriegsfahrzeuge, 13—14 Schiffe wurden immer noch vermißt<sup>9)</sup>. Die Holländer fuhren Goodwin-Sands entlang<sup>10)</sup> und gelangten 1 $\frac{1}{2}$  Meile vor Margate-Head oder 2 Meilen von Northforeland zu Anker<sup>11)</sup>. Pieter Florisz war an diesem Tage zurückgeblieben

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 9—10; Memorials of the life of Penn, I, 463. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 11, 13; Heath's Chronicle, II, p. 330; Letters rel. to the f. D. w., III, 234, 253. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 154, 235, 254. — <sup>4)</sup> Ibid., III, 332. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 10; Memorials of the life of Penn, I, 463. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 10, 11, 13; Memorials of the life of Penn, I, 463. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 138; vgl. ibid., III, 234. — <sup>8)</sup> Heath's Chronicle, II, 330. — <sup>9)</sup> Vgl. Letters rel. to the f. D. w., III, 119. — <sup>10)</sup> Ibid., III, 138, 232. — <sup>11)</sup> Ibid., III, 138, 233.

und nicht mit der Hauptabteilung fortgesegelt, er hatte auf die Handelsfahrzeuge zu passen<sup>1)</sup>. Jan Klaasz Korf von Amsterdam kam mit seinem Brander zur Flotte. Etwa 200 Handelsschiffe aus Zeeland, der Maas und Texel erreichten Cap Gris-Nez (Swarteness) mit ungefähr 17 Kriegsschiffen (s. früher 4 + 13)<sup>2)</sup>. Dieselben waren zwischen 4.—5./XII. die Hoofden (Dover-Street) vorbeigelaufen<sup>3)</sup>. 6./16./XII. Die Holländer segelten an Margate vorüber bis vor die Themse<sup>4)</sup>. Jan Evertsz und de Ruijter sollen am weitesten vorgesegelt sein<sup>5)</sup>. Tromp sandte Kundschaftsfahrzeuge nach Colchester-on-Colne, Harwich und Orfordness. Da er die Engländer nicht zum weiteren Kampfe stellen konnte, beschloß er seine zweite Aufgabe, die Handelsschiffe sicher zu geleiten, auszuführen und nach St.-Martin-de-Ré zu fahren<sup>6)</sup>. Der Mangel an erfahrenen Lotsen brachte ihn davon ab, die Verfolgung die Themse hinaufwärts fortzusetzen<sup>7)</sup>. Die ihm für mehrere Wochen gelassene Herrschaft zur See konnte daher seinerseits nicht voll ausgenutzt werden<sup>8)</sup>. Die besten Lotsen waren mit der Erkundung der Durchfahrt, um die Flotte in die Themse bringen zu können, betraut worden. 50 Pfund Flämisch à 6 Gulden wurde jedem versprochen, der ein englisches Admiralschiff in der Themse erobern würde. Die Lotsen erklärten nach ihrer Rückkunft, daß der South- oder Queens-Channel (Lassen) zu eng und untief<sup>9)</sup>, und daß bei der Boje von the Nore (Buoy of the Nore-Sand an der Mündung der Themse längs der Küste von Kent, 47<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Meilen unterhalb der Brücke von London<sup>10)</sup> eine Strecke seichten Wassers von 8—10' Tiefe wäre, welche man bei 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—2 Stunden Fahrdauer mit 9—12' tiefgehenden kleinen Fahrzeugen beschriften könnte<sup>11)</sup>. Im Kings-Channel (East-Swin, Kings-Deep) wäre Wasser genug, aber kein englisches Kriegsschiff segelte aus demselben, ohne kleine Boote mit Lotsen voraus. Wenn die Baken aufgenommen, wäre kein Zeichen vorhanden, nach dem man die Ausfahrt regeln könnte. Den Holländern wäre Kings-Channel überhaupt nicht bekannt<sup>12)</sup>. Angesichts dieser Versicherungen war es bei dem

1) Ibid., III, 208. — 2) Ibid., III, 233. — 3) Holl. Mercurius, 1652, p. 111. — 4) Leven van C. Tromp, p. 79. — 5) Ontstelde zee, p. 62. — 6) Letters rel. to the f. D. w., III, 139—140. — 7) Ibid., III, 9; Holl. Mercurius, 1652, p. 111; Ontstelde zee, p. 62; Leven van C. Tromp, p. 79; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 440; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 338; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 59, 61. — 8) Stenzel, Seekriegsgesch., III, 59. — 9) Letters rel. to the f. D. w., III, 236. — 10) The Encyclopaedia Britannica. — 11) Letters rel. to the f. D. w., III, 155. — 12) Ibid., III, 156.

damaligen Schiffsmaterial und zu damaliger Jahreszeit wohl ein allzugroßes Wagnis für die Holländer, in die Themse einzulaufen. Die Absicht, letztere eingeschlossen zu halten, wurde erst später ernstlich ins Auge gefaßt, als die Engländer genug Zeit gewonnen, um sich mit Schiffsmaterial zu versehen, wie Verstärkungen an sich zu ziehen, und die Bedingungen zur eventuellen Durchführung einer Blockade nicht mehr vorhanden waren. Ein Verweilen von ein paar Tagen vor der Themse konnte nicht als Einschließung gelten. Mitten im Winter längere Zeit bei der Mündung dieses Flusses zu liegen, war natürlich mit vielen Gefahren verknüpft. Auch ging das Gerücht, die Engländer hätten beschlossen, alte Schiffe und anderes Material zu versenken, um eine Einfahrt unmöglich zu machen. Auf der Fahrt bis St.-Martin-de-Ré zerstreute sich die Flotte sehr. Durch die Absendung von Kundschaftsfahrzeugen und Begleitschiffen, das Hinzukommen von neuen Fahrzeugen wie Abirren ganzer Abteilungen fand ein beständiger, erheblicher Wechsel in der Hauptmasse statt<sup>1)</sup>. Tromp ankerte abends, 63 Kriegsschiffe, 3 Brander, 4 Advisjachten stark, ungerechnet die Begleitfahrzeuge, vor Northforeland<sup>2)</sup>. Einige Kundschaftsfahrzeuge mußten vor Margate noch eine Zeitlang liegen bleiben zur Beobachtung<sup>3)</sup>. Durch die holländische Bedrohung stiegen die ausländischen Waren in 3 Tagen um mehr als die Hälfte<sup>4)</sup>. 7./17./XII. erschien Tromp zwischen Ostende und Nieuport<sup>5)</sup>. 8./18./XII. Die vorhandenen Begleitschiffe trennten sich von der Hauptflotte, die noch 63 Kriegsschiffe, 2 Brander gezählt haben soll<sup>6)</sup>. Es waren demnach wohl die Advisjachten vor Margate zurückgeblieben: Southforeland war 5 Meilen südwestwestlich von der holländischen Flotte entfernt<sup>7)</sup>. 9./19./XII. Letztere war mittags vor Goodwin-Sands (Goeying), abends zu Anker zu Elsmont (Le Sandietté), Calais, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Meilen südsüdwestlich weit von ihr<sup>8)</sup>. Sie fuhren an Southsand-head vorbei und gelangten 10./20./XII. zu Anker 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—2 Meilen westnordwestlich von Dover, 66—68 Schiffe stark<sup>9)</sup>; 11./21./XII. waren sie vor Dover zu Anker<sup>10)</sup>. 12./22./XII. Die Holländer ankerten 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Meilen NWN von Calais<sup>11)</sup>. Zur Flotte kam zurück Kapitän Jan (Jacob)

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 333. — <sup>2)</sup> Ibid., III, 233. — <sup>3)</sup> Ontstelde zee, p. 63. — <sup>4)</sup> Ibid. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 137, 234. — <sup>6)</sup> Ibid., III, 160. — <sup>7)</sup> Ibid., III, 254. — <sup>8)</sup> Ibid., III, 235. — <sup>9)</sup> Ibid., III, 159, 236, 255; Cal. of the St. P. D. S., 1652 bis 53, V, 22. Die Kundschaftsfahrzeuge waren wohl wieder zurückgekehrt. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 237. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 237.

Klaasz Boot. Es langte an das für das Mittelmeer bestimmte Schiff Archangel (Kapitän Willem van Niehoff [Nijhoff]). Die Flottenstärke belief sich auf 63 Kriegsschiffe, 2 Brander. Also waren wieder einige Schiffe auf Kundschaft gesandt worden<sup>1)</sup>. 13./23./XII. Die Holländer befanden sich vor Calais<sup>2)</sup>. 14./24./XII. zu Elsmont (Le Sandiëtté) 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Meilen westlich von der Spitze von Dover 64 Kriegsschiffe, 2 Brander, 2 Advijsjachten und ein Vorratsschiff stark<sup>3)</sup>. 15./25./XII. war Dover-castle 1—1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Meilen nordwestlich von ihnen entfernt<sup>4)</sup>. 16./26./XII. kam die holländische Flotte bei Cap Gris-Nez und in der Reede von St.-Jean zu Anker. Cornelis Evertsz de Oude und de Wildt (Wilde) wurden abgesandt, mit je 6—7 Schiffen in Dover-Street zu kreuzen<sup>5)</sup>. 17./27./XII. Die Kapitäne Cornelis Albertsz, Hans Karelsz Becke (Becxs), dessen Leutnant Essel Fransz (Letters rel. to the f. D. w., III, 240), Cornelis Ales Oostergoo (Jacht Waterhond) und der Leutnant Sijmen Klaasz (Westergo) kamen mit 20 Handelsfahrzeugen zur Flotte<sup>6)</sup>. Pieter Teunisz Bonteboer (den zwarten Arend) und Jacob Swart I (sie waren ebenfalls erst nach dem Auslaufen zur Hauptabteilung gelangt) wurden 18./28./XII. zu Cap Gris-Nez (Swarteness) zurückgelassen<sup>7)</sup>, als die Flotte unter Segel gegangen. 19./29./XII. mittags gelangten die Kapitäne Fortuin, Cornelis Evertsz de Jonge, Adriaan Jansz mit der Jacht de gloeijnden Oven und das Schiff des Kapitän Cornelisz Lonke (Lonque) in Sicht von der Flotte. Abends war Fairlight eine Meile westnordwestlich von derselben entfernt<sup>8)</sup>. Die Holländer sollen englische Handelsschiffe (Guinea- und Barbadosfahrer) genommen<sup>9)</sup>, einen Versuch gegen den Hafen von Portsmouth gemacht und dabei 2 Fahrzeuge verbrannt haben<sup>10)</sup>. 20./30./XII. war Pointe-Barfleur, 5 Meilen südwestlich von der holländischen Flotte entfernt<sup>11)</sup>, bei Sonnenuntergang lag die Insel Alderney südöstlich von derselben. Der Brander de Liefde (R) kam zur Flotte zurück<sup>12)</sup>, von der er einige Zeit getrennt gewesen. 21./31./XII. Balk schied mit mehreren Schiffen<sup>13)</sup> von der Hauptabteilung. Unter diesen befand sich dasjenige des Allert Jansz von Vlissingen, Schiffer Teunis Port (Poort), welches zur

1) Ibid., III, 160. — 2) Ibid., III, 255. — 3) Ibid., III, 238. — 4) Ibid., III, 239, 255. — 5) Ibid., III, 239, 257. — 6) Ibid., III, 187, 239. — 7) Ibid., III, 186—187; vgl. ibid., IV, 308. — 8) Ibid., III, 241. — 9) Ibid., III, 330; Ontstelde zee, p. 66. — 10) Letters rel. to the f. D. w., III, 330. — 11) Letters rel. to the f. D. w., III, 258; vgl. ibid., III, 241, die Bartse Küste. — 12) Ibid., III, 241. Ein Brander Kapitän de Liefde wird sonst nirgends erwähnt, s. später. — 13) Ibid., III, 240, 242, 259.

Flotte neu hinzugekommen<sup>1)</sup>. Balk war beauftragt, beim Ende des Kanals (Channel, La Manche) mit ca. 12 Schiffen einige Zeit zu kreuzen und die heimwärts bestimmten Schiffe zu benachrichtigen, daß sie sich nach St.-Martin-de-Ré als Versammlungsplatz zu verfügen hätten (Letters rel. to the f. D. w., IV, 23). Die Insel de Bas (Batz) oder St. Pol de Léon war südsüdöstlich von der größeren Masse der Holländer<sup>2)</sup>, Abends Passage du Four (Le Four) oder Ouessant 5 Meilen südsüdwestlich von ihnen<sup>3)</sup>, 22./XII./1./I. Ouessant 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Meilen südwestlich von ihnen<sup>4)</sup>. 23./XII./2./I. Die holländische Flotte soll 64 Schiffe gezählt haben<sup>5)</sup>. Balk kam wieder zu derselben zurück<sup>6)</sup>. Dies kann nur vorübergehend gewesen sein (Letters rel. to the f. D. w., IV, 23.) 6./16./I. war er mit Tromp noch nicht wieder vereint. Seine endgültige Rückkunft dürfte in der Zeit bis zum 14./24./I. erfolgt sein (Letters rel. to the f. D. w., IV, 25). 24./XII./3./I. De Ruijter wurde von Tromp getrennt<sup>7)</sup>. 25./XII./4./I. Jan Evertsz spähte nach letzterem aus<sup>8)</sup>. Es trat Sturm ein<sup>9)</sup>. Die Flotte wurde zurückgetrieben. Sie gelangte nahe Guernesey<sup>10)</sup>. Tromp soll eine Landung auf Guernesey oder Jersey beabsichtigt haben<sup>11)</sup>. Er wird Ende Dezember vor St.-Martin-de-Ré angekommen sein. Er soll eine Begrüßung mit dem französischen Admiral de Neuchaise daselbst in der Reede von La Pallisse bei La Rochelle gehabt haben. Er soll die Flagge gestrichen und mehrere Ehrensüsse getan haben, der französische Admiral die Flagge ebenfalls gestrichen, aber nur wenige Ehrensüsse abgegeben haben. Diese Begrüßung hatte später große Bedeutung für die Regelung des Saluts zwischen den Franzosen und Holländern im zweiten holländisch-englischen Kriege. M. de Ruijter, Adriaan Bankert, Aart van Nes, Jan Jansz van Nes, Jan de Liefde, Cornelis Evertsz de Jonge und Volkert Schram statteten über dieselbe später Erklärungen ab<sup>12)</sup>. Von diesen war Volkert Schram neu zur Flotte gekommen.

---

1) Ibid., II, 363; III, 240; IV, 192. — 2) Ibid., III, 242, 259. — 3) Ibid., III, 259. — 4) Ibid. — 5) Ibid., III, 260. — 6) Ibid., III, 243. — 7) Letters rel. to the f. D. w., III, 266. — 8) Ibid., III, 243. — 9) Ibid., III, 244. — 10) Sir R. Baker's Chronicle, p. 633; Heath's Chronicle, II, 331. — 11) Holl. Mercurius, 1653, p. 5; Blake by Dixon, p. 191; vergl. Früheres, wonach er englische Gefangene mit dem Schiffer des Garland ans Land gesetzt, die von Jersey aus nach Plymouth gelangt sein sollen. — 12) L. v. Aitzema, V, XXXXVI, 851; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, 's-Gravenhage 1723, II, 373; Leeven en dood der 'n. gebroeders C. en J. de Witt door E. v. der Hoeven, Amsterdam 1705, II, 62; Leven van M. de Ruiter, III, 193—194.

Jan Jansz van Nes wird Leutnant auf dem Schiff seines Bruders Aart van Nes gewesen sein (s. früher). Zeugen der Begegnung sind nicht alle der vorgenannten gewesen, aber sie haben gewiß das Nähere darüber von Tromp selbst gehört. 26./XII./5./I. Jan Evertsz befand sich nahe Guernesey<sup>1)</sup>. Von de Ruijter war Guernesey 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Meilen südöstlich, Les Casquets nordöstlich entfernt<sup>2)</sup>. 27./XII./6./I. war letzterer bei Fort de St.-Pierre auf Guernesey. Er beschloß in St.-Malo mit seiner Abteilung, die Schiffe zu reinigen. Er war gezwungen, mehr mit den Segeln als mit dem Steuerruder zu steuern, die Hauptabteilung hatte er ganz aus den Augen verloren<sup>3)</sup>. 28./XII./7./I. befand sich Jan Evertsz westlich von Plymouth, bei Sonnenuntergang hatte er das Kastell von Falmouth (Pendennis-castle) in Sicht<sup>4)</sup>. De Ruijter war erst zu Anker, 1 Meile nordöstlich von der Insel Minquiers (südlich von Jersey), mittags segelte er nach Cap Fréhel (Verelle), westlich von St.-Malo. Abends schien Roches Douvres (Roecke-doeves), südwestlich von Jersey, 3 Meilen nordwestlich von ihm zu liegen<sup>5)</sup>. 29./XII./8./I. vereinigte sich Jan Evertsz mit den Kapitänen Volkert Schram (Schraen) Arend Dirksz, Hendrik de Munnik, Jan Frederiksz Haeksboot, Lambert, Pietersz, dem Schiff des Cornelis Lonke und dem Brander de Liefde (Charity) von Rotterdam<sup>6)</sup>. 30./XII./9./I. schloß sich de Ruijter ihnen an. Ouessant (Ushant) war 5 Meilen südöstlich von ihnen entfernt<sup>7)</sup>. 1./I. 1653 gelangten sie mit ost-südöstlichem Kurs durch die Passage de Brest (Breesondt)<sup>8)</sup> oder l'Iroise, 2./I. zum Pas de Seins, südwestlich von Brest. 4./I. erreichten sie das Westende der Insel d'Yeu (Dieu, Heis), sie fuhren außerhalb les Sables d'Olonne (Baers van Olonne)<sup>9)</sup>, Mitternacht war die Insel Ré 1 Meile SO von ihnen entfernt. Sie kamen um diese Zeit zu Anker gegenüber St.-Martin-de-Ré an der Meerenge von Pertuis Breton (St. Kiliaels). 5./I. befand sich Tromp mit 10—11 Schiffen südlich von ihnen, Cornelis Evertsz de Oude und de Wildt westlich davon. Die Holländer hatten nun wieder 50 Kriegsschiffe, 1 Brander, 4 Advijsjachten beisammen. Jan Evertsz kam mittags vor St.-Martin-de-Ré zu Anker, ebendasselbst befanden sich schon Pieter Florisz, Nicolaas Jansz Zanger, Jan

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 244. — <sup>2)</sup> Ibid., III, 261. — <sup>3)</sup> Ibid., III, 262. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 245. — <sup>5)</sup> Ibid., III, 262. — <sup>6)</sup> Ibid., III, 245. — <sup>7)</sup> Ibid., III, 246, 263. — <sup>8)</sup> Ibid., III, 264. — <sup>9)</sup> Ibid., III, 265.

Michielsz, Cornelis Mangelaar, Jan Daijm<sup>1)</sup>. Die letzteren 4 Schiffe waren neu zur Flotte hinzugekommen aus Zeeland. In Summa soll Tromp ca. 80 Kriegsschiffe und 1 Brander zu St.-Martin-de-Ré im Januar nach und nach wieder versammelt haben (Holl. Mercurius 1653, p. 5; Letters rel. to the f. D. w., IV, 27). 500 £ sollen die Generalstaaten Tromp zugesandt haben, um Weihnachten zu feiern, in ihrer Freude über seine Erfolge<sup>2)</sup>. Er mag auf seiner Fahrt durch den Kanal bis St.-Martin-de-Ré geäußert haben, daß er nach altholländischer Art sich einen Besen am Großmaste befestigen könnte zum Zeichen, daß er die See von feindlichen Schiffen rein gefegt. 1434 und 1438 sollen die Holländer und Zeeländer auf ihren Siegeszügen gegen die Hansastädte dies getan haben<sup>3)</sup>. Diese Äußerung Tromps ist dann wahrscheinlich von den an Land gesetzten Gefangenen weiter verbreitet und durch die Engländer schon als vollzogene Tatsache angesehen worden<sup>4)</sup>.

### Die Dreitageschlacht von Portland bis Beachy-Head.

18./II./28.II. bis 20./II./2./III. 1653.

#### Die hauptsächlichsten Quellen.

1. Holländische. L. v. Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh; Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden, Amsterdam 1683; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1725, Deel V; Belgica ad a. 1653—54, Sammelband Göttingen, Nr. 7, Ontstelde zee, Amsterdam 1654; Hollandsche Mercurius, 1653; Leven van M. de

<sup>1)</sup> Ibid., III, 247—248; IV, 23—24, in the Kiliots. Auf dem Schiff des Cornelis Mangelaar war Johannes van Regemorter von Veere Schiffer (Letters rel. to the f. D. w., III, 248, IV, 193). — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 332. — <sup>3)</sup> Histoire générale de la marine par J. B. T. de Boismelc, Paris 1746, II, 79—80; Hollands rijkdom door Luzac, Leiden 1780—83, I, 115; IV, 140; vgl. Gesch. des holl. Handels durch Lüders, Leipzig 1788, p. 17. — <sup>4)</sup> Publications of the N. R. S., vol. XXXVII, London 1910, Letters rel. to the f. D. w., IV, 174; vgl. History of the Commonwealth by Gardiner, II, 151, nach New Broom Sweep, Clean 9./III.; Heath's Chronicle, II, 331; The life of Monck by Gumble, London 1671, p. 57; A complete history of the transactions at sea by Burchett, London 1720, book III, chap. XIX, p. 383; Vaderl. Historie van J. v. Wagenaar, Amsterdam 1750, III, Deel, p. 538; Gesch. des holl. Handels durch Lüders, p. 197; Francis Maseres Historical select tracts, London 1815 (Behemoth, the history of the cause of the civil wars of England), p. 627; Blake by Dixon, p. 191; The History of the British navy by Charles Duke Yonge, London 1866, I, 68; Naval warfare by Colomb, p. 38; From Howard to Nelson by Loughton, p. 101. Holländische Quellen erwähnen nichts hiervon, auch findet sich auf Tromps Grabschrift keine Andeutung darüber.

Ruiter door Brandt, uitgeg. door Engelberts; Leven van Cornelis Tromp, Amsterdam 1692; Abraham de Wicquefort, Histoire des Prov.-Unies des Pais-Bas.

2. Englische: A Chronicle of the Kings of England by Sir Richard Baker, ed. by E. Phillips, London 1674; A Chronicle by J. Heath, London 1676; Publications of the N. R. S., vol. XIII, Letters rel. to the f. D. w., vol. I, London 1898; *ibid.* vol. XXX, London 1906, Letters rel. to the f. D. w., vol. III; *ibid.* vol. XXXVII, London 1910, Letters rel. to the f. D. w., vol. IV, enthaltend das Journal von Pieter Florisz vom 14./24./II. bis 28./II./10./III. (p. 177—186), das Journal von Jan Evertsz vom 16./26./II. bis 25./II./7./III. (p. 187—194) und das Journal von M. de Ruijter vom 18./28./II. bis 23./II./5./III. 1653 (p. 194—197); Sidney Papers ed. by R. W. Blencowe, London 1825; Calendar of the St. P. D. S., 1652—53, London 1878, vol. V, *ibid.* 1653—54, London 1879, vol. VI; Calendar of the Clarendon State Papers ed. by Ogle and Bliss, Oxford 1869—76 (vol. II, p. 179, Angabe von Boreels Bericht an Hyde über die Schlacht); B. Whitelockes Memorials, London 1682.

Martin Tromp hatte sich 6./16 I. 1653 vor Anker gelegt in der Bai vor dem Kloster St.-Martin auf der Insel Ré<sup>1)</sup>. Er verwendete jede ihm zur Verfügung stehende Zeit zum Reinigen und Ausbessern der Schiffe<sup>2)</sup>. Nach und nach war seine Flottenstärke auf 80 Kriegsschiffe, 1 Brander (s. früher), sowie 4 kleine Mundvorrats- und 1 Kriegsvorratsschiff gekommen<sup>3)</sup>. Von den ersteren hatte er bei seiner Abfahrt zum Schutze der noch nicht bereiten Handelsfahrzeuge 3 zu St.-Martin-de-Ré, 1 auf der Garonne, 1 auf der Loire zu lassen<sup>4)</sup>. Es wird aber eine größere Zahl zurückgeblieben sein, da wohl eine erheblich größere Menge Kauffahrer, als ursprünglich gedacht, nicht mit der Hauptflotte zur Abfahrt kam<sup>5)</sup>. Bei der Generalversammlung am 21./31./I. hatte die Hauptmasse der Handelsschiffe für die Heimreise bereit zu sein<sup>6)</sup>. Tromp wollte Ende Januar schon den Rückweg antreten<sup>7)</sup>. Länger durfte er nicht verweilen. Er wollte zurück sein, bevor die Eng-

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 24; vgl. *ibid.*, IV, 28. — <sup>2)</sup> *ibid.*, IV, 27. — <sup>3)</sup> *ibid.*, IV, 2, 27, 72, 79. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 783; Letters rel. to the f. D. w., IV, 28—29; vgl. *ibid.*, IV, 2, 26, 27. — <sup>5)</sup> 10 Begleitschiffe (Thurloe, A C. of the State Papers, I, 236); 7 (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 297); vgl. Historisch Genootschap te Utrecht, III Reeks, 's-Gravenhage 1897, Hans Bontemantel, De Regeeringe van Amsterdam uitgegev. door Kernkamp, I. Deel, Inleiding, p. CXLIX. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 28. — <sup>7)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 77.



länder ihre Rüstungen beendet hatten<sup>1)</sup>. Auch waren die Lebensmittel knapp und dieselben auf der Insel Ré nur zu hohen Preisen sowie mit Schwierigkeiten zu beschaffen<sup>2)</sup>. Man hoffte mittlerweile die holländische Flotte durch Verstärkungen von ca. 30 Fahrzeugen auf 100 Kriegsschiffe zu bringen, um eventuell die Themsemündung zu sperren und die neu ausgerüstete englische Flotte am Auslaufen zu hindern<sup>3)</sup>. So viel Kampffahrzeuge meinte man nötig zu haben zum Auswechseln von reinen, gut ausgerüsteten und mit allem versehenen Schiffen gegen solche, die unrein und der Ergänzung bedürftig<sup>4)</sup>. Die ostindische Kompanie wollte die Ausrüstung von den 6 versprochenen großen Fahrzeugen und 1 Vorratsfahrzeug beschleunigen<sup>5)</sup>. Sogar der Prinz von Wales, der spätere Charles II., hatte sich den Generalstaaten angeboten und um ein Schiffskommando ersucht, um selbst an der Besiegung der Parlamentsflotte mitzuhelfen und so zum Sturze Cromwells beizutragen<sup>6)</sup>. Aber auf Erfüllung seiner Bitte konnte er nicht rechnen, solange die anti-oranische Partei am Ruder. Die Absicht, die Themse zu blockieren, wurde 18./28./I. 1653 kundgetan<sup>7)</sup>. Sie gründete sich auf die falsche Nachricht, daß eine Landung unter General Monk auf einer Maasinsel geplant worden sei, weil die englischen Kriegsschiffe in schlechtem Zustand, die Vorrathäuser von Seilwerk, Hanf, Pech und Teer leer wären<sup>8)</sup>. Die Generalstaaten hatten deshalb Befehl erteilt, die alten Befestigungen zu Brielle auszubessern und neue zu Goeree und Hellevoetsluis anzulegen<sup>9)</sup>. Ungefähr 200 Boote à 50' lang, 1½' tiefgehend, mit kleinen Geschützen bestückt, und 20 Galeeren mit 30 Ruderern an jeder Seite, ebenfalls bestückt, sollten die englischen Landungstruppen übersetzen<sup>10)</sup>. Tromp gedachte das Portsmouthgeschwader von der Verbindung mit Blake abzuschneiden und letzteren mit dem Themsegeschwader vor dem Auslaufen einzuschließen<sup>11)</sup>. Der drohenden Gefahr, die durch die längere Entblößung der

1) Letters rel. to the f. D. w., IV, 24. — 2) Ibid., IV, 1, 23, 81. — 3) A. de Wicquefort, II, 154; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 783; Heath's Chronicle, II, 335; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 77, 86. — 4) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 783; Letters rel. to the f. D. w., III, 402; Histoire d'Angleterre par Mr. de Rapin-Thoyras, La Haye 1727, tome IX, livre XXII, p. 55. — 5) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 786. — 6) Calendar of the Clarendon St. P. ed. by Ogle and Bliss, II, 173. — 7) Letters rel. to the f. D. w., III, 390; Heath's Chronicle, II, 335; The History of England by Echard, London 1718, II, 741. — 8) A. de Wicquefort, II, 155. — 9) Ibid. — 10) Ibid., II, 155; Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1827, p. 220. — 11) Blake by Dixon, p. 192.

heimischen Gewässer entstanden<sup>1)</sup>, hoffte er rechtzeitig vorbeugen zu können. Man hätte von seiten der Generalstaaten es gerne gesehen, wenn er seine Seemacht auch in der inneren französischen Politik zugunsten der Regierungspartei geltend gemacht und die Schiffe des Louis II., prince de Condé (le Grand Condé) in den Besitz des César de Vendôme, des höchsten Befehlshabers Frankreichs zur See, gebracht hätte<sup>2)</sup>, um vielleicht dadurch sich eine verbündete starke Flotte zu schaffen. Davon konnte keine Rede sein. Tromp hatte mit dem Versammeln der Handelsfahrzeuge und Instandsetzen seiner Kriegsschiffe nur allzuviel zu tun. Vor seiner Abfahrt mit der Hauptmasse hatten schon etwa 10—12 Begleitfahrzeuge mit ungefähr 60—100 Handelsschiffen den Heimweg angetreten. Es waren zum größeren Teile Rouenfahrer. In Le-Hâvre-de-Grâce mögen einige zu Morlaix (Dép. Finistère) beladene Schiffe dazugekommen sein. 17./27./II. fuhrten sie bei Dover vorbei und zwischen 19.—22./II./1.—3./III. gelangten sie in die Maas<sup>3)</sup>. Tromp wurde durch dieses vorzeitige Absegeln um eine Anzahl Kampffahrzeuge geschwächt. Am 9.—10./19.—20./II. erst segelte er von St.-Martin-de-Ré ab<sup>4)</sup>. Die Menge der Kriegsschiffe unter Tromp wird angegeben auf 60<sup>5)</sup>, 70<sup>6)</sup>, 73<sup>7)</sup>, 75<sup>8)</sup>, 76<sup>9)</sup>, 80<sup>10)</sup>, 81<sup>11)</sup>, 82<sup>12)</sup>, 80—85<sup>13)</sup>, 84<sup>14)</sup>, 90<sup>15)</sup>, 100<sup>16)</sup>, 110<sup>17)</sup>. Die Zahl 60 ist zu niedrig gegriffen. Zeitweise kamen verschiedene Schiffe von der Hauptmasse ab. Zirka 70—76 Kampffahrzeuge wird wohl am ersten Schlachttage Tromps Flotte stark gewesen sein. Bei der Angabe von höheren Zahlen

<sup>1)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 63. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 6. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 786; Holl. Mercurius, 1653, p. 13; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 84; Heath's Chronicle, II, 335; Letters rel. to the f. D. w., IV, 65, 143; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 172, 194. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 786; Holl. Mercurius, 1653, p. 12; Letters rel. to the f. D. w., IV, 90; Leven van C. Tromp, p. 90; vgl. Letters rel. to the f. D. w., IV, 2, 30./I. ist unrichtig. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 12. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 788; Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. II, p. 73; Letters rel. to the f. D. w., IV, 2, 49, 118; La vie du M. de Ruyter par Piélat, Amsterdam 1677, I partie, p. 22. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 31, 64, in der Hauptmasse 46, auf der Loire 20, vor Bordeaux 7. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 2, 27. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 786; Sir Baker's Chronicle, p. 634; A detection of the Court of England by Coke, London 1719, II, 21; Historisch Genootschap te Utrecht, III Reeks, 's-Gravenhage 1897, De Regeeringe van Amsterdam ontworpen door Bontemantel, vol. I, Inleiding, p. CXLIX. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 212; Letters rel. to the f. D. w., IV, 79, 100, 109, 165; Memorials of the life of Penn, I, 474. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 177—178. — <sup>12)</sup> Ibid., IV, 88; Leven van C. Tromp, p. 89. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 171. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 14. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 30, in der Hauptmasse 70, auf der Loire 20. — <sup>16)</sup> Ibid., IV, 60; The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870 p. 533. — <sup>17)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 173; Letters rel. to the f. D. w., IV, 72.

werden teils die kleineren Fahrzeuge, teils einige der größeren und bewaffneten Handelsschiffe mit gerechnet worden sein. Die Bestimmung über die Geleitschiffe<sup>1)</sup> war oft infolge Beschädigungen oder Verzögerungen dem Wechsel unterworfen. Durch Unwetter kamen zuweilen Schiffe von der Flotte ab<sup>2)</sup>, sie galten dann eine Zeitlang als vermißt<sup>3)</sup>. Durch Senden auf Kundschaft änderte sich die Zahl der Fahrzeuge fast beständig. Daher wird, obwohl seit dem Treffen bei Dungeness mehrere Schiffe aus der Heimat zur Flotte gekommen (s. früher einzelne Angaben), der Abgang von derselben ein derartiger gewesen sein, daß die oben genannte Schiffszahl der Wirklichkeit am ehesten entspricht.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte holländische Flotte.

Linker Flügel <sup>4)</sup> .		Kanonen	Mann
Z	Jan Evertsz, de Oude, Hollandia I . . . Kapitän Adriaan Bankert von Vlissingen.	38—42	160
Z	Cornelis Evertsz, de Oude <sup>5)</sup> — . . . von Vlissingen, Vicekommodore.	30	120
R	Jan Evertsz de Liefde, Contrekommodore, de Jonas . . . . .	—	—
Z	Bastiaan Centen von Vlissingen — . . . .	—	—
Z	Jacob Adriaansz Pense von Middelburg —	30	110
Z	Joannes van Regemorter von Middelburg —	30	105
Z	Gillis Jansz von Veere — . . . . .	28	100
Z	Lambert Bartelsz von Vlissingen — . . .	28 <sup>6)</sup>	100
Z	Jan Le Sage von Vlissingen, de vergulde Haan van Medemblik . . . . .	30—36 <sup>7)</sup>	105
Z	Jan Paulusz von Veere, Neptunus . . . .	28	134
Z	Joost Bankert de Jonge von Vlissingen, de Liefde I . . . . .	26	86
Z	Jacob Wolfertsz von Vlissingen <sup>8)</sup> — . . .	—	—

<sup>1)</sup> Vgl. Letters rel. to the f. D. w., III, 240. — <sup>2)</sup> Ontstelde zee, p. 73. — <sup>3)</sup> Vgl. Letters rel. to the f. D. w., IV, 25, Hendrik Kroeger. — <sup>4)</sup> Vgl. die früheren Listen, namentlich die letztere. Die Einteilung der Flotte vor der Schlacht war: Jan Evertsz, linker Flügel, Tromp Mitte, de Ruijter rechter Flügel, Pieters Floriz Reserve (Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. 73). — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 192; Levenbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1820, p. 58. — <sup>6)</sup> 18 wohl ein Druckfehler. — <sup>7)</sup> 2 metallene darunter (Letters rel. to the f. D. w., IV, 98), 10—12 metallene (ibid., IV, 135); vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 183, das Schiff war in mangelhaftem Zustand. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 191.

	Kanonen	Mann
Z Dingman Cats von Middelburg — . . . . .	—	—
Z Jan Oliviersz von Veere — . . . . .	38	125
Z Cornelis Rocusz Finren v. Zierikzee, de Liefde II Schiffer Frans Krijnsz Mangelaar I.	30—34	110
Z Cornelis Evertsz de Jonge von Vlissingen, Vlissingen I . . . . .	26	110
Z Cornelis Lonke, de Faam . . . . . Schiffer Swart Pietersz <sup>1)</sup> .	30	110
Z Nicolaas Jansz Zanger von Vlissingen <sup>2)</sup> , het Galeas van Middelburg . . . . .	27	104
Z Allert Jansz von Vlissingen <sup>3)</sup> , het Wapen van Hoorn . . . . . Schiffer Teunis Port (Post, Poort).	28	110
Z Adriaan Nicolaasz Kempen <sup>4)</sup> — . . . . .	30	120
Z Cornelis Mangelaar von Veere <sup>5)</sup> — . . . . . Schiffer Joannes Regemorter von Veere.	—	—
Z Jan Michielsz <sup>6)</sup> — . . . . .	20	100
Z Jan Daijm <sup>7)</sup> — . . . . . Schiffer Krijnsz Mangelaar II <sup>8)</sup> .	—	—
Mitte.		
R Martin Tromp, Brederode . . . . . Steuermann Egbert Meeuwsz Kortenaar.	54	250—270
A Gideon de Wildt, (Wilde) Vicekommodore, de Vrede I . . . . . Schiffsjunge Abraham Taalman <sup>9)</sup>	44	150
R Korstiaan Korstiaansz, Contrekommodore Schiffer Pieter Jacobsz Schee <sup>10)</sup> .	38	110
R Hendrik de Munnik <sup>11)</sup> , Hollandia II . . . . .	30	95
A Sipke Fokkes de Vries <sup>12)</sup> , de groote St.-Lucas	28	—
A Joris van der Zaan <sup>13)</sup> , Kampen . . . . .	40	140
A Isaak Sweers <sup>14)</sup> , Engel Gabriel . . . . .	36	130

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 37. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 192. — <sup>3)</sup> Ibid., II, 363; III, 240; IV, 192, 313; Holl. Mercurius, 1653, p. 37. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 193. — <sup>5)</sup> Ibid. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 189. — <sup>7)</sup> Ibid., IV, 195, 196, nicht zu verwechseln mit Jacob Klaasz Duijm von Enkhuizen (Holl. Mercurius, 1652, p. 32). — <sup>8)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 100. — <sup>9)</sup> Bijdragen tot de Geschiedenis van het Nederl. Z. door H. J. Broers, Utrecht 1869, p. 250, geb. 1645 zu Gouda. — <sup>10)</sup> Vermutlich (Holl. Mercurius, 1653, p. 18). — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 189. — <sup>12)</sup> Ibid., Holl. Mercurius, 1653, p. 16. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 189. — <sup>14)</sup> Ibid., IV, 123; Holl. Mercurius, 1653, p. 20.

	Kanonen	Mann
N Pieter Aldersz <sup>1)</sup> , de Burcht . . . . .	24	100
A Bruijn van Zeelst <sup>2)</sup> — . . . . .	38	125
A Lambert Pietersz <sup>3)</sup> — . . . . .	34	130
R Sijmen Cornelisz van der Meer, de Meerman .	28 <sup>4)</sup>	—
R Aart van Nes, Gelderland I <sup>5)</sup> . . . . .	—	—
Leutnant Jan Jansz van Nes.		
A Jan Jansz Boerman (Baerman) <sup>6)</sup> , Priins Willem te Paard oder Prins Willem No. I	28—34	—
A Jan van Kampen <sup>7)</sup> , Overijssel . . . . .	28	100
A Cornelis Adriaansz Kruik von Schiedam <sup>8)</sup> , Vogel-Struis . . . . .	40—46	200—250
A Stoffel Juriaansz <sup>9)</sup> , de zwarte Reijger <sup>10)</sup> .	28	105
R Willem Adriaansz (wohl Warmont) <sup>11)</sup> — .	—	—
R Quirijn Paulusz van der Kerkhoven <sup>12)</sup> — .	26	110
A Gerbrandt Schatter <sup>13)</sup> , de gouden Dolphijn of Dolphijn I . . . . .	32	100
A Jacob Paulus Cort, de Star . . . . .	30	100
R Jan Aartsz Verhaaf, Rotterdam . . . . .	30	120
A Overkamp, Pelikaan I <sup>14)</sup> . . . . .	—	—
Rechter Flügel.		
Z M. de Ruijter, het witte Lam <sup>15)</sup> . . . . .	34	110
Kapitän Jan Tijsz, Kanonier Markham, Trompeter Jan Maltman <sup>16)</sup> .		

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 189; Ontstelde zee, p. 83, vermutlich Befehlshaber davon. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 182. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 37. — <sup>4)</sup> 4 metallene darunter (Ontstelde zee, p. 82). — <sup>5)</sup> Vgl. früher, Letters rel. to the f. D. w., III, 186; IV, 68—71. — <sup>6)</sup> Nach Korstiaan Korstiaansz Fall vielleicht zum Contrekommodore ernannt; 30 eiserne, 4 metallene Kanonen (Ontstelde zee, p. 82); Letters rel. to the f. D. w., I, 265; *ibid.*, IV, 309; Holl. Mercurius, 1652, p. 33; vgl. Witsen, I, 106; Prins Willem, 1630 gebaut, 157' l., 37' w.; Letters rel. to the f. D. w., II, 170, 36 Kanonen, 400 Tonnen, nach Het Leven van Johan van Galen door A. Montanus, Amsterdam 1654, p. 27, schon 1642 in mangelhaftem Zustande. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 122. — <sup>8)</sup> *Ibid.*, IV, 81, 6—8 metallene Kanonen, wegen seiner Größe wurde das Schiff für dasjenige eines Viceadmirals gehalten; *ibid.*, IV, 89; Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. 79; Leven van M. de Ruiter, I, 90; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 276, Cornelis Arian de Crookes. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 190. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 16; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 529; mit the Black Raven, hier kann wohl nur de zwarte Reijger gemeint sein und nicht de zwaarte Raaf von Memel, ein Handelsschiff, welches den Holländern nicht gehörte und sich den Schiffen derselben auf der Fahrt nur angeschlossen hatte (Holl. Mercurius, 1653, p. 16). — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 69, Willem Arijans. — <sup>12)</sup> Ontstelde zee, p. 81; Holl. Mercurius, 1652, p. 31; Letters rel. to the f. D. w., IV, 189. — <sup>13)</sup> Theatri Europaei, Historische Beschreibung, Teil VII, p. 432/33; Letters rel. to the f. D. w., IV, 309. — <sup>14)</sup> Theatri Europaei, Historische Beschreibung, VII, p. 432/33; vergl. Thurloe, A C. of the St. P., I, 287. — <sup>15)</sup> Theatri Europaei, Historische Beschreibung, Teil VII, p. 432/33. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 124.

	Kanonen	Mann
A Auke (Augustin) Balk <sup>1)</sup> , Vicekommodore, de Vrijheid . . . . .	46	150
A Cornelis Jansz Port (Poort) <sup>2)</sup> , Contrekommodore, de Kroon Imperial <sup>3)</sup> . . . . .	34	125
R Jacob Kleijdick <sup>4)</sup> — . . . . .	30	120
A Abraham van Kampen <sup>5)</sup> — . . . . .	28	100
A Dirk Scheij <sup>6)</sup> , den Achilles . . . . .	28	100
A Nicolaas Marreveld <sup>7)</sup> , Zeelandia II . . . . .	26	120
V Schelte Wigelma <sup>8)</sup> — . . . . .	—	—
A Jan Gideonsz Verburgh <sup>9)</sup> , Graaf Willem No. 1 . . . . .	40	120
A Lucas Albertsz <sup>10)</sup> , de drie Koningen . . . . .	36	130
R Jan de Haes <sup>11)</sup> — . . . . .	—	—
V Adriaan Bruijnsveld — . . . . .	ca. 24	ca. 80
A Cornelis Nau-Oog (Naeuoogh) <sup>12)</sup> — . . . . .	36	135
V Jan Reijndersz Wagenaar, Graaf Hendrik . . . . .	30	100
Reserve.		
N Pieter Florisz, Monnikendam . . . . .	36	138
Hochbootsmann Jan Fopsz, Lotse Jan Hendriksz, Korporal Pieter Martsz, Trompeter Pieter Franz.		
V Hendrik Jansz Camp <sup>13)</sup> , Vicekommodore — . . . . .	36	—
V Rombout van der Par (Perre) Contrekommodore, Albertina . . . . .	20—24	70
N Gabriel Antoniusz (Teunisz), het Kasteel van Medemblik <sup>14)</sup> . . . . .	30	110
A Jan Heck, Eenhoorn I <sup>15)</sup> . . . . .	28	90

<sup>1)</sup> Ibid, V, 189 — <sup>2)</sup> Ibid., Holl. Mercurius, 1653, p. 20, ein Mann von großer Sittsamkeit. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 20. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 188. — <sup>5)</sup> Ibid., IV, 189. — <sup>6)</sup> Ibid. — <sup>7)</sup> Theatri Europaei, Hist. Beschreibung, Teil VII, p. 432/33. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 123, Wigglema; ibid., IV, 189; vgl. The naval history of England by Thomas Lediard, London 1735, II, 549, Wichman, Winklem; L. v. Aitzema hatte ihm mit 200 Reichstalern in See geholfen (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 788). — <sup>9)</sup> Leven van C. Tromp, p. 89. Jan Gideonsz Verburgh hatte also sein Schiff wieder segelfähig bekommen, vgl. früher. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 37. — <sup>11)</sup> Theatri Europaei, Historische Beschreibung, Teil VII, p. 432/33. Jan de Haes war nach Goeree gesegelt (vgl. früher). Er muß also von dort wieder zurückgekehrt sein, ob mit dem Rosenkrans (Garland) erscheint zweifelhaft. Denn, wenn dies der Fall, würde es doch wohl in holländischen Quellen besonders hervorgehoben worden sein. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 25. — <sup>13)</sup> Ontstelde zee, p. 84, sein Schiff war also wieder hergestellt (vgl. früher) und bei der Flotte angelangt. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 182. — <sup>15)</sup> Ibid., IV, 184; Witsen, I, 109, 1641 geb., 106' l.

	Kanonen	Mann
V Gijsbert Malcontent <sup>1)</sup> — . . . . .	28	110
N Jan (Jacob) Klaasz Boot, de Leeuwin I <sup>2)</sup> .	32	115
V Reinier Sekema <sup>3)</sup> , Hector van Trojje . .	24	70—77
V Hans Karelsz Becke (Becks), Sarah . . .	24	85
Leutnant Essel Fransz <sup>4)</sup> .		
A Ewout Jeroensz <sup>5)</sup> , Zutphen I . . . . .	28	100
V Frederik Stellingwerf <sup>6)</sup> , Zeven-Wouden . .	38	135
N Volkert Schram <sup>7)</sup> — . . . . .	—	—
A Jacob Sieuwertsz Spanheijms (Spanheijm) <sup>8)</sup> , de Poort van Troijen . . . . .	34	121
N Cornelis Pietersz Taenman — . . . . .	28	105
V Pieter Adriaansz van Blocker <sup>9)</sup> — . . . .	28	105
V Andries Douwes <sup>10)</sup> — . . . . .	28	105
N Arend Dirksz <sup>11)</sup> , de Monnik . . . . .	24	109

Wir erhalten die Summe von 2450 Kanonen, wenn wir die Schiffe der Kapitäne Jan de Liefde, Bastiaen Centen, Jacob Wolfertsz und Dingman Cats mit je 30, die übrigen 8, bei denen keine Geschütze angegeben, mit je 28 annehmen.

Wir erhalten 8636 Mann, wenn wir die Schiffe der Kapitäne Jan de Liefde, Bastiaen Centen, Jacob Wolfertsz und Dingman Cats mit je 110 Mann, dasjenige des Kapitän Jan Boerman mit 125, die übrigen 11, bei denen keine Mannschaft angegeben, mit je 100 annehmen.

Rechnen wir Brederode zu 800 Tonnen (vgl. früher), Vogel-Struis zu 1200 (vgl. früher, Letters rel. to the f. D. w., IV, 10, 81, 87, 89), Vrede I und de Vrijheid zu je 500 (vgl. früher, Me-

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w. IV, 178. — <sup>2)</sup> Ontstelde zee, p. 82, darunter 4 metallene, Boot war vermutlich der Befehlshaber. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 37. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 187, 239, 240; Holl. Mercurius, 1653, p. 37. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 37. — <sup>6)</sup> Theatri Europaei, Historische Beschreibung, Teil VII, p. 432/33; vgl. L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Leven van C. Tromp, p. 130: Frederik St. muß entweder ein älterer Bruder des Auke St. gewesen sein oder ein Vetter desselben (siehe später); Holl. Mercurius, 1665, p. 69, Schiffsliste. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 245. — <sup>8)</sup> Ibid., IV, 178, vermutlich der Befehlshaber von de Poort van Troijen (Ontstelde zee, p. 83). — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 25. — <sup>10)</sup> Ibid. — <sup>11)</sup> Ibid., III, 245.

Egbert Meeuwz Kortenaar, 1600—1665 (R. W. P. de Vries, M. de Ruijter, zijn tijd en tijdgen., Amsterdam 1907, p. 23), war 1638 Steuermann auf dem Schiffe des Jan Jacobsz van Nes, gezezd. Jonge Boer Jaap (Rotterdamsche Historiebladen, III. Afdeeling, Genealogische Aanteekeningen, I. Deel, Rotterdam 1880, p. 435). Er wurde erst 21./X. 1653 Kapitän (ibid., p. 472). Ihm fehlte das linke Auge, die rechte Hand oder der rechte Arm

morials of the life of Penn, I, 449), 3 Schiffe mit je 40 Kanonen zu je 450, 4 Schiffe mit je 38 zu je 425, 5 mit je 36 und 4 mit je 34 zu je 400 (vgl. früher, sowie Letters rel. to the f. D. w., II, 170), 1 mit 33, 3 mit je 32, 1 mit 31, 15 mit je 30 zu je 350, 24 mit je 28, 1 mit je 27 zu je 300, 4 mit je 26 zu je 275, 5 mit je 24, 1 mit 22, 1 mit 20 Kanonen zu je 250 Tonnen, so erhalten wir 27 000 Tonnen.

Wir haben 1 Schiff I. 1 Schiff III. 38 Schiffe IV. und 36 Schiffe V. Klasse, wir erhalten demnach (vgl. früher)  $12 \times 250 + 154\frac{1}{2} \times 230 + 103\frac{1}{2} \times 220$  Zentner = 61 295 Zentner englisches Kanonengewicht oder 55 455 Zentner holländisches Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7\frac{3}{4}$  Ellen Segeltuch pro Tonne, so erhalten wir  $27\ 000 \times 7\frac{3}{4} = 209\ 250$  Ellen Segeltuch.

Was die Brander anlangt, so werden 3 als in der Schlacht am ersten Tage nutzlos verwendet aufgeführt<sup>1)</sup>. Der große Mangel hieran war sehr fühlbar. Von den Flüten oder Galioten wird nur eine, die Eendracht, mit 12 Kanonen als genommen erwähnt<sup>2)</sup>. Die Zahl der Handelsschiffe, welche mit der Kriegsflotte die Rückfahrt begann, wird auf 140<sup>3)</sup>, 150<sup>4)</sup>,

war beschädigt (Bijdragen tot de Geschiedenis van het Nederl. zeewezen door H. J. Broers, Utrecht 1869, p. 124; A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederl., III Deel, Haarlem 1858, p. 743). Er war vermählt mit Katharina Adriaansdr van der Wolff, von der er einen Sohn Bartholomaeus hatte (ibid., p. 744); vergl. Repertorium door Louis David Petit, Leiden 1907, I, 213; Kortenaar en zijn graf in De Navorscher, VII, 79.

Volkert Adriaansz Schram (auch Wouter Adriaansz Schram nach Holl. Mercurius, 1665, p. 69) wurde um 1620—22 zu Enkhuizen geboren (De Navorscher, 48<sup>e</sup> Jaarg., Utrecht 1898, p. 433; Onze Mannen ter zee door Scheurleer, 's-Gravenhage 1912—13, II, 208) als Sohn von Adriaan Volkertsz Schram und Brecht Freeks (De Navorscher, 1898, p. 433). Er verheiratete sich 1642 mit Jantje Serakeles und hatte 7 Kinder: 1. Jacob, geb. 1645, 2. Meinouwtje, geb. 1648, verheiratet 1668 mit dem späteren Contreadmiral David Vlugh, 3. Willemtje, geb. 1654, 4. Volkert, geb. 1655, 5. Serakeles, geb. 1660, 6. Jannetje, geb. 1661, † 1663, 7. Jametje, geb. 1663. Er war der spätere Eroberer von Ceylon, 1656 (De Navorscher, 48 Jaarg., 1898, p. 434—35); Til Orlogs under de Ruyter, Dagbogsoptegnelser af Hans Svendsen udtgivne ved G. L. Grove, Kjøbenhavn 1909, p. 141.

Augustus (Auke) Stellingwerf (auch Andries Stellingwerf), siehe Früheres, 1605 bis 1665 (Onze Mannen ter zee door Scheurleer, II, 61, 1635 ist wohl ein Druckfehler), war Aufseher über die Ausrüstung der Küstenschiffe (De Navorscher, IV<sup>e</sup> Jaarg., 1854, p. 229—30). Sein Bruder Nicolaas Stellingwerf war 1650 Pensionaris von Medemblik und als solcher einer der von Willem II. von Oranien gefangenenommenen Häupter der Opposition (Geschiedenis des Vaderlands door Willem Bilderdijk, uitgegev. door H. W. Tijde-man, Amsterdam 1836, IX. Deel, Ophelderingen en bijvoegselen, p. 268).

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 88; Leven van C. Tromp, p. 89; vgl. Ontstelde zee, p. 81. — <sup>2)</sup> Ontstelde zee, p. 82. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 177, 178. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 786; Ontstelde zee, p. II, p. 73; Letters rel. to the f. D. w., IV, 79, 118, 133; Basnage, I, 298; Levenbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1820, p. 57; Historisch Genootschap te Utrecht, III. Reeks, 's-Gravenhage 1897, De Regeering van Amsterdam door Bordemantel ontworpen, vol. I. Inleiding, p. CXLIX.



200<sup>1)</sup>, 230<sup>2)</sup>, 250<sup>3)</sup>, 300<sup>4)</sup>) angegeben. Zirka 150 Handelsfahrzeuge werden wohl zu Beginn der Heimfahrt bei Tromps Flotte gewesen sein. Darunter befanden sich 20 Westindienfahrer<sup>5)</sup>, von denen einige an der Verteidigung ihrer Kameraden tätigen Anteil nahmen. Bei der genannten höheren Anzahl kann nur die Gesamtsumme aller an der französischen Küste verweilenden Handelsschiffe, sowohl holländischer wie fremder, gemeint sein. Fahrzeuge aus Flandern, Emden und Hamburg mischten sich unterwegs unter die Holländer, da sie holländische Waren an Bord hatten<sup>6)</sup>. Sie wurden so mit in das Verderben gezogen und viele von ihnen erbeutet. Die Engländer rechneten diese dann zu den holländischen Preisen hinzu, um ihren Sieg in noch größerem Lichte erscheinen zu lassen<sup>7)</sup>. Außerdem war ein erheblicher Teil der Kauffahrerflotte bei Tromps Auslaufen noch nicht bereit. Noch am 7./IV. sollen ungefähr 150—200 Handelsfahrzeuge an der französischen Küste gewesen sein<sup>8)</sup>. Erst im Mai sind dieselben heimgekehrt<sup>9)</sup> (s. später).

Tromp hätte gern gesehen, wenn ihm alle in der Heimat befindlichen Kriegsschiffe, wohlausgerüstet und mit allem reichlich versehen, rechtzeitig zugesandt worden wären. Zwei für ihn bestimmte Kampffahrzeuge mit je 26 Kanonen strandeten infolge Sturmes vor Scheveningen, da sie auf ihrer Rückfahrt vom Kattegat, wohin sie Handelsschiffe begleitet, wegen des Eisgangs nicht nach Goeree gelangen konnten<sup>10)</sup>. De With sollte mit einer Abteilung in See gehen, aber seine Krankheit hatte ihn zu sehr geschwächt, um zu dieser Zeit an einem kriegerischen Unternehmen teilnehmen zu können<sup>11)</sup>. Über sein Auslaufen gingen falsche Nachrichten um<sup>12)</sup>. Tromps Hoffnung, de With mit 30 Kriegsschiffen im La-Manche-Kanal zu begegnen und so eine genügende Verstärkung zu erhalten, sollte getäuscht werden. Infolge Geldmangel und Nachlässigkeit der einzelnen Kollegien hatte die Aus-

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 60, 109, 165; Memorials of the life of Penn, I, 474. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 12. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 64; Leven van M. de Ruiters, I, 88. — <sup>4)</sup> Baker's Chronicle, p. 634; Letters rel. to the f. D. w., IV, 30, 82, 100; A detection of the Court of England by Coke, II, 21. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 90; Leven van C. Tromp, p. 90. — <sup>6)</sup> De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 351. — <sup>7)</sup> Vgl. Hollandsche Mercurius, 1653, p. 16. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 809, 811; Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 236; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 297. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 814. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 781. — <sup>11)</sup> Ibid., III, XXXIII, 791. — <sup>12)</sup> Heath's Chronicle, II, 334; Letters rel. to the f. D. w., IV, 32, 64, 132, 142; Cal. of the St. P. D. S., 1652—1653, V, p. 183.

rüstung nur allzu trägen Fortgang<sup>1)</sup>. Er war auf seine eigenen Kräfte allein angewiesen. Seine Flotte hatte durch das Treffen bei Dungeness und schwere Stürme, die den so schwach gebauten holländischen Schiffen besonders nachteilig waren, manche Einbuße erlitten. Die Mannschaft war durch den fast dreimonatlichen Seedienst in der schlechten Jahreszeit erschöpft. Mangel an vielen notwendigen Dingen mußte sich mit der Zeit einstellen, da jede Ergänzung ausgeblieben<sup>2)</sup>. Am schwersten wog für Tromp, daß die von Zeeland abgesandten 5—6 Fahrzeuge mit Kriegsvorrat und Lebensmitteln von den Engländern abgefangen wurden<sup>3)</sup>. Daß die holländische Marineverwaltung es nicht einmal verstanden hatte, ihre Flotte mit Kriegsvorrat, wie Kugeln und Pulver rechtzeitig zu versorgen, sollte später verhängnisvoll für dieselbe werden<sup>4)</sup>. Die Mannschaft klagte, daß sie nur Wasser zu trinken hätten<sup>5)</sup>. Die Disziplin der Kapitäne war außerordentlich schlecht<sup>6)</sup>. Bald nach der Abfahrt trat heftiger Nordoststurm ein. Ein Teil Schiffe geriet an die spanische Küste, wo zwei mit Salz beladene Fahrzeuge sanken<sup>7)</sup>. Viel Gegenwind aus NO, Gegenstrom und Unwetter hatten die Holländer bis 14./24./II. ungefähr zu erdulden<sup>8)</sup>. Sie wurden zum Teil zerstreut<sup>9)</sup>. Sie wurden weit westlich herumgeführt und verloren 2 Schiffe 15 Meilen außerhalb des Kanals hinter den Scilly-Inseln (Sorlingues)<sup>10)</sup>. Die Himmelssterne waren ihnen nicht günstig, sie wurden zurückgehalten statt vorwärtsgetrieben, andernfalls wären sie heimgekommen, bevor die Engländer ihnen begegnet, oder hätten sie doch näher bei ihren eigenen Küsten angetroffen und so die Kauffahrer retten können<sup>11)</sup>. Erst vom 14./24./II. an schlug der Wind nach NW um<sup>12)</sup>. 14./24./II. nach Sonnenuntergang waren die Scilly-Inseln etwa 16 Meilen nordnordöstlich von der Flotte<sup>13)</sup>. 15./25./II. herrschte etwas lebhafter Nordnordwestwind. 2 Uhr nachmittags waren die Scilly-

<sup>1)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gev. v. d. St., V, 77; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 454, 499; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 349. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 3; Geschiedenis v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 457; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 160. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 64. — <sup>4)</sup> J. de Witt by Geddes, I, 286; Seekriegsgesch. von Stenzel, III, 63. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 15; Letters rel. to the f. D. w., IV, 90. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 1, 17, 195. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 12. — <sup>8)</sup> Ontstelde zee, p. 73; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 446. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 173; Letters rel. to the f. D. w., IV, 49, 72; Seekriegsgesch. von Stenzel, III, 63. — <sup>10)</sup> Ontstelde zee, p. 73. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 108—109. — <sup>12)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 446; Seekriegsgesch. von Stenzel, III, 63. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 177.

Inseln 2 Meilen nördlich von ihr<sup>1)</sup>. Kapitän Gijsbert Malcontent wurde auf Kundschaft gesandt. Kapitän Spanheijms Schiff zeigte sich sehr leck. Abends war Cape Lands-End ca. 4 Meilen nördlich von den Holländern<sup>2)</sup>. 16./26./II. Bei bezogenem Himmel und trüber See war Nordwestwind, die Flotte hielt sich dicht beisammen. Vormittags befand sich Lizard-Point (Head) etwa 4—5 Meilen nordnordwestlich von derselben; de Wildt (Wilde) wurde mit 6 Schiffen auf Kundschaft befohlen<sup>3)</sup>. Abends war die Westspitze von Start-Point ca. 3—4 Meilen nordöstlich von den Holländern<sup>4)</sup>. Kommodore Cornelis Evertsz de Oude und Jan Lesage (Lasayse) wurden bestimmt zu Begleitschiffen für die Kauffahrer nach St.-Malo und anderen Plätzen der Bretagne<sup>5)</sup>. Die Letzteren waren aber schon vorher eigenmächtig fortgesegelt bis auf ein Handelsfahrzeug<sup>6)</sup>. Nach Mitternacht wurden die Holländer gezwungen, sich südwärts von Start-Point zu halten<sup>7)</sup>. 17./27./II. morgens war Stille und klares Wetter, 10 Uhr vormittags herrschte westlicher Wind. Die Holländer segelten zwischen Ouessant und Île de Bas<sup>8)</sup>. Start Point befand sich später 3 Meilen nordnordwestlich von ihnen<sup>9)</sup>. 18./28./II. Cornelis Evertsz de Oude und Jan Lesage kehrten zur Flotte zurück<sup>10)</sup>. Bei Tagesanbruch war Portland-Island 3 Meilen nordwestlich von der holländischen Flotte entfernt. Der Wind war NWN. Eine Pink brachte Nachricht, daß sie gestern von den Engländern verfolgt worden war. Letztere kamen auf der holländischen Leeseite in Sicht<sup>11)</sup>. Tromps Kundschaftsschiff war nicht zurückgekehrt, es war von den Engländern genommen worden<sup>12)</sup>.

4./14./XII. 1652 war Blake von neuem als Oberbefehlshaber der Flotte bestätigt worden. Deane und Monk wurden ihm zu Amtsgenossen gegeben<sup>13)</sup>. 24./I./3./II. 1653 wurde vom Staatsrat der Beschluß gefaßt daß zwei Generale in See gehen, der dritte vorerst an der Küste zu bleiben hatte, um die Ausrüstung der zurückbleibenden Schiffe zu überwachen<sup>14)</sup>. Ein Aufruhr unter den Seeleuten, weil sie keine volle Bezahlung erhalten, wurde mit

1) Ibid. — 2) Letters rel. to the f. D. w., IV, 178; vgl. Holl. Mercurius, 1653, p. 12, zwischen Lizard-Point und Ouessant (Heysant) eine ungenaue Angabe. — 3) Letters rel. to the f. D. w., IV, 178, 187. — 4) Ibid. — 5) Ibid., IV, 179, 187. — 6) Letters rel. to the f. D. w., IV, 187, vgl. vorher. — 7) Letters rel. to the f. D. w., IV, 187. — 8) Ibid., IV, 48. — 9) Ibid., IV, 179, 187. — 10) Ibid., IV, 188. — 11) Letters rel. to the f. D. w., IV, 180, 188. — 12) Ibid., IV, 49, siehe später. — 13) History of the Commonwealth by Gardiner, II, 152. — 14) Memorials of the life of Penn, I, 469.

Hilfe von Soldaten unterdrückt<sup>1)</sup>. Man suchte den guten Willen und den Mut der Matrosen durch Lohnerhöhung und Aussetzen von Belohnungen zu heben<sup>2)</sup>. Trotzdem liefen dieselben weg, wenn sie auf Kohlen- und Handelsfahrzeuge gelangen konnten<sup>3)</sup>. Geklagt wurde über Nachlässigkeit und Langsamkeit beim Ausheben der Mannschaft<sup>4)</sup>. 1200 Landsoldaten wurden zur Flotte befohlen, 500 Mann von Cromwells, 500 von Oberst Ingoldsbys, 200 von Monks Regiment<sup>5)</sup>. Monk selbst führte diese 1200 Soldaten zur Verteilung auf derselben heran<sup>6)</sup>. Aus Mangel an Zeit konnten keine von Deanes Regiment eingeschifft werden<sup>7)</sup>. Die Soldaten sollen sich sehr tapfer betragen und ihnen der halbe Sieg gebührt haben<sup>8)</sup>. Sie sollen gute Dienste mit Gewehrfeuer geleistet haben<sup>9)</sup>. Staatlich angestellte Kapitäne wurden für die zu Kampffahrzeugen bestimmten Kauffahrer ernannt<sup>10)</sup>. Bei den englischen Schiffsbefehlshabern zeigte sich mehr Kameradschaftlichkeit und Zusammenhalt als bei ihren Gegnern<sup>11)</sup>. Die Flotte wurde in ein rotes, weißes und blaues Geschwader geteilt, jedes dieser Geschwader wieder in 3 Abteilungen<sup>12)</sup>. Die Schiffe waren mit Lebensmitteln zu sehr belastet. Es war nur ein geringer Raum für Verwundete oder Kranke vorhanden<sup>13)</sup>. Darum mußten während der Schlacht, als sich die Verwundeten mehrten, aus Mangel an Platz zum Verbinden der Verletzten und um die Lecks besser verstopfen zu können, die Bierfässer eingeschlagen und der Inhalt ausgeschüttet werden<sup>14)</sup>. Es stellte sich somit ein Fehlen geeigneter Lebensmittelfahrzeuge bei der Flotte heraus<sup>15)</sup>. Das Nichtvorhandensein von Vorderkastellen bei einigen Schiffen führte zu dessen leichter und rascher Überwältigung durch die Holländer<sup>16)</sup>. Deane verließ Dalkeith bei Edinburgh 18./28./XII. 1652 und war Anfang Januar zu Spithead. Monk folgte bald<sup>17)</sup>. Von da müssen sie sich nach der Themse zu Blake begeben haben (s. später). Die An-

1) Holl. Mercurius, 1653, p. 12. — 2) Heath's Chronicle, II, 334. — 3) Letters rel. to the f. D. w., IV, 39; Holl. Mercurius, 1653, p. 18. — 4) Letters rel. to the f. D. w., IV, 44. — 5) Letters rel. to the f. D. w., III, 423, 431; IV, 175; Memorials of the life of Penn, I, 472; Blake by Dixon, p. 192; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 548. — 6) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 549. — 7) Ibid., p. 548. — 8) Heath's Chronicle, II, 335. — 9) Rittmeyer, Seekriege, I, 219. — 10) History of the Commonwealth by Gardiner, II, 154. — 11) Letters rel. to the f. D. w., IV, 17; Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. 79. — 12) History of the Commonwealth, II, 156; Oud-Holland, 1899, zeventiende Jaarg., I. Aflevering, p. 35. — 13) Letters rel. to the f. D. w., IV, 17; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 64. — 14) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 243. — 15) Ibid.; Letters rel. to the f. D. w., IV 287. — 16) Letters rel. to the f. D. w., IV, 204. — 17) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 512.

gaben über die Stärke der englischen Flotte schwankten zwischen 50<sup>1)</sup>, 52<sup>2)</sup>, 60<sup>3)</sup>, 60—68<sup>4)</sup>, 66<sup>5)</sup>, 69—70<sup>6)</sup>, 70<sup>7)</sup>, 80<sup>8)</sup>, 83<sup>9)</sup>. Monk soll 22 Kriegsschiffe und 9 zu solchen umgewandelte Handelsfahrzeuge in seinem weißen Geschwader befehligt haben<sup>10)</sup>. Penns Geschwader soll 21 Kriegsschiffe und 9 zu solchen umgewandelte Handelsfahrzeuge stark gewesen sein<sup>11)</sup>. Hiernach müßte jedoch das Hauptgeschwader unter Blake erheblich schwächer als die 2 vorgenannten gewesen sein. Da dies unmöglich stattgehabt hat, so sind die vorhergehenden Angaben nicht zutreffend. Die Schiffe sind daher auch nicht in einzelne Geschwader geordnet aufzuführen. Mit der geringeren Anzahl von ca. 50—60 Schiffen werden diejenigen gemeint sein, die aus der Themse gelaufen. Die Zahl 70 wird derjenigen entsprechen, die durchschnittlich am ersten Schlachttage gekämpft hat. Die Zahl 80 bis 83 wird alle Schiffe umfassen, die am Kampfe während der 3 Tage teilgenommen haben und namentlich in den letzten Tagen noch zur Flotte gekommen sind.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte englische Flotte<sup>12)</sup>.

II. Klasse.	Kanonen	Mann	Tonnen
Triumph <sup>13)</sup> , Robert Blake, Richard Deane, Admirale des roten Geschwaders . . . . .	62	350—400	778
Kapitän Andrew Ball <sup>14)</sup> . Schiffer Thomas Broadridge (Braderedge) <sup>15)</sup> . Sekretär Drue Sparrow <sup>16)</sup> .			

1) Letters rel. to the f. D. w., IV, 31. — 2) Ibid. I, 14. — 3) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm., v. d. St., V, 84; Letters rel. to the f. D. w., IV, 18, 100; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 213. — 4) Ontstelde zee, p. 73. — 5) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 590. — 6) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 788; Letters rel. to the f. D. w., IV, 118, 124; Basnage, I, 299. — 7) Letters rel. to the f. D. w., IV, 82, 188; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 212; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 446. — 8) Letters rel. to the f. D. w., III, 433; Holl. Mercurius, 1653, p. 13; The History of England by Echard, II, 741; Blake by Dixon, p. 192. — 9) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 66—67; Letters rel. to the f. D. w., IV, 20—22, die Liste der an der Schlacht ev. beteiligten Schiffe. — 10) The Royal Navy by Cloves, vol. II, chap. XXI, p. 178 — 11) Letters rel. to the f. D. w., IV, 33—34; vgl. ibid., IV, 20—22, 28 Schiffe. — 12) Siehe frühere Listen, vgl. Letters rel. to the f. D. w., III, 378—380; IV, 20—22. — 13) Letters rel. to the f. D. w., IV, 100, 124. Die Tonnage in der Liste (Letters rel. to the f. D. w., IV, 20—22) zu hoch gegriffen, wohl nur Großtonnage oder Bruttotonnage angegeben; vgl. A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 256—268. — 14) Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 80, 101, 172; Heath's Chronicle, II, 335. — 15) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 557; Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 80; Ontstelde zee, p. 93. — 16) Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 80; Memorials of the life of Penn, I, 481.

III. Klasse.	Kanonen	Mann	Tonnen
Fairfax <sup>1)</sup> , John Lawson, Viceadmiral des roten Geschwaders Stückmeister Samuel Cowdall <sup>2)</sup> .	64—65	300—350	750
IV. Klasse.			
Laurel <sup>3)</sup> (Loreyl), Samuel Howett, Contreadmiral des roten Geschwaders . . . . .	38—50	200—230	489
II. Klasse.			
Vanguard <sup>4)</sup> , George Monk, Admiral des weißen Geschwaders . Kapitän John Mildmay <sup>6)</sup> .	60	300—400	750 <sup>5)</sup>
Rainbow <sup>7)</sup> , James Peacock <sup>8)</sup> , Viceadmiral des weißen Geschwaders . . . . . Hochbootsmann Herbert Cadman <sup>9)</sup> .	60	300	665
IV. Klasse.			
Diamond <sup>10)</sup> , Roger Martin, Contreadmiral des weißen Geschwaders . . . . .	40	180	548
III. Klasse.			
Speaker <sup>11)</sup> , William Penn, Admiral des blauen Geschwaders	56—64	300	727—777
II. Klasse.			
Victory <sup>12)</sup> , Lionel Lane, Viceadmiral des blauen Geschwaders	60	300	721

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 100, 124; A descriptive catalogue of the n. m., I, 256—280, 1649 geb., die Tonnage ging durch Umbau 1653 von 789 Tonnen auf zirka 750 Tonnen zurück (Oppenheim, p. 330—31; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 108). — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 227. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 124. — <sup>4)</sup> Ibid., IV, 125, vgl. früher, ein träger Segler (Sir R. Baker's Chronicle, p. 634). Aus Liebe zur schweren Artillerie soll ihn Monk mit besonders starkem Geschütz belastet haben, ein Beweis für Monks Unkenntnis in Seesachen (English Men of Action by Corbett, London 1899, p. 85). — <sup>5)</sup> Siehe früher, A discourse upon the present state of his Majesty's navy by Slyngesby, p. 362; An History of M. A. by Chamock, II, 382. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20. — <sup>7)</sup> Vgl. früher, 1617 gebaut (A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 268), die Angaben in Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 100, erscheinen etwas zu niedrig; Regenboog (Reindeer) (Leven van C. Tromp, p. 87). — <sup>8)</sup> Pecocq (Ontstelde zee, p. 78). — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 589. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 62, 81, 100, die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. Früheres. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 100, 125, die Tonnage ist als vergrößert anzusehen, vgl. Früheres. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 125, vgl. Früheres, die Tonnage ist zu hoch gegriffen.

IV. Klasse.	Kanonen	Mann	Tonnen
Assistance <sup>1)</sup> , John Bourne, Con- treadmiral des blauen Ge- schwaders . . . . .	40—44	180	513—555
Leutnant Bartolomaeus Bourne <sup>2)</sup> .			
III. Klasse.			
Lion <sup>3)</sup> , John Lambert . . . . .	52—56	220—250	550—600
Worcester <sup>4)</sup> , George Dakings (Dakins) <sup>5)</sup>	48—54	220—250	629—662
IV. Klasse.			
Kentish, James Reynolds <sup>6)</sup> . . . .	40	180	601
Convertine, Anthony Joynes <sup>7)</sup> . . .	40	200	500
Happy Entrance I <sup>8)</sup> , William Goodson . . . . .	32—50	200	539
Leutnant John Harris <sup>9)</sup> .			
Richard and Martha, Eustace Smith <sup>10)</sup> . . . . .	46	170	500 <sup>11)</sup>
Sussex <sup>12)</sup> , Roger Cuttance . . . . .	46	180	ca. 520
Leutnant Samuel Dickinson <sup>13)</sup> .			
Hannibal, William Haddock <sup>14)</sup> . . .	44	180	ca. 400
Great President <sup>15)</sup> , Robert Grayes II (Greaves) . . . . .	42—44	180	445—505

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 125; A descriptive catalogue of the n. m.; I, 266—280, 1650 gebaut, die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. A descript. catal. of the n. m. by Tanner, I, 256—258, 513 Tonnen; An History of M. A. by Charnock, II, 378, 513 Tonnen; Oppenheim, p. 330—331, 516 Tonnen; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXII, p. 245, 555 Tonnen. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 558, er hinterließ eine Witwe. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 357, IV, 20, 100, 125, die Tonnage ist zu hoch gegriffen, auch bei The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXII, p. 245, vgl. Früheres. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 14, 20, 125, auch genannt Master; A descriptive catalogue of the n. m., I, 266—280, 1651 geb., die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. Früheres; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 112, 629 Tonnen; A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 256—258, 635 Tonnen; An History of M. A. by Charnock, II, 383, 662 Tonnen. — <sup>5)</sup> Deacons (Letters rel. to the f. D. w., IV, 81); Dakers (Ontstelde zee, p. 93). — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 607, die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. Früheres. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 33, 100, die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. Früheres. — <sup>8)</sup> Ibid., IV, 21, 101, 125; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 573, die Tonnage ist zu hoch gegriffen; An History of M. A. by Charnock, II, 377, 403 Tonnen; ibid., II, 383; Memorials of the life of Penn., I, 236, 539 Tonnen. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, p. 573. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 33, 221, 280. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, vgl. früher. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 529. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 282, vgl. Früheres. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 100; Greaves (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 179); Leven van C. Tromp, p. 89, die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. Früheres.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Prosperous I of London <sup>1)</sup> , John Barker <sup>2)</sup> . . . . .	42—45	170—185	600
Leutnant John Barker.			
Advice <sup>3)</sup> , John Day . . . . .	40	180	516—544
Centurion <sup>4)</sup> , Walter Wood . . . . .	40	200	531—553
Providence, John Pierce (Pearce) <sup>5)</sup> . Henry Howleman, Quartiermstr <sup>6)</sup> .	32	120	304—358
Foresight <sup>7)</sup> , Richard Stayner . . . .	40	180	513—548
Ruby <sup>8)</sup> , Anthony Holding (Houlding)	40	180	550—556
Reformation of London <sup>9)</sup> , Anthony Earning . . . . .	40	160	444
Adventure I <sup>10)</sup> , Robert Nixon (Nickson)	38—40	150—160	370—395
Dragon <sup>11)</sup> , John Seaman . . . . . Schiffer George Bishop <sup>12)</sup> .	38	160	378—470
Nonsuch <sup>13)</sup> , Thomas Penrose . . . . .	38	170	389—400
Pelican <sup>14)</sup> , John Stoakes (Stokes) <sup>15)</sup> .	38	180	500

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, ein zum Kampffahrzeug umgewandeltes Handelsschiff (ibid., IV, 85, 87); La Prospérité (La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 22—23); Voorspoedt (Leven van M. de Ruyter, I, 89); Prosperiteit (Holl. Mercurius, 1653, p. 22), das Schiff war schlecht gehalten (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 232), vgl. Früheres. — <sup>2)</sup> Jan Becker (Letters to the f. D. w., IV, 195). Nach dem Tode des Kapitän John Barker übernahm, da sein Sohn John Barker, vermutlich der Leutnant des Schiffes, verwundet, sein Schwager John Shervin den Befehl über Prosperous (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 538). Später forderte der Sohn zum Unterhalt der Mutter und Geschwister die Nachfolge (Letters rel. to the f. D. w., IV, 246). — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 33; Leven van C. Tromp, p. 87; A descriptive catalogue of the n. m., I, 266—280, 1650 geb., die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. Früheres; A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 256—258; An History of M. A. by Charnock, II, 378; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 107; Oppenheim, p. 330—331, 516 Tonnen; An History of M. A. by Charnock, II, 383, 543 Tonnen; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXII, p. 245, 544 Tonnen. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 33; A descriptive catalogue of the n. m., I, 266—280, 1650 geb., die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. Früheres; Letters rel. to the f. D. w., III, 400; IV, 31, 44, 60; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 533. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 62; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 174. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 583. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 100, die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. Früheres. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 33, fälschlich Lawsons Flaggschiff genannt (Letters rel. to the f. D. w., I, 14), die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. Früheres. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 33, vgl. Früheres. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 100; A descriptive catalogue of the n. m., I, 256—280, 1646 geb.; An History of M. A. by Charnock, II, 378, 384, nicht zu verwechseln mit Adventure Merchant oder Adventure of London (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 519; ibid. 1652—53, V, 550), vgl. Früheres. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 33, vgl. früher, lief erst auf Barrow Deep auf (Letters rel. to the f. D. w., III, 452). — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 582. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 100, Nonscius (Holl. Mercurius, 1653, p. 22), vgl. Früheres. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 81, 100, vgl. Früheres. — <sup>15)</sup> Fälschlich John Stoakes Kapitän von the Dragon genannt (Blake by Dixon, p. 238).



446 DIE DREITAGESCHLACHT VON PORTLAND

	Kanonen	Mann	Tonnen
Sapphire <sup>1)</sup> , William Hill . . . . .	38	170	442—447
Lisbon-Merchant, Thomas Bayley <sup>2)</sup> .	38	170	ca. 400
Tiger <sup>3)</sup> , J. Senior . . . . .	38	160	447
William and John, Nathaniel Jesson <sup>4)</sup>	36	120	ca. 380
Raven I <sup>5)</sup> , Robert Taylor . . . . .	36—40	140	ca. 380
Thomas and William, John Jefferson <sup>6)</sup>	36	140	444
Princess Mary, Harditch <sup>7)</sup> . . . . .	36	150	ca. 400
Schiffer George Browne <sup>8)</sup> .			
Thomas and Lucy, Andrew Rand <sup>9)</sup>	34	120	ca. 380
Success <sup>10)</sup> , William Kendall <sup>11)</sup> . . . . .	34	150	380
Ann and Joyce, William Pile <sup>12)</sup> . . . . .	34	120	388 <sup>13)</sup>
Assurance, Robert Sanders (Saunders) <sup>14)</sup>	32	160	341—350
Schiffer John Bayme <sup>15)</sup> .			
Seekadett John Hamond <sup>16)</sup> .			
Zahlmeister Richard Gibson <sup>17)</sup> .			
Oak, John Edwin <sup>18)</sup> . . . . .	32	120	ca. 400
Gillyflower, Thomas Hayward <sup>19)</sup> . . . . .	32	120	400

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 60; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 186, 191; A descriptive catalogue of the n. m., I, 266—280, 1651 geb., die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. Früheres; A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 258—260, 442 Tonnen; An History of M. A. by Charnock, II, 378, 442 Tonnen; *ibid.*, II, 384, 447 Tonnen; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 111, 442 Tonnen; Oppenheim, p. 330—31, 442 Tonnen. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 440; IV, 22, 44, 54, 55; vgl. *ibid.*, IV, 279, Symon Bayley. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 20, 100, vgl. Früheres. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22; Chessons (Letters rel. to the f. D. w., IV, 96); Chesson (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 214); Jeffrew (Leven van C. Tromp, p. 87); Chesson (Theatri Europaei, Historische Beschreibung, Teil VII, p. 433); Chisson (An History of M. A. by Charnock, II, 387). — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 440, IV, 21, 44, 55, 60, nicht zu verwechseln mit Black Raven, 300 Tonnen; vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 384; Oppenheim, p. 332—33, dieses war eine holländische Prise, die erst in der Schlacht genommen wurde. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 452; IV, 22, 33. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 357; IV, 21; vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 384; Oppenheim, p. 332—33. — <sup>8)</sup> Wohl Schiffer (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 63). — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 44, 54, 60. — <sup>10)</sup> *Ibid.*, IV, 21, 31, 33, 41, 62, 100, ein träger Segler (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 40, 41), die Tonnage zu hoch gegriffen, vgl. Früheres. — <sup>11)</sup> Kendall ein Puritaner (Marine-Rundschau, 1913, 24. Jahrg., I. Teil, p. 147. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 33; vgl. *ibid.*, IV, 293, Thomas Pyle. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 519. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 33; Memorials of the life of Penn, I, 478, vgl. Früheres. — <sup>15)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 573. — <sup>16)</sup> *Ibid.*, V, 598. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 6, 8; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 160. — <sup>18)</sup> Eine holländische Prise (Letters rel. to the f. D. w., I, 16); Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 73; Memorials of the life of Penn, I, 475. — <sup>19)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 452; IV, 21, die Tonnage ist viel zu hoch gegriffen, vgl. Früheres.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Amity, Francis (Henry) Packe (Peck) <sup>1)</sup> Leutnant David Young <sup>2)</sup> .	30	150	354
Tulip, Joseph Cubitt <sup>3)</sup> . . . . .	32	120	ca. 350
Exchange I of London, Henry Tiddiman <sup>4)</sup>	30	100	350 <sup>5)</sup>
Dolphin of London <sup>6)</sup> — . . . . .	30	150	470 <sup>7)</sup>
Gift Major, Thomas Salmon <sup>8)</sup> . . . . .	26	130	380—400
Discovery <sup>9)</sup> — . . . . .	20—34	120	344—400
Ruth <sup>10)</sup> — . . . . .	30	80	ca. 370
Marmaduke <sup>11)</sup> of London — . . . . .	42	160	400
Golden Cock <sup>12)</sup> , Edmund Chapman . . . . .	24—36	140	ca. 350
Brazil, Thomas Heath <sup>13)</sup> . . . . .	30	120	320
V. Klasse.			
Anne Percy (Piercy), Thomas Hare <sup>14)</sup>	32	120	250
Waterhound, Giles Shelly (Shelley) <sup>15)</sup>	32	120	300
Cullen <sup>16)</sup> , Thomas Gilbert . . . . .	26	130	ca. 300
Advantage <sup>17)</sup> , Mill . . . . .	26	130	ca. 300
Little Katharine or Katharine I of London, Wm. Redjak <sup>18)</sup> . . . . .	24—26	75—100	270

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 31, die Tonnage ist viel zu hoch gegriffen, vgl. früher.; An History of M. A. by Charnock, II, 384, Liste von Ende 1653, 378 Tonnen. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 466. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w. IV, 21; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 70, schlechter Segler beständig leck, die schlechteste Einrichtung für einen Kapitän; dito, Letters rel. to the f. D. w., V, 371. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 440; IV, 22, 44, 54, 55, 59. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S. 1652—53, 384 — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 452; IV, 21, 60; An History of M. A. by Charnock II, 384 die Mannschaft ist wohl zu hoch angegeben; vgl. Letters rel. to the f. D. w., IV 278, — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 550. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 33, 41, 62; eine französische Prise (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 89), die Tonnage ist zu hoch gegriffen; vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 384, 36 Kanonen, 130 Mann 400 Tonnen; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 109, 26 Kanonen, 480 Tonnen; Oppenheim, p. 332—33, 26 Kanonen, 480 Tonnen, bei letzteren beiden ist wohl 380 statt 480 zu lesen. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 100, vgl. Früheres. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 101, siehe Früheres. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 67; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 172, 186; Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Leven van C. Tromp, p. 87. — <sup>12)</sup> Theatri Europaei, Historische Beschreibung, Teil VII, p. 432/33; vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 384; Oppenheim, p. 332—33. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 440; IV, 22, 31, 44, 60; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 551, 320 Tonnen. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 136, 221. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 33; Leven van C. Tromp, p. 89, vgl. Früheres. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 440; IV, 22, 60, 294. — <sup>17)</sup> Ibid., IV, 21; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 186; An History of M. A. by Charnock, II, 385; Oppenheim, p. 330—331, siehe früher. — <sup>18)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 42—43, die Kanonenzahl ist zu hoch gegriffen, es wird wohl ein Druckfehler vorliegen, 26 statt 36; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 521, Katharine of London, 24 Kanonen, 75 Mann, 270 Tonnen und Letters rel. to the f. D. w., IV, 294. Nicht zu verwechseln mit Katharine of Liverpool, 20 Kanonen, 180 Tonnen; 1653 wird Katharine mit 36 Kanonen, 130 Mann aufgeführt, aber ebenfalls noch in der Klasse V. (An History of M. A. by Charnock, II, 385), danach ist auch hier Kanonenzahl wie Mannschaft etwas zu hoch angegeben.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Convert of Liverpool, Philip (Richard) Gethings <sup>1)</sup> . . . . .	26	120	180—250
Plover I <sup>2)</sup> , Kirby <sup>2)</sup> . . . . .	26	100	ca. 300
Sampson II or Sampson Prize <sup>4)</sup> , Edmund Button <sup>5)</sup> . . . . .	26	120	252—300
Satisfaction <sup>6)</sup> — . . . . .	26	100	220
Dutchess, Richard Suffield (Suffield) <sup>7)</sup>	24	90	ca. 300
Nightingale <sup>8)</sup> , Joseph (John) Humphrey	22—26	100	289—300
Cygnets I, Philip Holland <sup>9)</sup> . . . . .	22	80	233
Old Warwick, William Godfrey <sup>10)</sup> . .	22	90	ca. 275
Falmouth <sup>11)</sup> — . . . . .	26	120	300
Charles <sup>12)</sup> , Hall <sup>13)</sup> . . . . .	32	110	ca. 265
Roebuck <sup>14)</sup> — . . . . .	20—30	100	260—280
Elizabeth and Ann <sup>15)</sup> , P. Langford .	30	120	ca. 265
Giles of London <sup>16)</sup> , Henry Toope . .	32	100	281
Speaker Prize, Anthony Kirk <sup>17)</sup> . .	28	ca. 100	ca. 300
John Wackham, Schiffer <sup>18)</sup> .			

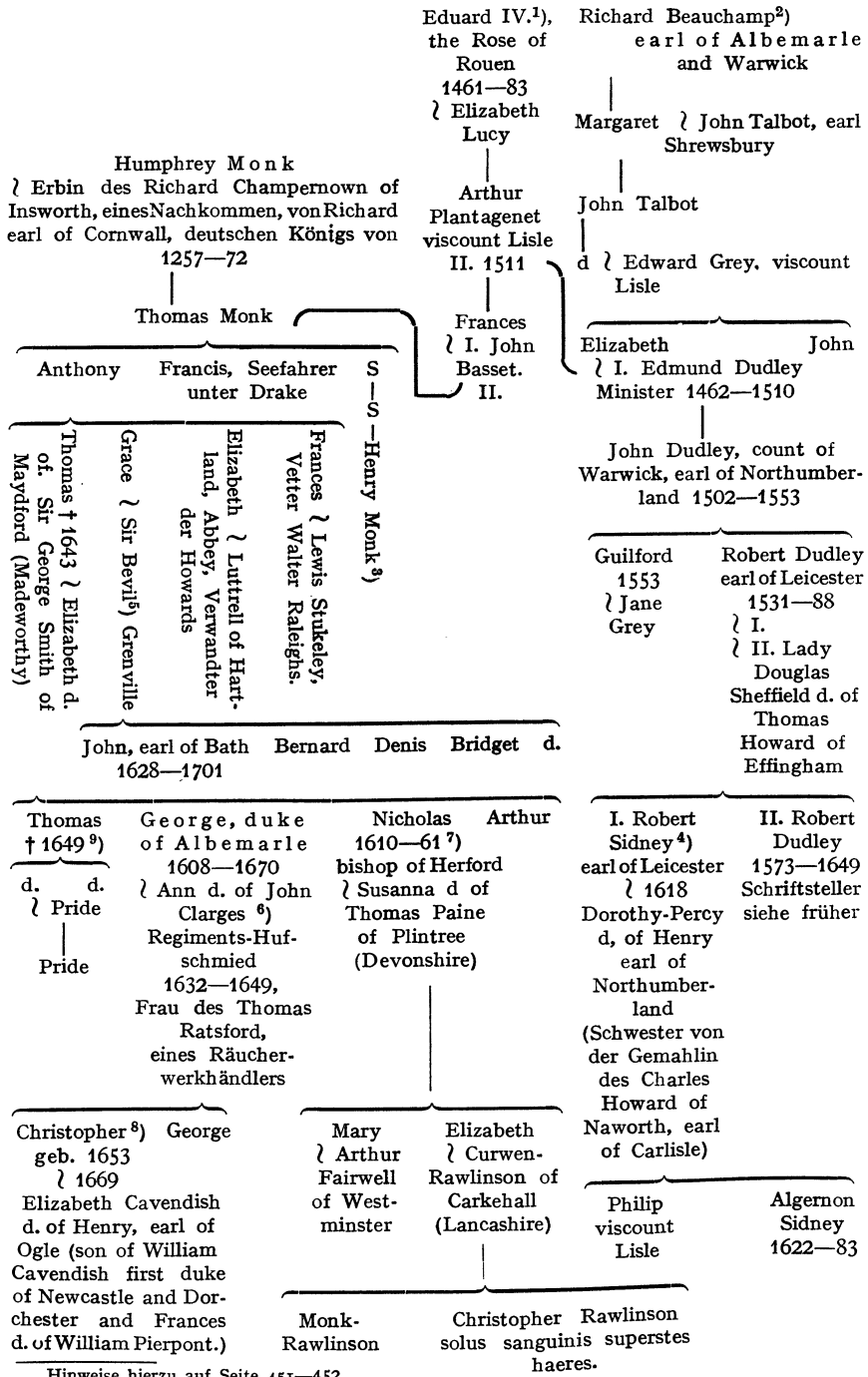
<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 33, siehe früher. — <sup>2)</sup> Ibid., IV, 21, 33; An History of M. A. by Charnock, II, 385, eine holländische Prise Morgenster (Morningstar) in Plover umgetauft (Letters rel. to the f. D. w., III, 28; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 444, 462), von den holländischen Quellen als das gesunkene Schiff Saturnus bezeichnet (Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Leven van C. Tromp, p. 87); vgl. Oppenheim, p. 332—33. — <sup>3)</sup> Vermutlich der Kapitän dieses Schiffes (Leven van C. Tromp, p. 87); vgl. Tarbys Schiff verbrannt (Ontstelde zee, p. 93), Kerby tot (Theatri Europaei Historische Beschreibung, Teil VII, p. 433). — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 33; Memorials of the life of Penn, I, 475, vgl. früher, Southampton genannt (The History of England by Echard, London 1718, II, 742), nicht zu verwechseln mit Sampson, 32 Kanonen (Oppenheim, p. 332—33); vgl. Letters rel. to the f. D. w., IV, 41, 79, Sampson prize. — <sup>5)</sup> Siehe später unter Deane. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 101; vgl. A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 260—61, 26 Kanonen, 100 Mann, 220 Tonnen; Memorials of the life of Penn, I, 237, 210 Tonnen; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 111, 220 Tonnen; Oppenheim, p. 334—335, 220 Tonnen. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 41, 62, eine französische Prise, genommen beim Überfall der Dünkirchener Flotte (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 89); An History of M. A. by Charnock, II, 385; vgl. The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187; Oppenheim, p. 330—31. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 33, 44; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 193, die Tonnage ist zu hoch gegriffen, vgl. Früheres; Oppenheim, p. 330—31. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 44, 101; vgl. Früheres. — <sup>10)</sup> Ibid. IV, 21, 56, 101, 152, vgl. Früheres; An History of M. A. by Charnock, II, 379, 90 Mann; Ibid., II, 385, 32 Kanonen, 120 Mann. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 62, vgl. Früheres. — <sup>12)</sup> Ibid., IV, 22, 33, aber ein größeres Schiff darunter zu verstehen; vgl. Holl. Mercurius, 1653, p. 22, 32 Kanonen; Letters rel. to the f. D. w., IV, 294; Memorials of the life of Penn, I, 429. — <sup>13)</sup> Vermutlich der Kapitän dieses Schiffes, Ontstelde zee, p. 93; Leven van C. Tromp, p. 87. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 101, das Schiff war größer als dasjenige in Letters rel. to the f. D. w., IV, 22 und Memorials of the life of Penn, I, 23 angegeben, siehe früher; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 550, 280 Tonnen; Memorials of the life of Penn, I, 238, 20 Kanonen, 78 Mann, 260 Tonnen; ibid., I, 491, 30 Kanonen, 100 Mann; dito, The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 188. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 33; vgl. ibid., IV, 294. — <sup>16)</sup> Ibid., IV, 22, 33, vgl. Früheres. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 408; IV, 22, 23. — <sup>18)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 598.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Middelburgh (Middleborough) <sup>1)</sup> — . . .	30—32	120	ca. 265
Fortune II <sup>2)</sup> , William Tatnel <sup>3)</sup> . . .	26—34	ca. 100	ca. 300
Seven Brothers of London <sup>4)</sup> — . . .	26	ca. 90	300
VI. Klasse.			
Martin, John Vessey <sup>5)</sup> . . . . .	14	90	120
Merlin, William Vessey <sup>6)</sup> . . . . .	14	90	105—130
Eagle <sup>7)</sup> — . . . . .	12—14	ca. 60	ca. 120
Paradox <sup>8)</sup> — . . . . .	12—14	60—70	120
Nicodemus, William Ledgant <sup>9)</sup> . . . . .	10—12	70	110
Angel <sup>10)</sup> . . . . .	ca. 12	ca. 60	ca. 120
Chase, Benjamin Guston <sup>11)</sup> . . . . .	ca. 12	ca. 80	ca. 120
Greyhound <sup>12)</sup> — . . . . .	20	90	120—150
King David <sup>13)</sup> . — . . . . .	12	ca. 60	ca. 120

Rechnen wir bei Angel und Chase je 12 Kanonen, so erhalten wir in Summa etwa 2811 Kanonen. Rechnen wir bei King David

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 452; IV, 152, vgl. früher. — <sup>2)</sup> Eine holländische Prise, ursprünglich zum Brander bestimmt, sollte Wasser für die Flotte bringen (Letters rel. to the f. D. w., IV, 62, 80, 99, 131); vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 387; Oppenheim, p. 332—33, siehe früher. — <sup>3)</sup> Tanel, Todnal, Tadnel (Ontstelde zee, p. 93; Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Leven van C. Tromp, p. 87; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 214; *ibid.*, 1653—54, VI, 332), er hinterließ 4 Töchter, Ellen, Mary, Elizabeth, Susanna, sie bekamen zusammen 500 £ (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 594). — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Leven van C. Tromp, p. 87, siehe früher. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 21, 44; A descriptive catalogue of the n. m., I, 266—280; Oppenheim, p. 330—35, 1652/53 gebaut; vgl. früher und The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 66; IV, 21, 33, 80; Heath's Chronicle, II, 335; Leven van C. Tromp, p. 87; vgl. A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 262, 278/79, 12—14 Kanonen, 60—80 Mann, 129 bis 130 Tonnen; *ibid.*, I, 266—280, 1652/53 gebaut; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187; Oppenheim, p. 332—33, 105—141 Tonnen, hiernach Tonnengehalt etwas verringert. Oft Verwechslung mit dem Schiff Martin, weil der Name der Kapitäne ein gleicher. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 100; Memorials of the life of Penn, I, 430, 484; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 108, 12 Kanonen; vgl. An History of the M. A. by Charnock, II, 379, 30 Mann. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 33, siehe früher. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., III, 335, 377; IV, 22, 101, die Kanonenzahl zu gering angegeben, vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 379, 386; Memorials of the life of Penn, I, 237, 303, 491; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 188; Druckfehler liegen in Letters rel. to the f. D. w., IV, 279 vor. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 22, 100. — <sup>11)</sup> *Ibid.*, III, 335; IV, 22, 33. — <sup>12)</sup> *Ibid.*, III, 334; Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Leven van C. Tromp, p. 87, siehe früher. — <sup>13)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Leven van C. Tromp, p. 87; vgl. Oppenheim, p. 332—33.

Richard Deane wurde um 1610 als ältester Sohn von Edward Deane und dessen Frau Anne Wass (Wase) in der Kirchengemeinde von Guyting (Gloucestershire) geboren (The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 48, 51). Die Familie Deane soll in Verbindung mit der Familie Hampden gestanden haben (*ibid.*, p. 63). Weitere Beziehungen zu der letzteren sollen durch einen Onkel Deanes angeknüpft worden sein (*ibid.*, p. 57, 67). Richard Deane lernte seinen Beruf von der niedrigsten Stufe an (*ibid.*, p. 35). Er soll in Ipswich zuerst in Schiffsdienst getreten sein (Heath's Chronicle, I, 198), bei einem Button (The



Hinweise hierzu auf Seite 451-452.

und Angel je 60, bei Chase 80 und Speakers Prize 100 Mann, so erhalten wir in Summa circa 12 252 Mann (vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 66—67, 56 Kriegsschiffe und 27 zu Kriegsschiffen umgewandelte Handelsfahrzeuge hatten bis

life of R. Deane by J. B. Deane, p. 37—38. Dieser Button kann ein Verwandter sowohl des Kapitän Button wie des Sir Thomas Button gewesen sein, welcher in enger Verbindung zu Oliver-St.-John stand). Hier hat es Deane vielleicht bis zum Hochbootsmann gebracht (ibid., p. 38). Auf Handelsreisen erweiterte er seine Kenntnisse in Seesachen (England in the Mediterranean by Corbett, London 1904, I, 191). Dann kam er zum Landheer in die Artillerie. Um 1642 war er Handlanger in einem Artilleriezuge (Heath's Chronicle, I, 198; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 30, 38). Er wurde Artillerieoffizier (England in the Mediterranean by Corbett, I, 191) und zeichnete sich als solcher bei der Belagerung von Exeter (Devonshire) 1645—46 aus (Heath's Chronicle, I, 198). Er soll 1645—1647 Oberaufseher bei der Artillerie gewesen sein (The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 67), 1648 nahm er teil an der Schlacht von Preston-on-Ribble (Lancastershire) (The life of R. Deane by J. B. Deane, London 1870, p. 671; England in the Mediterranean by Corbett, I, 191). In demselben Jahre wurde er Major-General (The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 67), 1649 wurde er General zur See (ibid., p. 388, siehe auch früher). Sein Flaggschiff war 1649 Triumph (ibid., p. 400), 1650 Phoenix (ibid., p. 415), dann Resolution (ibid., p. 416). Er führte ein Wappen (ibid., p. 679). Er war ein Anabaptist und Anhänger der Lehre des Jacob Böhme (Theosoph und Mystiker 1575—1624), die in England ziemlich verbreitet war (The life of Monck by Gumble, London 1671, p. 60; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 246—47, nicht zu verwechseln mit Michael Behaim, deutscher Meistersinger und Dichter 1416—75). Deanes Frau hieß Mary, (The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 680). Er hatte 2 Töchter von derselben Mary und Hannah (ibid., p. 694). Seine Schwester Jane war an den Secretär Drue Sparrow verheiratet (ibid., p. 57).

<sup>1)</sup> Sir R. Baker's Chronicle, p. 737; The life of Monck by Thomas Gumble, London 1671, p. 1; Francis Maseres Historical select Tracts, London 1815, The mystery and method of his Majestys happy Restauration by John Price, London 1680, p. 714; Memoirs by Sir Philip Warwick, London 1701, p. 408; The life of Monk published from an Original Manuscript by Thomas Skinner, London 1724, p. 10, 11, 25, 27, 386—387; A register and chronicle ecclesiastical by White Kennet, London 1728, p. 580; English Men of Action (Monk) by Corbett, London 1899, p. 2—4. — <sup>2)</sup> The life of Monck by Thomas Gumble, p. 396; Memorials of the life of Penn, II, 372 (falsche Angaben hat Biographia Navalis by Charnock, London 1794, I, 189, gemacht). — <sup>3)</sup> Sign.: Angl. II, 9, 6, No. 78 a (Sammelband Baco von Verulam), p. 4, gef. gen. in der Junischlacht 1666 als Kapitän des Coventry; The life of Monck by Gumble, p. 265. — <sup>4)</sup> Sidney Papers ed. by R. W. Blencowe, London 1825, Preface, p. VI—XX; Diary of Thomas Burton, ed. by John Towill Rutt, London. 1828, III, 355; Diary of the times of Charles II by Henry Sidney ed. by R. W. Blencowe, London 1843, vol. I. — <sup>5)</sup> The life of Monk by Skinner, p. 88, 291; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 97; The Diary of John Evelyn ed. by Dobson, London 1906, II, 162; The History of England by Echard, London 1718, II, 892; A register and chronicle ecclesiastical by White Kennet, p. 773; Athenae Oxonienses by Wood, a new ed. by Philip Bliss, London 1820, IV, 497; England in the Mediterranean by Corbett, London 1904, II, 6. Sir John Grenvilles naher Verwandter Sir William Morrice 1602—1676 (Baker's Chronicle by Philipps, p. 717), Morrice verwandt durch seine Frau, eine Tochter des Humphrey Prideaux mit Monk (Athenae Oxonienses by Wood, III, 1087). Morrice ein Vetter Monks (Francis Maseres Historical select Tracts, The mystery and method of his Majestys happy Restauration by Price, p. 716; The History of England by Oldmixon, London 1730, I, 443), folglich muß Humphrey Prideaux eine Schwester von Sir Bevil Grenville zur Frau gehabt haben. — <sup>6)</sup> Pepys, The Diary, I, 2; VIII, 201—202; Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 470; The life of Monck by Gumble, p. 475; Memoirs of the Court of England by J. H. Jesse, London 1855, I, 45, 47; English Men of Action by Corbett, p. 45, 68; The life of Edward Mountagu, first earl of Sandwich by F. R. Harris, London 1912, II, 206; der Bruder von Ann Clarges Thomas Clarges, war erst Apotheker, dann Generalkommissar für Heerschau

14./24./II. 10 480 Mann. Bis zum Schlachtbeginn wird man sicher noch den Rest von 1772 Leuten herangezogen haben).

Den durchschnittlichen Tonnengehalt können wir zu 32 057 Tonnen annehmen.

---

(Whitelocke's Memorials, p. 696; The life of Monk by Skinner, p. 96; The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, by Craik, London 1911, p. 9. — <sup>7</sup>) The life of Monk by Skinner, p. 313; The Diary of John Evelyn, II, 180; The History of England by Echard, II, 857; A register and chronicle ecclesiastical by White Kennet, p. 580; Athenae Oxonienses by Wood, IV, 815, 816. — <sup>8</sup>) The life of Monck by Gumble, p. 459; The life of Monk by Skinner, p. 372; Memoirs of the Court of England by Jesse, I, 59; Diary of Thomas Burton, ed. by John Towill Rutt, III, 324. — <sup>9</sup>) Pepys, The Diary, VIII, 202; The life of Monk by Skinner, p. 33; English Men of Action by Corbett, p. 68.

Georg Monk wurde 1608 zu Potheridge (Devonshire) geboren (The life of Monck by Gumble, p. 1; The life of Monk by Skinner, p. 10; Memoirs of the Court of England by Jesse, I, 41). Als Freiwilliger nahm er 1625 an dem Seezuge gegen Cadix teil (The History of England by Echard, II, 856; Memoirs of the Court of England by Jesse, I, 42; English Men of Action by Corbett, p. 7) und war als Fähndrich 1626/27 tätig bei dem Zuge gegen die Insel Ré unter Sir George Villiers, first duke of Buckingham, wie bei der Befreiung von La Rochelle (The life of Monck by Gumble, p. 4; A new naval history of the British marine by Entick, London 1757, p. 508; Memoirs of the Court of England by Jesse, I, 42; Biographia Navalis by Charnock, I, 191; English Men of Action by Corbett, p. 8—9). Von 1628 an kämpfte er in den Niederlanden in den Reihen der englischen Hilfstruppen gegen die Spanier (The life of Monck by Gumble, p. 5; Biographia Navalis by Charnock, I, 191; A new naval history of the British marine by Entick, p. 509), 1631 wohnte er der Vernichtung der spanischen Flottille bei der Insel Tholen (Zeeland) bei, 1637 wurde er Kapitän (The life of Monck by Gumble, p. 8; Entick, p. 509; wohl nicht 1632 schon wie in English Men of Action by Corbett, p. 10, behauptet wird), 1638 kam er in Streit mit den Bürgern von Dordrecht, namentlich mit Jacob de Witt, dem Vater des späteren Ratspensionär Johan de Witt. Er kehrte infolgedessen nach England zurück (The life of Monck by Gumble, p. 9; English Men of Action by Corbett, p. 14; Bijdragen tot het Geschiedenis van het Nederl. zeewezen door H. J. Broers, Utrecht 1869, p. 183), 1640 wurde er zum Oberstleutnant ernannt (The life of Monck by Gumble, p. 15, nicht erst 1642 [English Men of Action by Corbett, p. 20]), 1641 soll er Lordleutnant oder stellvertretender Befehlshaber gegen die irischen Rebellen gewesen sein (Biographia Navalis by Charnock, I, 191), 25./I. 1643/44 wurde er bei Nantwich (Cheshire) vom General Fairfax überrascht und gefangen genommen (Heath's Chronicle, I, 53; The Memoirs of E. Ludlow, I, 64; The life of Monck by Gumble, p. 19; Entick, p. 509; Memoirs of the Court of England by Jesse, I, 42; English Men of Action by Corbett, p. 20). Er kam in den Tower und schrieb daselbst „Observations upon Military and Political affairs“ (Memoirs of the Court of England by Jesse, I, 42). Während der Zeit seiner Gefangenschaft lernte er seine spätere Gemahlin kennen (ibid., I, 44). Sie erlangte großen Einfluß auf ihn (ibid., I, 47). Er holte ihren Rat stets ein (ibid., I, 48), 1646 wurde seine Freilassung erwirkt (The Memoirs of E. Ludlow, I, 64; Memoirs of the Court of England by Jesse, I, 44), 1647 verließ er den Tower (Entick, p. 509; Biographia Navalis by Charnock, I, 192). Er ging zur Partei Cromwells über, bekam von demselben 1650 ein Regiment und wurde Generalleutnant der Artillerie (The life of Monck by Gumble, p. 35; Biographia Navalis by Charnock, I, 194; English Men of Action by Corbett, p. 70). Das Regiment wurde das Coldstream-Regiment genannt (English Men of Action by Corbett, p. 70), weil Monk zu Coldstream (Berwickshire) eine Zeitlang sein Lager und Hauptquartier aufgeschlagen hatte (The life of Monck by Gumble, p. 175; The Political History of England, vol. VIII, The history of England by R. Lodge, London 1910, p. 12). Er wurde Oberbefehlshaber der englischen Armee (The life of Monck by Gumble, p. 40) und zum Kommissar für Seesachen ernannt (ibid., p. 57). Zur See befand er sich nicht in seinem Element. Seine Leitung wurde oft verurteilt durch Kapitäne wie Matrosen. Seine Kommandoworte waren aus der Landarmee hergeleitet und wurden von den Matrosen oft belacht (Supplementary volume Pepysiana, London 1899, p. 165). Anstatt zu rufen „tack

Wir haben 4 Schiffe zweiter, 4 Schiffe dritter, 44 Schiffe vierter, 22 Schiffe fünfter, 9 Schiffe sechster Klasse. Wir erhalten demnach  $29,1 \times 250 + 219\frac{3}{4} \times 230 + 60\frac{3}{4} \times 220 + 10,8 \times 140 = 72\ 683$  Zentner Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7\frac{3}{4}$  Elle Segeltuch pro Tonne, so erhalten wir  $7\frac{3}{4} \times 32\ 057 = 248\ 411$  Ellen Segeltuch.

Von Brandern wird auf englischer Seite nichts erwähnt. Es könnten vielleicht Roos (Rose) und Fazant (Pheasant) für solche angenommen werden, da sie von den Holländern als vernichtet gemeldet werden<sup>1)</sup>. Die Engländer hatten diesmal Zeit genug gehabt; sie konnten ihre Kriegsschiffe aus den verschiedensten Gegenden rechtzeitig zusammenberufen und versammeln. Sie taten dies auch mit großem Eifer und Erfolg. Die englische Flotte lag unterhalb the Buoy of the Nore ausgebreitet<sup>2)</sup> (s. Karte). 60 Schiffe sollen sich zu Queenborough 3./13./II., im ganzen bis auf einige wenige gut bemannt und mit Lebensmitteln reichlich versehen, befunden haben. Sie hatten sich mit denjenigen im Westen, etwa 20 an Zahl, zu vereinen. Es herrschte gute Über-

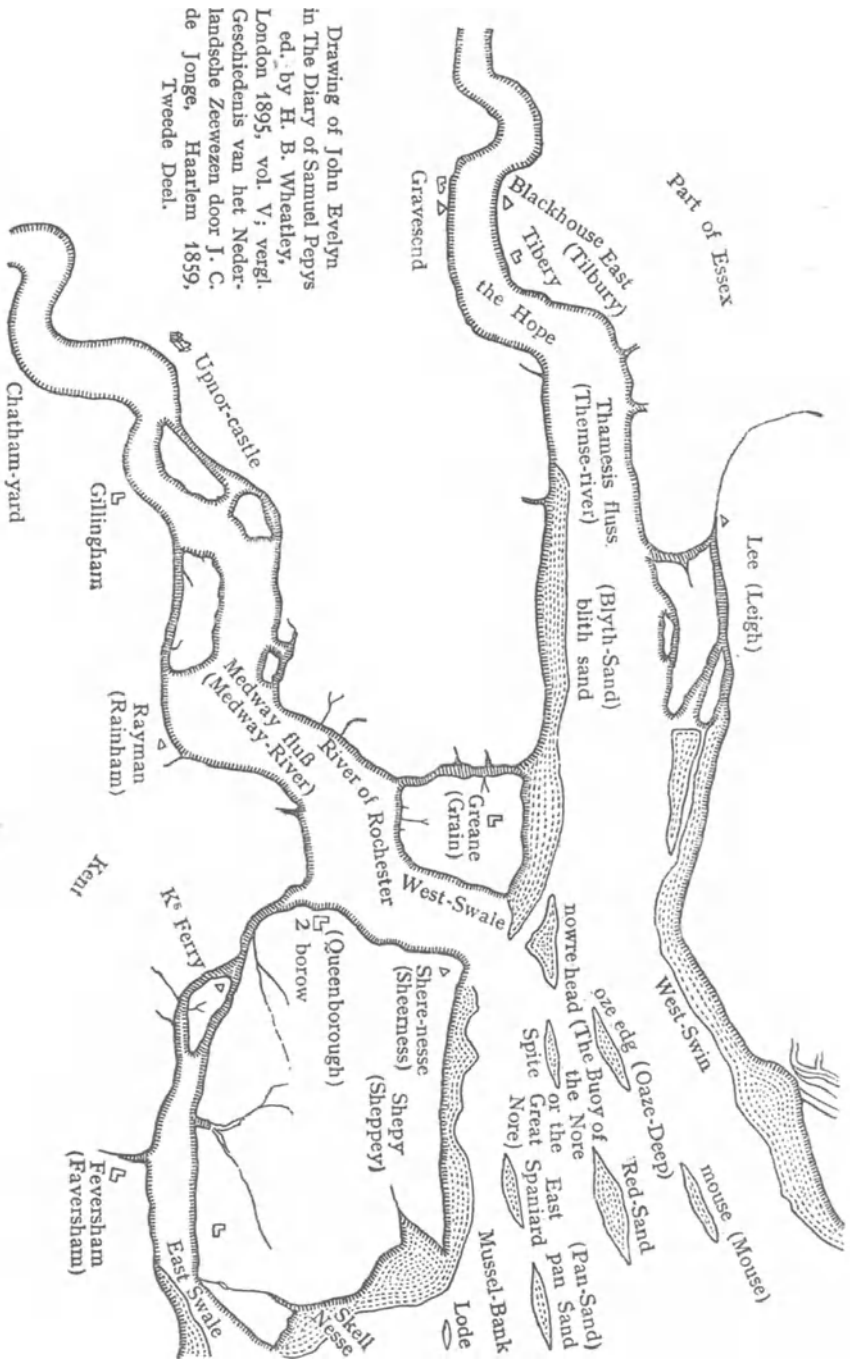
---

about“ soll er „wheel to the right or left“ gesagt, auf „starboard“ — „larboard“ soll er „Ay boyes let us board them“ geantwortet haben. Gegen einen holländischen Brander glaubte er durch Kanonen genügend gesichert zu sein (The life of Monck by Gumble, p. 57; Heath's Chronicle, III, 347; Samuel Pepys and the world, he lived in by Wheatley, London 1880, p. 184; English Men of Action by Corbett, p. 85). Von den Soldaten war er Old George genannt worden (The life of Monck by Gumble, p. 107). Soldaten wie Seeleute wußten, daß er auf richtige Verpflegung und gute Bezahlung hielt (The works of John Dryden ed. by George Saintsbury, Edinburgh 1884, vol. IX, p. 121). Seine Derbheit und Leutseligkeit gegen Untergebene machten ihn auch den Matrosen wert (Memoirs of the Court of England by Jesse, I, 58). Für strenge militärische Zucht sorgte er (ibid., I, 56). Er hatte eine soldatenmäßige majestätische Haltung (The life of Monck by Gumble, p. 117; The History of England by Oldmixon, I, 460; English Men of Action by Corbett, p. 45). Er war kurzsichtig, hatte aber ausgezeichnetes Gehör (The life of Monck by Gumble, p. 466; Memoirs of the Court of England by Jesse, I, 58). Ihm genügten 4 Stunden Schlaf in gesunden Tagen (The life of Monck by Gumble, p. 469). Er war langsam in seinem Urteil und von zurückhaltendem Wesen gegen Gleichgestellte (The life of Monck by Gumble, p. 466; The works of John Dryden ed. by George Saintsbury, IX, 121; Memoirs of the Court of England by Jesse, I, 57). Er war mutig bis zum Äußersten und blieb mitten in der Schlacht bei kalter Überlegung (Memoirs of the Court of England by Jesse, I, 57; The works of Dryden ed. by Saintsbury, IX, 121). Er liebte sehr das Tabakkauen (The life of Monck by Gumble, p. 162; Charles II by Airy, London 1901, p. 142). Auf zeitliche Güter war er in hohem Maße bedacht und erwarb sich großen Reichtum (The life of Monck by Gumble, p. 466, 468; Holl. Mercurius, 1670, p. 11). Auf seinem Grabmal stand: „natura magnus, fortuna major, se ipso maximus, miles audacia, secundus nulli, dux prudentia, subditus fide“ (The life of Monk by Skinner, p. 373; Memorials of the life of Penn, II, 372).

Roger Cuttance war gebürtig aus Weymouth und führte 1651 Pearl (The Diary of Pepys ed. by Wheatley, I, 59).

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Leven van C. Tromp, p. 87. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 118.





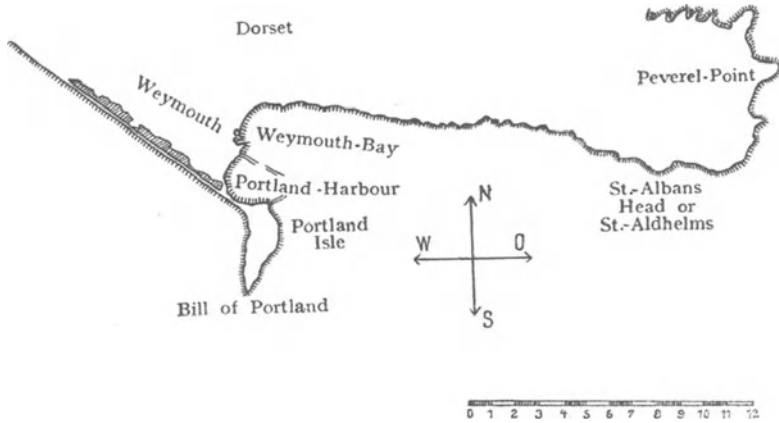
Drawing of John Evelyn  
 in The Diary of Samuel Pepys  
 ed. by H. B. Wheatley,  
 London 1895, vol. V; vergl.  
 Geschiedenis van het Neder-  
 landsche Zeewezen door J. C.  
 de Jonge, Haarlem 1859,  
 Tweede Deel.

einstimmung bei allen. Die Schiffe waren frisch getalgt und geputzt<sup>1)</sup>. Um 4./14./II bis 8./18./II. lief die Flotte unter Blake, Deane und Monk aus Queenborough<sup>2)</sup>. Als allgemeiner Versammlungsort war the Swin zwischen Spite und Whitstable (Shoe [Shove] and Whittacer) bestimmt<sup>3)</sup>. 9.—10./19.—20./II. war die Flotte in the Swin beisammen<sup>4)</sup>. 11.—12./21.—22./II. erfolgte ihre Abfahrt von dort<sup>5)</sup>. 12—14./22.—24./II. war dieselbe vor Dover und zu Beachy-Head, wohin die Schiffe von Falmouth, Plymouth, der Insel Wight und Portsmouth gekommen<sup>6)</sup>. Die Himmelssterne waren den Engländern günstig gewesen, Winde hatten sie vorwärts getrieben<sup>7)</sup>. Ein von Tromp abgesandtes Kundschaftsfahrzeug fiel auf diesem Wege in englische Hände<sup>8)</sup>. Die Engländer segelten von Beachy-Head aus nach der Seinemündung (Seine-Head) zu, mußten aber 15.—16./25.—26./II. bei dem herrschenden Nordwind eine Rückwärtsbewegung machen<sup>9)</sup>. 16./26./II. soll dichter Nebel gewesen sein<sup>10)</sup>. 17./27./II. kamen sie ca. 4—6 Meilen vor der Insel Wight an<sup>11)</sup>. Sie gelangten zum Teil nahe St.-Helens-Road<sup>12)</sup>. Dann fuhren sie nach Alderney und Les Casquets zu. Dieser Zickzackkurs hatte den Zweck, einen möglichst großen Raum mit der Flotte zu decken, damit die Holländer nicht entschlüpfen konnten. Das Ziel der Engländer war, letztere unter allen Umständen abzufangen, bevor sie sich Dover-Street (Pas-de-Calais) genähert<sup>13)</sup>. Hätten sie die Holländer erst in der Enge von Calais erwartet, würden die Kauffahrer in wenig Stunden in die vlämischen Häfen oder nach Zeeland entkommen sein. Die französischen Häfen waren beschwerlicher anzulaufen<sup>14)</sup>. Die englischen vordersten Fahrzeuge erstreckten sich bald von Cape de la Hogue (Hague) bis zu den Inseln Alderney und Les

1) Heath's Chronicle, II, 335—336. — 2) Heath's Chronicle, II, 335; Letters rel. to the f. D. w., III, 433; IV, 31; Holl. Mercurius, 1653, p. 13; The History of England by Echar, II, 741; A detection of the Court of England by Coke, II, 20—21; Blake by Dixon, p. 192; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 549. — 3) Letters rel. to the first D. w., III, 440, 447. — 4) Letters rel. to the f. D. w., III, 447; IV, 42; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 531. — 5) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 84; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 549. — 6) Letters rel. to the f. D. w., IV, 5, 48, 49, 60, 164; Holl. Mercurius, 1653, p. 13; Heath's Chronicle, II, 335, aber falsches Datum, wahrscheinlich ist das Westgeschwader 11./21./II. von Portsmouth nach Beachy-Head zu gefahren; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 531. — 7) Letters rel. to the f. D. w., IV, 94, 108—109. — 8) Ibid., IV, 49. — 9) Ibid., IV, 5, 60; History of the Commonwealth, II, 157. — 10) Letters rel. to the f. D. w., IV, 164; From Howard to Nelson by Laughton, p. 104. — 11) Letters rel. to the f. D. w., IV, 5, 62, 63, 164; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 531. — 12) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 172; Letters rel. to the f. D. w., IV, 65. — 13) Letters rel. to the f. D. w., IV, 5; Rittmeyer, Seekriege, I, 215. — 14) L. van Aitzema, III, XXXIII, 788.

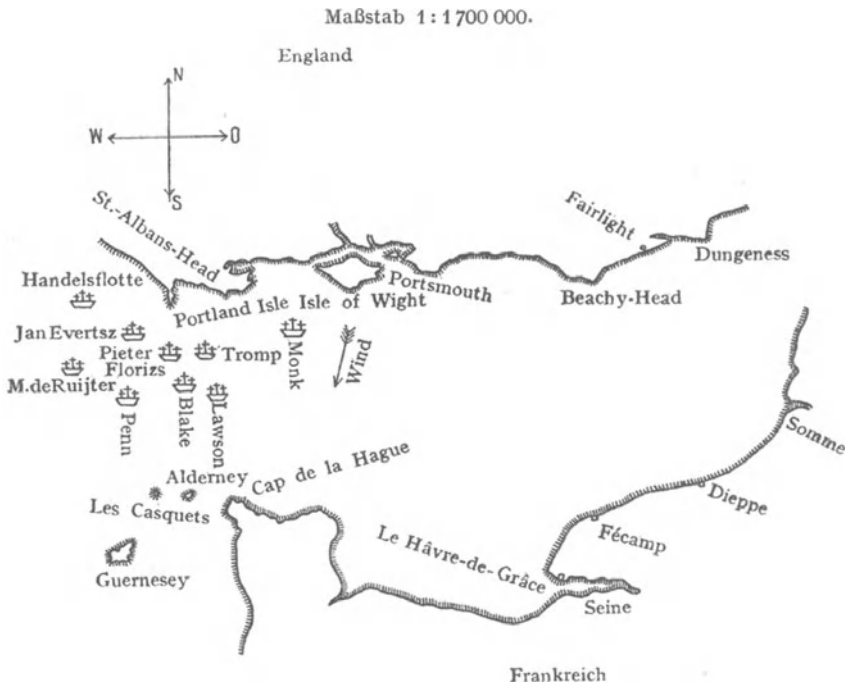
Casquets<sup>1)</sup> (Kiskassen)<sup>2)</sup>. Zwischen Les Casquets und Portland, 15 Meilen von Küste zu Küste, suchten sie zu liegen. Der Wind war die ganze Zeit NW<sup>3)</sup>. Die früheste Nachricht von Tromps nahe bevorstehendem Erscheinen soll durch Kapitän Walter Wood (Centurion) erbracht worden sein, der dies auf seinem Wege zur Flotte erfahren hatte<sup>4)</sup>. Ostender und Hamburger meldeten am 16./26./II. Tromps Heimfahrt, ein spanisches Fahrzeug am 17./27./II. gleichfalls<sup>5)</sup>. Kapitän Kendall hatte an letzterem Tage auch berichtet, daß die Holländer anscheinend sehr ausgedehnt im Heransegeln begriffen. Blake hatte kein schnell segelndes Fahrzeug auf Kundschaft gesandt<sup>6)</sup>. Er hatte sich auf die Nachricht der ihm unterwegs begegnenden Schiffe verlassen. Nur aus Unkenntnis, an welcher Küste entlang die Holländer segeln würden, und im Glauben, sie würden die französische Küste wählen, weil weniger dem englischen Angriff ausgesetzt, war er mit einem großen Teile seiner Streitkräfte von der englischen Küste so weit abgekommen<sup>7)</sup>. Hätte er beizeiten genügende Kundschaft ausgesandt, die ihn von Tromps Herannahen örtlich genauen Bericht gebracht, würde er nie zu so einem gewagten Unternehmen, wie die Zerstreung seiner Flotte in solcher Ausdehnung, verleitet worden sein (Rittmeyer, Seekriege, I, 216). Das Auflauern barg Gefahren in sich<sup>8)</sup>. In der Nacht vom 17./27. zum 18./28./II. hatte die englische Flotte allen Zusammenhalt verloren<sup>9)</sup>. 18./28./II. Blake ließ, wie üblich, bei Anbruch der Morgendämmerung eine Predigt halten. Der Text lautete hierzu: „Morgen sollt ihr zu ihnen hinabziehen und sie ziehen die Höhe von Ziz herauf und ihr werdet auf sie treffen (2. Buch der Chronika, Kapitel 20, Vers 16)“<sup>10)</sup>. Bald danach kam der Feind in Sicht<sup>11)</sup> (s. Karte). Tromp hatte die Luv. Er hätte dicht beim Winde halten, seine Kauffahrer in Sicherheit bringen und dann den Gegner, unbehindert durch die Handelsflotte und frisch ergänzt, wieder aufsuchen können. Es erschien ihm aber wohl zu verlockend, den Kampf, bei der für ihn günstigen Gefechtslage zu wagen. Er sandte seine Kauffahrer zu luvwärts

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 90; Leven van C. Tromp, p. 90; History of the Commonwealth, II, 157; From Howard to Nelson by Laughton, p. 104. — <sup>2)</sup> Ontstelde zee, p. 73. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 164. — <sup>4)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 533. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 164. — <sup>6)</sup> History of the Commonwealth, II, 156; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 63. — <sup>7)</sup> History of the Commonwealth, II, 157. — <sup>8)</sup> From Howard to Nelson by Laughton, p. 104. — <sup>9)</sup> History of the Commonwealth, II, 158. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 13; Leven van C. Tromp, p. 88. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 94; L. v. d. Bos, p. 606.



Touring Maps by J. G. Bartholomew, New Series, Sheet 11.  
Scale 1 : 253.440 4 miles to an inch.

Die Dreitageschlacht von Portland bis Beachy-Head 18./II./28./II. 1653.



aus der Kanonenschußweite; mehr nach der englischen Küste zu<sup>1)</sup>, und befahl ihnen, die Segel zu mindern<sup>2)</sup>. Er versprach sich Erfolg durch raschen Angriff mit Übermacht auf die getrennten Teile der englischen Flotte<sup>3)</sup>. Er gedachte den Gegner einzeln zu schlagen, weil derselbe so zerstreut<sup>4)</sup>. Auch traute er nicht der Beständigkeit des Windes und der Segelfähigkeit seiner Handelsfahrzeuge, die vom Sturm sehr gelitten hatten und gewiß z. T. recht unrein waren<sup>5)</sup>. Penn war mit dem blauen Geschwader am weitesten vor. Blake befand sich mit ca. 20 Schiffen des roten Geschwaders von dem Feinde  $1\frac{1}{2}$  Meilen entfernt, Lawson war mit dem Rest des roten Geschwaders 1 Meile Steuerbordhalse hinter Blake, Monk mit dem weißen schwader ca. 4 Meilen Backbordhalse von Blake getrennt, die trägsten Segler noch etwas weiter zurück<sup>6)</sup>. Monk war kein Seemann, ihm fehlten die nautischen Kenntnisse<sup>7)</sup>. Nicht die Hälfte der englischen Flotte war also im ersten Augenblick der Begegnung mit Tromp beisammen<sup>8)</sup>. Die Holländer befanden sich etwa 3 Meilen von der englischen Küste entfernt<sup>9)</sup> zwischen Portland oder St.-Albans-Head (Dorsetshire)<sup>10)</sup> (vgl. L. v. Aitzema, VI, XXXXVII, 121 Perelpunt; damit ist Peverel-Point östlich von St.-Albans-Head gemeint) und den Engländern<sup>11)</sup> ziemlich dicht beieinander<sup>12)</sup>, die letzteren Steuerbordhalse nach Portland zu<sup>13)</sup>, etwa 7 Meilen SSO von demselben<sup>14)</sup>. Blake hätte ausweichen, sich auf Monks Geschwader zurückziehen und dann einheitlich zum Gefecht formieren können; er tat dies nicht, sondern nahm den Kampf gleich an, wohl im Vertrauen auf die Stärke, die er hinter sich hatte<sup>15)</sup>. Es war lebhafter Nord-nordwest-, Westnordwest- oder Nordwind, anfänglich kalt und

---

1) Ontstelde zee, p. 74; Letters rel. to the f. D. w., IV, 88. — 2) Memorials of the life of Penn, I, 474; Blake by Dixon, p. 193. — 3) Rittmeyer, Seekriege, I, 216. — 4) The History of the British navy by Yonge, London 1866, I, 70. — 5) Letters rel. to the f. D. w. IV, 6; Memorials of the life of Penn, I, 482; Rittmeyer, Seekriege, I, 234. — 6) Letters rel. to the f. D. w., I, 14—15; IV, 164; Ontstelde zee, p. 73; Memorials of the life of Penn, I, 474, 478; II, 615; History of the Commonwealth, II, 158; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 64. — 7) From Howard to Nelson by Laughton, p. 104; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 579; Rittmeyer, Seekriege, I, 216. — 8) Letters rel. to the f. D. w., IV, 109; Leven van M. de Ruiter, I, 90; Basnage, I, 300. — 9) Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Lambert v. d. Bos, p. 607. — 10) Leven van M. de Ruiter, I, 88, St.-Andriesland; Letters rel. to the f. D. w., IV, 194, St.-Handryes. — 11) Letters rel. to the f. D. w., I, 14; Heath's Chronicle, II, 335. — 12) Blake by Dixon, p. 193. — 13) Letters rel. to the f. D. w., I, 14; History of the Commonwealth, II, 158. — 14) Letters rel. to the f. D. w., IV, 79. — 15) Rittmeyer, Seekriege, I, 216; Marine-Rundschau, 1911, I. Teil, 5. Heft, p. 579.

regnerisch, dann wahrscheinlich schönes Wetter<sup>1)</sup>. Tromp ließ seine Flotte von der Segelformation in die Gefechtsformation übergehen und traf jedenfalls seine Maßnahmen so, daß er mit Übermacht sofort einen Schlag gegen die ihm augenblicklich gegenüber befindlichen Streitkräfte tun konnte. Er befahl de Ruijter, der etwas in Not geraten und zurückgeblieben war, nach Steuerbord zu als Nachhut auf die französische Küste zu halten. Er selbst lief mit dem hinter ihm segelnden Pieter Florisz voraus und bildete mit demselben die Vorhut. Jan Evertsz (die eigentliche Vorhut) mußte sich nach Backbord zu mehr der englischen Küste nähern, um als die Mitte zu gelten<sup>2)</sup>. Tromp ließ seine Flotte mit dem Winde treiben, um desto freier angreifen zu können<sup>3)</sup>. Mit aufgespannter Blinde segelten sie vorwärts<sup>4)</sup>. Blake, der der Luvseite am nächsten war, geite sein Hauptsegel auf und braßte sein Focksegel an die Raa<sup>5)</sup>. Englische Hochbootsleute sollen vor dem Kampfe die Torheit begangen haben, holländische Fahnen aufzustecken. Dies soll sich dann im Gefecht sehr schädlich erwiesen haben, weil irrtümlicherweise so einige Kriegsschiffe auf ihre eignen Kameraden feuerten, im Glauben, daß es Feinde seien<sup>6)</sup>. Tromp ließ Blake auf Musketenschußweite herankommen, ehe er feuerte<sup>7)</sup>. Blake schoß schon von weitem mit seinem schweren Geschütz<sup>8)</sup>. Penn wie Lawson erkannten rechtzeitig die Gefahr und wendeten Backbordhalse auf die Holländer zu<sup>9)</sup>. Sie retteten, Penn durch sein geschicktes selbständiges Eingreifen, Lawson durch seine gewandten Segelmanöver, Blake aus der Gefahr, abgeschnitten zu werden und bewahrten die Engländer vor einer Niederlage, um so mehr, da die Holländer es auch an rechtem Zusammenhalt fehlen ließen<sup>10)</sup>. Man mußte also Blake

---

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 14, 68, 79, 88, 188; Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. 73; Leven van M. de Ruiter, I, 88; Leven van C. Tromp, p. 89; Memorials of the life of Penn, I, 478; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 63. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 16—17; Ontstelde zee, p. 73—75; Leven van C. Tromp, p. 91; Basnage, I, 299. — <sup>3)</sup> Ontstelde zee, p. 74. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 180. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 14; Letters rel. to the f. D. w., I, 14; IV, 88; Leven van C. Tromp, p. 89. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 16. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. 77; Leven van M. de Ruiter, I, 89. — <sup>8)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 89; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 27. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 15, 17; Memorials of the life of Penn, I, 478; II, 615; vgl. Rittmeyer, Seekriege, I, 216, dessen Auffassung nicht richtig, Penn ist nicht durch Jan Evertsz Geschwader hindurch gesegelt, sondern nur demselben entlang. — <sup>10)</sup> Fighting Instructions by Corbett, London 1905, in Publications of the N. R. S., vol. XXIX, p. 96; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 65; Rittmeyer, Seekriege, I, 216.

als Mitte und Lawson vorläufig bis zu Monks Erscheinen als Vorhut annehmen.

Penn, der eigentlich vor Blake vorausgewesen, wurde durch sein Wenden zur Nachhut wieder. Um 8 Uhr morgens kam die holländische Vorhut in das Gefecht<sup>1)</sup>, um 9 Uhr die Mitte<sup>2)</sup>, um 10 Uhr die Nachhut<sup>3)</sup>. Der Kanonendonner wurde noch bei Fairlight, jenseits Beachy Head gehört<sup>4)</sup>. Anfänglich sollen 55 holländische Schiffe gegen 41 englische gekämpft haben<sup>5)</sup>. Auch hier, wie bei Dungeness setzte gleich der Nahkampf ein zwischen den einzelnen Gruppen der Geschwader, auf welchen Gegner sie gerade trafen. Es kämpften holländischerseits Teile des Geschwaders von M. de Ruijter und Jan Evertsz im Verein miteinander, ebenso Teile des letzteren mit denen Tromps und Pieter Florisz zusammen gegen ihre Feinde. Engländerseits sind Abteilungen des roten und blauen Geschwaders gemischt. Auch einige wenige schnell segelnde Schiffe des weißen Geschwaders griffen bald in das allgemeine Gemenge mit ein. Die zurückgebliebenen Schiffe hatten große Schwierigkeit beim Heransegeln von leewärts zur Vereinigung mit Blake<sup>6)</sup>.

Um 10 Uhr wurde der Kampf überhaupt erst ein allgemeiner, auch hatte sich um diese Zeit die anfängliche große holländische Übermacht Triumph gegenüber schon etwas gemindert<sup>7)</sup>, zumal holländischerseits manche Schiffe sich nicht recht an der Schlacht beteiligten. Die holländischen Kapitäne standen einander weniger bei als die englischen<sup>8)</sup>. Wäre Tromp gleich anfangs richtig unterstützt worden und nicht ein Teil seiner Streitkräfte zu luvwärts liegen geblieben, wäre sein Anfangserfolg auch größer gewesen<sup>9)</sup>. Ihm fehlten größere Schiffe und schwerere Kanonen, um seine tatsächliche zahlenmäßige Überlegenheit zu Beginn des Streites voll ausnutzen zu können<sup>10)</sup>. Was half es den Holländern, wenn sie sich rühmten, dreimal schneller (infolgedessen wahrscheinlich auch weniger zielsicher) als die Engländer schießen

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 7, 79, 180; Heath's Chronicle, II, 335; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 590. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 7, 118, 188; Holl. Mercurius, 1653, p. 16; vgl. L. v. Aitzema, III, XXXIII, 788; Leven van C. Tromp, p. 91. —

<sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 7, 194; Leven van M. de Ruiter, I, 88. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 173; Letters rel. to the f. D. w., IV, 72. — <sup>5)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 577. —

<sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 7, 79. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 79. — <sup>8)</sup> Ibid., IV, 121; Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. 79; L. v. d. Bos, p. 607; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 27. —

<sup>9)</sup> Ontstelde zee, p. 84. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 79; Marine-Rundschau, 22. Jahrg. I. Teil, V. Heft, 1911, S. 578.

zu können, ihre Kugeln hatten doch zu geringe Wirkung<sup>1)</sup>. Wegen ihrer Schwäche brauchten sie allzulange Zeit, um entscheidenden Schaden anzurichten<sup>2)</sup>. Der Kampf vollzog sich natürlich bei den einzelnen Gruppen innerhalb verschiedener Zeitabschnitte. Einbrechen, Gemenge und das Zurückziehen aus dem Gefecht zur Wiederherstellung wechselten einander ab und nahmen, jedes für sich, viel Zeit in Anspruch (s. auch früher).

In Blakes Geschwader spielte sich zuerst der Hauptkampf zwischen Brederode und Triumph ab<sup>3)</sup>. Tromp hatte schon von ca. 3—4 englischen Schiffen so viel Schüsse bekommen aus den weiter tragenden Geschützen derselben, daß alles bei ihm in Feuer, während Blake noch unbeschädigt<sup>4)</sup>. Er gab, nahe genug herangekommen, letzteren dreimal die Lage (Steuerbord, Backbord, Steuerbord)<sup>5)</sup>. Er hatte ein Metallgeschütz auf dem Hinterverdeck, welches er kreuzweise drehen konnte<sup>6)</sup>. Triumph hatte anfänglich das ärgste Feuer der Holländer auszuhalten<sup>7)</sup>, seine Masten und sein Segelwerk wurden sehr zerschossen<sup>8)</sup>. Blake wurde an 2 Stellen verwundet, am Nacken und am linken Schenkel<sup>9)</sup>. Eine Knieflechse wurde ihm zerrissen, wodurch er sehr lahm wurde<sup>10)</sup>. Das Eisenstück, welches ihn verletzte, zerfetzte zugleich Deanes Hosen und Rock<sup>11)</sup>. Das Geschoß soll von einer Armbrust (cross-bow) herrühren<sup>12)</sup>. Es könnte hier höchstens eine Kugelarmbrust oder Kugelschnäpper in Betracht kommen. Diese wurden aber schon Mitte des 16. Jahrhunderts außer Gebrauch gesetzt<sup>13)</sup>. Es liegt wohl eine Verwechslung mit cross-bar-shot vor. Es war ein Eisenstück (Ontstelde zee, p. 93), welches diese Verletzungen anrichtete. Dies wird von einer Stangenkugel

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 19; L. v. d. Bos, p. 607; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 27. — <sup>2)</sup> Marine-Rundschau, 1911, I. Teil, Heft V, S. 578. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 79. — <sup>4)</sup> Ibid., IV, 122. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. 77—78; L. v. d. Bos, p. 607; A. de Wicquefort, II, 155; Leven van M. de Ruiter, I, 89; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 27; Basnage, I, 300; Geschiedenis van h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 447. — <sup>6)</sup> Ontstelde zee, p. 84; Leven van C. Tromp, p. 84. — <sup>7)</sup> Basnage, I, 298. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 79; Ontstelde zee, p. 82; Heath's Chronicle, II, 335; Memorials of the life of Penn, I, 474—475. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 18; Memorials of the life of Penn, II, 615; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 588. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 204; Cal. of the Clarendon State Papers ed. by Ogle and Bliss, Oxford 1872, II, 189, 194; Blake by Dixon, p. 197; From Howard to Nelson by Laughton, p. 105. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 10, 80, 83, 104; Heath's Chronicle, II, 335; Blake by Dixon, p. 197; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 577. — <sup>12)</sup> Sidney Papers by Blencowe, London 1825, p. 139. — <sup>13)</sup> Vgl. Hakenbüchsen = Armbrüste, 10 Kugeln wogen 1 Pfund (Überall, Illustrierte Zeitschrift für Arme und Marine, 16. Jahrg., 1913—14, April 1914: Über das Geschützwesen an Bord der Schiffe, von Siegel, p. 497, 499).



hergerührt haben. Eine solche richtete gerade zu damaliger Zeit an Bord unter der Mannschaft den meisten Schaden an. Blake wollte kaum hinabgehen, um sich verbinden zu lassen, die ganze Zeit tat er seinen Dienst<sup>1)</sup>. Seine Wunde hätte der Schonung bedurft<sup>2)</sup>. Sein Bein soll später amputiert und eine Stelze daran befestigt worden sein<sup>3)</sup>. Eine Erkältung trat hinzu. Blake bekam einen Schnupfen, der ihn fast blind machte<sup>4)</sup>. Sein Flaggkapitän Andrew Ball zeigte großen Mut, er wurde plötzlich getötet und in die Hütte gebracht<sup>5)</sup>. Der Schiffer Thomas Broadrigde (Bradardedge) und sein Gehilfe fielen<sup>6)</sup>. Der Sekretär Drue Sparrow wurde getötet<sup>7)</sup>. Man rechnete 80—100 tot und verwundet<sup>8)</sup>. Es werden aber wohl ungefähr die Hälfte von Blake's Mannschaft kampfunfähig geworden sein, da Tromp in Musketenschußweite auf ihn feuerte<sup>9)</sup>. Weil Triumphs Wand zerschossen, er auch etwa 700 Schüsse in den Rumpf erhielt<sup>10)</sup> und das Wasser im Kielraum kaum herausgepumpt werden konnte<sup>11)</sup>, so war es für ihn geboten, daß er dem Entern auswich<sup>12)</sup>. Er hat sich noch im Laufe des Vormittag vor Tromp zurückgezogen<sup>13)</sup>. Er war so getroffen, daß er während dieses Tages keinen Teil am Nahkampf mehr nehmen konnte<sup>14)</sup>. 3 englische Schiffe sollen sich zwischen ihm und Tromp gefügt und so ein Entern des ersteren verhütet haben<sup>15)</sup>. Lawson (Fairfax) befreite ihn aus seiner höchst verzweifelten Lage<sup>16)</sup> und soll ihn aus dem Schußbereich bugsiert haben<sup>17)</sup>. Auch Tromp hatte einen schweren Kampf, die meisten seiner Offiziere

---

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 95; Leven van C. Tromp, p. 88. — <sup>2)</sup> Blake by Dixon, p. 197. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 22. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 213; Cal. of the Clarendon St. P. ed. by Ogle and Bliss, II, 194; Letters rel. to the f. D. w., IV, 204, 229. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 80, 101, 172; Heath's Chronicle, II, 335; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 577. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 80; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 575; Blake by Dixon, p. 197. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 80; Heath's Chronicle, II, 335; Blake by Dixon, p. 197. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 7, 14, 80, 83; Holl. Mercurius, 1653, p. 18; Ontstelde zee, p. 89; Baker's Chronicle, p. 634; Heath's Chronicle, II, 335; Burchett, book III, chap. XIX, p. 383; The History of the British navy by Yonge, London 1866, p. 70; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 577; vgl. Holl. Mercurius, 1653, p. 22 und Ontstelde zee, p. 93, deren Angabe, 300 tot und verwundet, übertrieben ist. — <sup>9)</sup> Leven van C. Tromp, p. 88; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 24; Blake by Dixon, p. 197. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 101; Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Baker's Chronicle, p. 634; Heath's Chronicle, II, p. 335; A detection of the Court of Engl. by Coke, II, 21; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 577. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 79. — <sup>12)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 89. — <sup>13)</sup> Ontstelde zee, p. 77; L. v. d. Bos, p. 608. — <sup>14)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591. — <sup>15)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 89. — <sup>16)</sup> Baker's Chronicle, p. 634; Heath's Chronicle, II, 335; Burchett, book III, chap. XIX, p. 383; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591. — <sup>17)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 580.

wurden entweder getötet oder verwundet<sup>1)</sup>. Er hatte 30 Tote und 56 Verletzte<sup>2)</sup>. Brederode wurde sehr zerschossen<sup>3)</sup>. Nachdem Tromp den Triumph kampfunfähig gemacht, suchte er sich andere Gegner aus. Er beschoß Penns Schiff mit guter Wirkung<sup>4)</sup>. Er brach erneut in die englische Flotte ein<sup>5)</sup> oder kam bedrängten holländischen Schiffen zu Hilfe. Er entsetzte Pieter Florisz<sup>6)</sup>, dann Prins Willem te Paard<sup>7)</sup>. 800 Schüsse soll er im Laufe des ersten Tages getan haben, 70 davon allein aus seiner Kanone auf dem Hinterverdeck<sup>8)</sup>. Pieter Florisz war, als einer der vordersten<sup>9)</sup>, an Tromp vorbei auf Lawson zu gesegelt, um denselben abzuschneiden. Er kam leewärts von Tromp, wurde von 5—6 englischen Schiffen angegriffen, erhielt keinen Beistand und erlitt infolgedessen schweren Schaden. Seine Großraa wurde in 2 Stücke geschossen und fiel auf Deck, ebenso die Besanraa mit den Segeln, Tauen und Seilen. Fast kein stehendes Takelwerk blieb mehr ganz. Sein Schiff wurde auf einige Zeit dienstuntauglich<sup>10)</sup>. Er hatte 12 Tote und 21 Verwundete<sup>11)</sup>. Wäre sein Geschwader, wie es seinen Instruktionen gemäß hätte tun müssen, ihm hilfreich zur Seite gewesen; er hätte entscheidende Erfolge über seine Gegner davontragen können. Er lag treibend und verlassen dicht bei Lawson, der ihn nicht zu entern wagte. Durch Wenden suchte er zu Tromp zu gelangen<sup>12)</sup>. Schon der letztere hatte den zurückbleibenden Schiffen vergeblich verschiedene Signale gegeben. Es waren manche, die nicht einen Mann verloren oder einen Verletzten hatten<sup>13)</sup>. Namentlich Rombout van der Par (Perre) und mehrere Schiffe vom nordholländischen Geschwader hatten sich damit begnügt, ins Blaue zu schießen und erhielten auch abends wegen ihrer nutzlosen Munitionsverschwendung eine Ermahnung<sup>14)</sup>. Sie hätten allen Grund gehabt, ihre so geringen Schießvorräte auf das Vorteilhafteste zu verwenden, um mit denselben einen entscheidenden Anfangserfolg zu erzielen. Lawson hat sich ver-

<sup>1)</sup> Baker's Chronicle, p. 634. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 16, 122. — <sup>3)</sup> Ontstelde zee, p. 77; Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 236. — <sup>4)</sup> Ontstelde zee, p. 82. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 19. — <sup>6)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 93. — <sup>7)</sup> Ontstelde zee, p. 82. — <sup>8)</sup> Ontstelde zee, p. 84; Leven van C. Tromp, p. 84; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 348; vgl. Theatri Europaei, Historische Beschreibung, VII, 434, 70 mal soll er seine Geschütze abgefeuert und 16 000 Pfund Pulver verbraucht haben. — <sup>9)</sup> J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 447. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 180; J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 447. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 16. — <sup>12)</sup> Ibid., IV, 17, 181. — <sup>13)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 788, siehe auch früher. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 119. Diese Schießerei ohne Ziel kam den Holländern teuer zu stehen (La vie du M. de Ruyter, par Piélat, I, 24).

mutlich, nachdem er zu Pieter Florisz' Kampfunfähigkeit beigetragen, andere Gegner ausgesucht. Er soll einen holländischen Viceadmiral genommen haben<sup>1</sup>). Dies kann nur vorübergehend mit dem Contrekommodore Tromps, Korstiaan Korstiaanz, der Fall gewesen sein; der letztere wurde getötet<sup>2</sup>). Die Engländer, die das Schiff geentert, verließen dasselbe wieder, nachdem sie gehört, daß die Holländer im unteren Raum riefen, daß es sinken würde. Pieter Jacobsz Schee von Rotterdam war wahrscheinlich der Schiffer des Korstiaan Korstiaanz. Er brachte sein Schiff mit 5 Gesunden und 8—9 Verwundeten nach Le-Hâvre-de-Grâce<sup>3</sup>). Lawson wird danach wohl dem bedrängten Blake selbst zu Hilfe geeilt sein (s. früher). Lawson büßte seinen Flaggkapitän ein<sup>4</sup>). Infolgedessen lief das Gerücht, er sei selbst getötet<sup>5</sup>) oder tödlich verwundet<sup>6</sup>). Er war aber nur ungefährlich verletzt<sup>7</sup>). Er hatte 100 Mann tot und verwundet<sup>8</sup>). Sein Schiff war sehr zerschossen<sup>9</sup>). Es hatte eine neue Fockstenge, Fockmast, Großraa und Besanmast nötig<sup>10</sup>). Der Contreadmiral Howett (Laurel) verlor seinen Großmast und mußte nach Portsmouth absegeln<sup>11</sup>). Prosperous I of London wurde von den Holländern geentert<sup>12</sup>), nachdem das Schiff sehr beschädigt worden<sup>13</sup>), sein Kapitän Barker getötet<sup>14</sup>) und dessen Sohn John Barker, vermutlich der Leutnant des Schiffes, verwundet<sup>15</sup>). Es wurde zurückerobert von Kapitän John Vessey (Martin); der 40 Mann hineinsetzte<sup>16</sup>), im Verein mit William Vessey (Merlin)<sup>17</sup>). Prosperous I of London mußte den Hafen von Portsmouth aufsuchen, und brachte 3 holländische Kauffahrer mit<sup>18</sup>). Martin nahm auch Providence den Gegnern wieder ab<sup>19</sup>). John Lambert, (Lion), der Verderber von 3 holländischen Schiffen,

<sup>1</sup>) Letters rel. to the f. D. w., IV, 92, 94. — <sup>2</sup>) Ibid., IV, 189. — <sup>3</sup>) Holl. Mercurius, 1653, p. 18; Letters rel. to the f. D. w., IV, 170. Viceadmiral irrtümlich gesagt, um den Erfolg größer erscheinen zu lassen. — <sup>4</sup>) Letters rel. to the f. D. w., IV, 97. — <sup>5</sup>) Letters rel. to the f. D. w., IV, 92. — <sup>6</sup>) Ibid., IV, 84. — <sup>7</sup>) Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Ontstelde zee, p. 93; Leven van C. Tromp, p. 87; Blake by Dixon, p. 202. — <sup>8</sup>) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 179; Baker's Chronicle, p. 634; Heath's Chronicle, II, 335; Letters rel. to the f. D. w., IV, 14; Burchett, book III, chap. XIX, p. 383. — <sup>9</sup>) Heath's Chronicle, II, 335; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 179. — <sup>10</sup>) Letters rel. to the f. D. w., IV, 134. — <sup>11</sup>) Ibid., IV, 101. — <sup>12</sup>) Ibid., IV, 7; Heath's Chronicle, II, 335; Memorials of the life of Penn, I, 475; Blake by Dixon, p. 196. — <sup>13</sup>) Letters rel. to the f. D. w., IV, 14. — <sup>14</sup>) Ibid., IV, 80, 84, 101, 124, nur verwundet (ibid., IV, 96), aber tödlich wohl gemeint. — <sup>15</sup>) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 538. — <sup>16</sup>) Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 88, 188; Holl. Mercurius, 1653, p. 14. — <sup>17</sup>) Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 80, 87, 88; Heath's Chronicle, II, 335; Holl. Mercurius, 1653, p. 22. — <sup>18</sup>) Letters rel. to the f. D. w., IV, 49, 67, 85, 92, 98, 137, 138, der Bericht, Prosperous sei nach Zeeland aufgebracht, war falsch (Ontstelde zee, p. 92). — <sup>19</sup>) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 174.

verstümmelte Vogel-Struis<sup>1)</sup>. Kapitän John Edwin (Oak) legte sich quer vor die Klüsen des letzteren und enterte ihn vorübergehend<sup>2)</sup>. Sein Schiff wurde dann bei seinen weiteren Kämpfen sehr beschädigt, seine Masten durchschossen, seine Kanonen demontiert<sup>3)</sup>. Es wurde einige Zeit von den Holländern geentert<sup>4)</sup>, vermutlich von Schee von Rotterdam, dem Schiffer des Korstiaan Korstiaansz<sup>5)</sup>. Es mußte sich, dienstuntauglich geworden, nachts nach Portsmouth begeben<sup>6)</sup>. John Stoakes (Stokes) (Pelican) brachte den schon durch andere sehr beschädigten Vogel-Struis zur Übergabe<sup>7)</sup>. Nachdem die Engländer dieses Schiff geplündert, verließen sie es wieder (siehe später)<sup>8)</sup>. George Dakings (Dakins) (Worcester) wurde sehr zerschossen<sup>9)</sup>, vermutlich vom Vogel-Struis<sup>10)</sup>. Er hatte viel Verwundete<sup>11)</sup>. Er selbst wurde schwer verletzt und deshalb fälschlich für getötet angenommen<sup>12)</sup>. William Haddock (Hannibal) zeichnete sich in der Schlacht aus<sup>13)</sup>. Der Kapitän Nathaniel Jesson von William and John fiel<sup>14)</sup>. William Tatnell (Fortune II) wurde tödlich verwundet<sup>15)</sup>. Leutnant Harris in Happy Entrance I wurde getötet<sup>16)</sup>. Advantage wurde sehr beschädigt<sup>17)</sup>. Thomas Hare (Anne Percy) soll sich, wahrscheinlich schon vom ersten Schlachttage an, sehr tapfer gezeigt haben<sup>18)</sup>. Der Schiffer von Nonsuch erhielt Schüsse in beide Beine, 1 Mann wurde totgeschossen, 8—10 verwundet<sup>19)</sup>. Nonsuch wurde schwer beschädigt und deshalb fälschlich als dem Sinken nahe angesehen<sup>20)</sup>.

Vom Geschwader Tromps haben wir schon ihn, wie seinen Contrekommodore Korstiaan Korstiaansz erwähnt (siehe früher).

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 81. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 16. — <sup>3)</sup> Ibid., IV, 14, 73; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 173, 174. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 166; Memorials of the life of Penn, I, 475; Blake by Dixon, p. 196; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 566. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 18, die Kanonenzahl wird auf 41 angegeben, eine Beute wird meist höher veranschlagt, um den Ruhm desto größer erscheinen zu lassen. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 173; Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 82. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 81. — <sup>8)</sup> L. v. den Bos, p. 608; Basnage, I, 299. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 14. — <sup>10)</sup> Ontstelde zee, p. 79. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 138. — <sup>12)</sup> Ibid., IV, 81, 84; Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Ontstelde zee, p. 93; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 504, 528; Theatri Europaei, Hist. Beschreibung, VII, 433. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 282. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 96; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 214; Leven van C. Tromp, p. 87; Theatri Europaei, Hist. Beschreibung, VII, 433. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 62, 84, 96, 99; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 332; Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Leven van C. Tromp, p. 87, berichtet nur von Verwundung. — <sup>16)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 573. — <sup>17)</sup> Ibid., V, 186; Letters rel. to the f. D. w., IV, 149—150. — <sup>18)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 221. — <sup>19)</sup> Ibid., IV, 175. — <sup>20)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 22.

Sein Vicekommodore Gideon de Wildt focht gut<sup>1)</sup>. Cornelis Adriaansz Kruik (Vogel-Struis) wurde wegen seiner Größe von den Gegnern irrtümlicherweise ebenfalls für einen Vizeadmiral gehalten und als solcher in den Berichten aufgeführt. Er befehligte das 15. Schiff nach Tromp und geriet mitten in die englische Flotte<sup>2)</sup>. Er mag zuerst im Verein mit Sweers der holländischen Nachhut unter de Ruijter im Kampf gegen das blaue Geschwader, dem sich wohl auch Schiffe des roten Geschwaders und der den Seinen voraus-eilende Viceadmiral Peacock (Rainbow) zeitweise angeschlossen hatten<sup>3)</sup>, geholfen haben<sup>4)</sup>. Nach erfolgreichem Gefecht mit denselben, scheinen sie von neuem durch andere angegriffen worden sein<sup>5)</sup>. Auch Dragon war unter diesen<sup>6)</sup>. Vogel-Struis wehrte sich tüchtig, er soll ein englisches Schiff von ca. 50 Kanonen in den Grund geschossen haben<sup>7)</sup>. Die Holländer überschätzten die Wirkung ihrer Kugeln. Wenn ein englisches Schiff, weil getroffen, schwankte und sich ein wenig zu neigen begann, glaubte man es schon zu den gesunkenen zu rechnen. Vermutlich ist es Worcester gewesen, der von Vogel-Struis schwer beschädigt wurde und als für in Grund geschossen galt (siehe früher). Vogel-Struis soll von Oak vorübergehend geentert worden sein<sup>8)</sup>. Kruik verteidigte sich, solange er Mannschaften hatte<sup>9)</sup>, mit Säbel, Piken und Schießen<sup>10)</sup>. Wahrscheinlich hat Lambert (Lion), der Verderber von 3 holländischen Kampffahrzeugen, Vogel-Struis schwer getroffen<sup>11)</sup>. Letzterer führte zuletzt nur noch das Focksegel und Großmarssegel<sup>12)</sup>, da die meisten Mastteile sehr zerschossen<sup>13)</sup>. Er hatte einige Schüsse unter Wasser<sup>14)</sup>. Von 40 Schiedamern unter 40 Jahren blieben nur 3 Mann übrig, 80—100 Mann waren gefallen<sup>15)</sup>, der Leutnant, Obersteuerermann und fast alle Offiziere getötet, sowie der größte Teil der Mannschaft kampfunfähig geschossen<sup>16)</sup>. Nur 30 Mann sollen am Leben geblieben sein<sup>17)</sup>.

1) Leven v. M. de Ruiter, I, 93; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I., 449, 455. — 2) Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. 78. — 3) Ontstelde zee, p. 78—79. — 4) Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Leven van M. de Ruiter, I, 90; Leven van C. Tromp, p. 81; Basnage, I, 300. — 5) Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. 79. — 6) Letters rel. to the f. D. w., IV, 81. — 7) Ontstelde zee, p. 79. — 8) Letters rel. to the f. D. w., I, 16. — 9) Leven van C. Tromp, p. 81. — 10) Ontstelde zee, p. 85. — 11) Letters rel. to the f. D. w., IV, 81, 85. — 12) Ibid., IV, 119; Basnage, I, 299; vgl. The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 573, Haupt- und Besansegel. — 13) Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Leven van M. de Ruiter, I, 90. — 14) Ontstelde zee, p. 79. — 15) Letters rel. to the f. D. w., IV, 81, 89; Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Leven van M. de Ruiter, I, 91; Leven van C. Tromp, p. 90; Basnage, I, 300. — 16) Ontstelde zee, p. 79; Letters rel. to the f. D. w., IV, 181, der Kapitän wurde nicht getötet, wie J. C. de Jonge, Gesch. v. h. N. Z., I, 455, berichtet, siehe später. — 17) Letters rel. to the f. D. w., IV, 171.

Hiermit soll wohl dienstfähig gemeint sein. Von seinen Kameraden gänzlich im Stich gelassen, mußte sich Kruik an Kapitän Stoakes (Pelican) übergeben<sup>1)</sup>. Er würde später aus der Gefangenschaft erlöst durch Auswechslung<sup>2)</sup>. 10 s pro Woche erhielt er zu seinem Unterhalt während seiner Haft<sup>3)</sup>. Die Engländer plünderten das Schiff, verließen es aber wieder aus Furcht vor dem Sinken<sup>4)</sup>. Aus Mitleid mit den Verwundeten versenkte man es nicht<sup>5)</sup>. Pieter Florisz wurde abends beauftragt, die beschädigten Schiffe zu sammeln und zu retten<sup>6)</sup>. Da sein Boot wie seine Pinasse in Stücke geschossen, konnte er nicht selbst an Bord des Vogel-Struis gelangen<sup>7)</sup>. De Wildt wurde an seiner Stelle befohlen, dasselbe Schiff wegzubugsieren. Dieser versuchte ein Tau daran zu befestigen<sup>8)</sup>. Bei der Windstille konnte er es nicht fortschleppen, da er ein zu leichtes Schiff hatte, nur einige Matrosen rettete er<sup>9)</sup>. Die Leute des Vogel-Struis wurden des Ungehorsams und der Trunkenheit beschuldigt, sie sollen de Wildt beim Bugieren nicht genügend unterstützt haben<sup>10)</sup>. Auch den Leuten des letzteren wird von anderer Seite vorgeworfen, daß sie nicht nüchtern und deshalb nicht imstande gewesen, ihren Auftrag auszuführen<sup>11)</sup>. Noch ein vierter Grund wird angeführt, warum die Errettung eines so wichtigen Schiffs wie Vogel-Struis mißlungen. 4—5 heransegelnde fregattenähnliche englische Fahrzeuge sollen de Wildt zum Verlassen seines Schutzbefohlenen veranlaßt haben<sup>12)</sup>. Nachts sollen sich 13 Mann, die sich noch in dem Schiffe befanden, mit einem Boot gerettet haben<sup>13)</sup>. Vielleicht hatten dieselben bis zu dieser Zeit ihren Rausch ausgeschlafen. Am anderen Morgen fanden die Engländer das Schiff wieder vor und ließen es als Beute durch Martin und Merlin nach Portsmouth schaffen<sup>14)</sup>. Man sieht auch hier wieder, wie oft man ein Kriegsfahrzeug irrtümlicherweise als ge-

1) Letters rel. to the f. D. w., IV, 81, 83. — 2) Verhael gehunden door de Heeren H. van Beveringck, 's-Gravenhage 1725, p. 18, 19, 26; A Life of Richard Badiley by Th. A. Spalding, Westminster 1899, p. 239. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 276. — 4) Holl. Mercurius, 1653, p. 20; Ontstelde zee, p. 79. — 5) Ontstelde zee, p. 85. — 6) Ibid., p. 85, Basnage, I, 299, siehe später. — 7) Letters rel. to the f. D. w., IV, 181. — 8) Ibid. — 9) Ibid., IV, 89; Holl. Mercurius, 1653, p. 17, 19; L. v. d. Bos, p. 607.; Leven van M. de Ruiter, I, 90; Leven van C. Tromp, p. 81; Basnage, I, 299; Blake by Dixon, p. 195. — 10) Letters rel. to the f. D. w., IV, 17, 119, 182. — 11) Marine-Rundschau, 1913, 24. Jahrg., I. Teil, Seekriegsgeschichtl. Milieustudien, von Glatzel, p. 145. Dieser Vorwurf wird wohl nicht gerechtfertigt sein und nur auf Verwechslung beruhen, da keine Quelle angegeben. — 12) Ontstelde zee, p. 85. — 13) Ibid. — 14) Letters rel. to the f. D. w., IV, 84, 87; Holl. Mercurius, 1653, p. 14, 16, 20; L. v. d. Bos, p. 608; Leven van M. de Ruiter, I, 91; Basnage, I, 299.

sunken oder dem Sinken verfallen angenommen. Im Verein mit Kruik war Isaac Sweers der holländischen Nachhut unter de Ruijter zu Hilfe geeilt. Er wurde dadurch auch in den Kampf mit Schiffen des blauen Geschwaders und dem Viceadmiral des weißen Geschwaders verwickelt. Speaker wie Rainbow neigten bald zur Seite<sup>1)</sup>. Sweers wurde danach vom Kontrekommodore Port zu Hilfe gerufen, legte sich vor den Bug desselben und rettete zum größten Teil dessen Mannschaft<sup>2)</sup>. Advice wird dasjenige Schiff gewesen sein, welches des Port, wie des Sweers Kampffahrzeug zum Sinken gebracht hat<sup>3)</sup>. Letzteres soll an der Seite eines englischen Schiffs untergegangen sein<sup>4)</sup>. Hiermit kann nur wieder Advice gemeint sein. Dieses Fahrzeug ist aber nicht auf Grund gekommen, sondern nur schwer beschädigt, dem Sinken nahe, aus dem Gefecht entwichen (siehe später). Sweers rettete sich mit seinen Leuten auf ein feindliches Kriegsschiff<sup>5)</sup>. Nach London gekommen, gab er sich, da der spanischen Sprache mächtig, für einen Spanier aus. Er mischte sich unter die Diener des spanischen Gesandten und kam als solcher durch Flandern nach Holland zurück<sup>6)</sup>. Joris van der Zaan focht gut<sup>7)</sup>. Er wurde auf seinem Schiffe Kampen getötet<sup>8)</sup>, als er Assistance im Verein mit Camp an Bord gelegen<sup>9)</sup>. Quirijn Paulusz van der Kerkhoven hatte 7 Mann tot, viele verwundet, bekam 6 Schüsse unter Wasser, 5' Wasser im Kielraum. Ihm wurden 2 Schiemänner vom Steuerruder abgeschossen. Dem Obersteuermann wurde der Kopf weggerissen, die Segel fielen, sein Schiff geriet über Stag<sup>10)</sup>. Er selbst starb den Heldentod<sup>11)</sup>. Seinen ganzen Schießvorrat, über 1900 Pfund, hatte er verschossen<sup>12)</sup>. Mit Mühe gelangte sein Schiff wieder zu Tromps Abteilung zurück<sup>13)</sup>. Jan van Kampen (Overijssel) zeigte sich tapfer im Streit<sup>14)</sup>. Pieter Aldersz, vermutlich Befehlshaber von de Burcht, nahm das jedenfalls vorher schon von anderen sehr zerschossene und dienstuntaug-

---

1) Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde, zee, p. 78. — 2) Holl. Mercurius, 1653, p. 20; Ontstelde zee, p. 79; Leven van C. Tromp, p. 82. — 3) Letters rel. to the f. D. w., IV, 10, 74, 80. — 4) Ibid., IV, 123, 189; Ontstelde zee, p. 80; Leven van M. de Ruiter, I, 91; Leven van C. Tromp, p. 82. — 5) Sweers wurde nicht getötet, wie Letters rel. to the f. D. w., IV, 182, berichten. — 6) Letters rel. to the f. D. w., IV, 350; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 809; Leven van M. de Ruiter, I, 91, 92; Leven van C. Tromp, p. 82. — 7) Leven van M. de Ruiter, I, 93; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 449, 455. — 8) Letters rel. to the f. D. w., IV, 182, 189; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 449, 455. — 9) Ontstelde zee, p. 84. — 10) Ibid., p. 81. — 11) Letters rel. to the f. D. w., IV, 189. — 12) Ontstelde zee, p. 84. — 13) Ontstelde zee, p. 81. — 14) Leven van M. de Ruiter, I, 93; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 449, 455.

lich gewordene Schiff Sampson Prize oder Samson II in Besitz<sup>1)</sup>. Er wurde getötet. De Burcht hatte Schüsse unter Wasser und ging unter. Die Mannschaft rettete sich auf die englische Prise. Diese wurde jedoch von einem anderen englischen Kampffahrzeug, weil nicht mehr verwendbar, in Grund geschossen, damit sie nicht in feindliche Hände wieder geraten konnte<sup>2)</sup>. Sipke Fokkes fiel<sup>3)</sup>. Sein Schiff, de groote St.-Lucas, wurde genommen<sup>4)</sup>, nachdem es wahrscheinlich von Lion verstümmelt. Hendrik de Munnik (Hollandia II) wurde der Großmast abgeschossen<sup>5)</sup>. Er wurde abends von den Engländern überrascht, sein Schiff geentert und verbrannt, 11 Gefangene wurden davongeschleppt von dem Fahrzeug, welches den Brand angelegt<sup>6)</sup>. 50 Mann, darunter ein Leutnant wurden an Bord von Waterhound gebracht (Leven van Tromp, p. 89). Er selbst fand den Tod im Kampf<sup>7)</sup>. A van Nes hielt sich anfänglich in Tromps Nähe auf<sup>8)</sup>. Er hatte danach gegen Lane (Victory) und Peacock (Rainbow) zu kämpfen<sup>9)</sup>, um die bedrängten de Ruijter und Balk zu entlasten<sup>10)</sup>. Er kam leewärts von Lane und luvwärts von Peacock. Willem Adriaansz Warmont war noch bei ihm<sup>11)</sup>. A van Nes Bugspriet wurde allzu dicht am Vorsteven in Stücke geschossen, so daß er nicht zu wangen war<sup>12)</sup>. Sein Vorrat an Patronen erschöpfte sich gänzlich<sup>13)</sup>. Da der Wind zu schwach geworden, konnte er auch Hendrik de Munnik nicht mehr erreichen und retten<sup>14)</sup>. De Meerman (vermutlich ist damit das Schiff des Kapitän Sijmen van der Meer gemeint) wurde wahrscheinlich von Lion und noch einem englischen Schiff in Grund geschossen. Die Mannschaft rettete sich über eins dieser feindlichen Fahrzeuge in das Schiff de Leeuwin I (Jan Klaasz Boot, mutmaßlich Kapitän desselben<sup>15)</sup>).

Vom Geschwader des Pieter Florisz haben wir schon Erwähnung getan des Schiffs Monnikendam, des Vicekommodore Camp und des Contrekommodore van der Par (s. früher).

<sup>1)</sup> Ontstelde zee, p. 94; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge I, 456. — <sup>2)</sup> Ontstelde zee, p. 182; Letters rel. to the f. D. w., IV, 83. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 189. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 16. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 123, 189, 195; Leven van M. de Ruiter, I, 92. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 10, 88, 123; Holl. Mercurius, 1653, p. 19, nicht erst am 19./29./II., wie der Kapitän vom Waterhound in Letters rel. to the f. D. w., IV, 88 und in Leven van C. Tromp, p. 89, berichtet. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 189. — <sup>8)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 92. — <sup>9)</sup> Ibid., I, 93; Leven van C. Tromp, p. 83. — <sup>10)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 93; Leven van C. Tromp, p. 83. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 68. — <sup>12)</sup> Ibid., IV, 69. — <sup>13)</sup> Ibid., IV, 69; Ontstelde zee, p. 84. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 69. — <sup>15)</sup> Ontstelde zee, p. 82.



Die vorgenannte Leeuwin I wurde von einem englischen Schiffe geentert<sup>1)</sup>. Dies kann nur vorübergehend gewesen sein, da sie in der Liste der aufgebrachtten Prisen nicht mit aufgeführt wird<sup>2)</sup>. Jacob Sieuwertsz Spanheijms, vermutlich der Kapitän von de Poort van Troijen, kämpfte wahrscheinlich erfolgreich gegen Providence. Letzteres Schiff bekam einige Schüsse unter Wasser, mußte sich schleppen lassen und ergeben. Der Kapitän von de Poort van Troijen ließ, als er bemerkte, daß seine Prise dem Sinken nahe, die Güter, die am besten bei der Hand waren, herausholen. Unter diesen Gütern soll sich Sekt befunden haben, der getrunken wurde. De Poort van Troijen war ebenfalls unter Wasser getroffen. Die Mannschaft mit dem Kapitän ging unter, nur 9 Mann retteten sich mit dem ersten Boot. Einige, die mit dem 2. Boote flüchten wollten, gerieten unter die Nocke der Fockraa und wurden, da das Schiff schnell auf Grund kam, mit unter Wasser gezogen<sup>3)</sup>.

Jan Evertsz hielt auf die Mitte zu<sup>4)</sup>. Er beschädigte Waterhound schwer<sup>5)</sup>. Als er de Ruijter und Balk in Bedrängnis geraten sah, trug er zu deren Befreiung mit bei<sup>6)</sup>. Johannes van Regemorter von Middelburg eilte Jacob Kleijdicke von Rotterdam zu Hilfe. Er schob sich zwischen dessen Fahrzeug und dem englischen, welches jenem an Bord lag, ein und entlastete so Kleijdicke's Bord<sup>7)</sup>. Er wurde dabei mit seinem Leutnant, Steuermann und 30—40 Mann getötet<sup>8)</sup>. Kleijdicke's Leute konnten über das englische Schiff an ihrer Seite auf van Regemorters Fahrzeug hinüberspringen und sich so zum größten Teil bergen. Kleijdicke selbst übernahm die Führung dieses seines Kapitäns beraubten Schiffs<sup>9)</sup> und brachte mit demselben ein englisches Kampffahrzeug dem Sinken nahe<sup>10)</sup>. Van Regemorters Schiff, gleichwie dasjenige des Kleijdicke waren so zerschossen worden, daß sie unterzugehen drohten. Der letztere setzte deshalb auf ein anderes holländisches

---

1) Ibid. — 2) Holl. Mercurius, 1653, p. 16. — 3) Ontstelde zee, p. 83. — 4) Letters rel. to the f. D. w., IV, 118. — 5) Ibid., IV, p. 89; Leven van C. Tromp, p. 90; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1820, p. 60. — 6) Letters rel. to the f. D. w., IV, 188; Leven van C. Tromp, p. 80; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 59; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591. — 7) Ontstelde zee, p. 80; Leven van C. Tromp, p. 82. — 8) Holl. Mercurius, 1653, p. 20; Ontstelde zee, p. 81; Letters rel. to the f. D. w., IV 189; Leven van M. de Ruyter, I, 92; Leven van C. Tromp, p. 83 (nicht gefangen wie *ibid.*, p. 87, berichtet); Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 456. — 9) Letters rel. to the f. D. w., IV, 123, 188; Leven van C. Tromp, p. 83. — 10) Holl. Mercurius, 1653, p. 20; Leven van M. de Ruyter, I, 92; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 448 nach Rotterdams zeepraatje.

Fahrzeug über und rettete sich so. Sein eigentliches Fahrzeug war unterdessen gesunken, dasjenige van Regemorters nahmen die Engländer in Besitz und suchten es fortzuschaffen, aber es ging bald danach unter<sup>1)</sup>. Das Schiff des Kapitän Lonke, de Faam, half unter dem befehlenden Schiffer Swart Pietersz zuerst de Ruijter bei der Eroberung des Prosperous I of London. Swart Pietersz wurde beim ferneren Kampf verwundet<sup>2)</sup>. Sein Fahrzeug wurde eine Beute der Feinde<sup>3)</sup>. Es fielen die Kapitäne Joost Bankert de Jonge und Jan Michielsz<sup>4)</sup>.

Im blauen Geschwader begann als der vorderste Penn das Gefecht<sup>5)</sup>. Er kämpfte gegen Tromp<sup>6)</sup>, dann gegen de Ruijter und die diesem zu Hilfe gekommenen Kruik und Sweers<sup>7)</sup>. Sein Schiff neigte bald zur Seite, er mußte sich nach der Insel Wight zurückziehen<sup>8)</sup>. Er erhielt die Anweisung nach seiner Wiederherstellung mit den dort als Wachtfahrzeugen zurückgelassenen Schiffen die Flotte zu verstärken<sup>9)</sup>. Lane (Victory) kam in scharfes Gefecht mit A. van Nes<sup>10)</sup>. John Bourne (Assistance) verlor den Großmast<sup>11)</sup>. Das Schiff wurde sehr zerschossen<sup>12)</sup>. Bourne wurde gefährlich am Kopf verwundet<sup>13)</sup>. Assistance wurde von Camp und Joris van der Zaan an Bord gelegt und vorübergehend genommen<sup>14)</sup>. Dieses Schiff befreite sich wieder von den Holländern mit Verlust einiger Mannschaften, war aber so beschädigt, daß es nach Portsmouth segeln mußte<sup>15)</sup>. Deshalb ging fälschlicherweise das Gerücht, daß es untergegangen<sup>16)</sup>. Assistance brachte 3 holländische Fahrzeuge und 80 Gefangene mit nach Portsmouth<sup>17)</sup>. Die Verwundeten wurden ans Land gebracht<sup>18)</sup>. Advice wurde

<sup>1)</sup> Ontstelde zee, p. 81. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 10, 189, 194. — <sup>3)</sup> Ibid., IV, 10, 123, 189, 194. — <sup>4)</sup> Ibid., IV, 182, 189; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 456. — <sup>5)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 474, 478. — <sup>6)</sup> Ontstelde zee, p. 82. — <sup>7)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 90; Leven van C. Tromp, p. 81, vgl. früher. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. 78; Leven van M. de Ruiter, I, 90; Leven van C. Tromp, p. 81; vgl. The History of the British navy by Charles Duke Yonge, London 1866, p. 47, Speaker aus der Schlacht bugsiert. — <sup>9)</sup> Blake by Dixon, p. 195. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 68; Leven van M. de Ruiter, I, 93; Leven van C. Tromp, p. 83, siehe früher. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 173; Letters rel. to the f. D. w., IV, 72, 73, 101. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 78; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 179, 534. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 179, 534; Letters rel. to the f. D. w., IV, 10, 78, 115. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 15; Ontstelde zee, p. 84; Blake by Dixon, p. 196. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 7, 9, 14, 72, 73—74, 78, 80, 84, 101; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 173, 174; Heath's Chronicle, II, 335; Memorials of the life of Penn, I, 475, aber nicht nach der Insel Wight, wie in Letters rel. to the f. D. w., IV, 89 und Leven van C. Tromp, p. 90, berichtet wird. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 189. — <sup>17)</sup> Ibid., IV, 74; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 173—174. — <sup>18)</sup> Baker's Chronicle, p. 634.

umringt von mehreren feindlichen Schiffen<sup>1)</sup>. Jan Port enterte es vorübergehend, nahm das Vorderkastell, wurde aber wieder vertrieben<sup>2)</sup>. Advice brachte danach die Fahrzeuge des Port, wie des Isaak Sweers zum Sinken<sup>3)</sup>. Von beiden Schiffen wurden nur 7 Mann gerettet<sup>4)</sup>. Advice empfang viel Schaden. Der Kapitän John Day wurde gefährlich verletzt, sein Schiffer, andere Offiziere und 40—50 Mann verwundet, der Leutnant, Hochbootsmann und Korporal mit 35 Mann getötet<sup>5)</sup>. Der Rumpf, die Masten und das Takelwerk waren zuletzt so zerschossen und die Mannschaft so kampfunfähig geworden, daß das Schiff gezwungen war, schon mittags sich aus dem Kampf zurückzuziehen und nach Portsmouth zu laufen<sup>6)</sup>. Assurance verlor im Kampf seinen Schiffer John Bayme<sup>7)</sup>, den Seekadett John Hamond<sup>8)</sup>, den Hochbootsmann und 17 Mann<sup>9)</sup>. Es hatte 72 Verwundete<sup>10)</sup>. Ein Teil des Focksegels wurde weggeschossen. Damit dieses Fahrzeug unter der Gewalt des Steuerruders blieb, wurde die Steuerbordleine des Focksegels abgetakelt und hinten als Schote angebracht<sup>11)</sup>. Sampson Prize wurde sehr übel zugerichtet<sup>12)</sup>. Der Kapitän Button wurde tödlich verletzt, viele seiner Leute getötet oder verwundet<sup>13)</sup>. Sampson Prize wurde vorübergehend von de Burcht erobert<sup>14)</sup>. Letzteres Schiff war von ihm so zerschossen worden, daß sich deren Mannschaft auf die englische Prise flüchten mußte, um nicht zu ertrinken. Ein anderes englisches Fahrzeug nahm von Sampson Prize wieder Besitz. Die Leute wurden herausgenommen und das Schiff, weil voll Wasser und vollständig dienstuntauglich geworden, von den Engländern selbst versenkt<sup>15)</sup>. Providence wurde

---

1) Letters rel. to the f. D. w., IV, 7, 9, 10, 16, 73, 74, 80; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 174. — 2) Letters rel. to the f. D. w., IV, 80, 189. — 3) Ibid., IV, 74, 80; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 174. — 4) Letters rel. to the f. D. w., IV, 74. — 5) Letters rel. to the f. D. w., IV, 75, 80, 83; Leven van C. Tromp, p. 87; vgl. Letters rel. to the f. D. w., I, 15, Day tot, dies war nicht der Fall. — 6) Letters rel. to the f. D. w., I, 15; IV, 7, 9, 14, 73, 74, 80, 84; Heath's Chronicle, II, 335; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 174, nicht nach der Insel Wight, wie The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 564, auch nicht nach Plymouth, wie Letters rel. to the f. D. w., IV, 80, angegeben. — 7) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 573. — 8) Ibid., V, 598. — 9) Letters rel. to the f. D. w., I, 17; IV, 14. — 10) Ibid., I, 17; IV, 14. — 11) Letters rel. to the f. D. w., I, 17. — 12) Ibid., IV, 173; Cal. of the St. P. D. S., 1652 bis 53, V, 174; Heath's Chronicle, II, 335. — 13) Letters rel. to the f. D. w., IV, 79; Heath's Chronicle, II, 335; Ontstelde zee, p. 93; Leven van C. Tromp, p. 87; Memorials of the life of Penn, I, 475. — 14) Ontstelde zee, p. 83; Blake by Dixon, p. 196, siehe vorher. — 15) Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 14, 79, 95, 102, 229; Ontstelde zee, p. 83; Sidney Papers by Blencowe, London 1825, p. 138—139; Memorials of the life of Penn, I, 475; From Howard to Nelson by Laughton, p. 105; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591, siehe früher.

sehr zertrümmert, hatte viele Tote und Verwundete<sup>1)</sup>. Henry Howleman, der Quartiermeister, fiel<sup>2)</sup>. Das Fahrzeug wurde von de Poort van Troijen geentert und erobert<sup>3)</sup>. Es wurde von Martin (John Vessey) zurückgewonnen<sup>4)</sup>. Es war aber so beschädigt, daß es nach Portsmouth segeln mußte. Es soll am 19./29./II. verstärkt wieder ausgelaufen sein<sup>5)</sup>. Dragon kämpfte gegen Vogel-Struis<sup>6)</sup>. Er verlor seinen Schiffer George Bishop<sup>7)</sup>. Er hatte 50 Tote und Verwundete; seine Masten wurden durchschossen<sup>8)</sup>. Plover I lag Schelte Wigelma an Bord. Letzterer sah sich rettungslos verloren und zündete seine Pulverkammer an, dadurch flog auch ersterer mit in den Grund<sup>9)</sup>. Sein Kapitän Kirby, der schon vorher verwundet<sup>10)</sup>, kam dabei ums Leben<sup>11)</sup>. Merlin beteiligte sich an der Wiedergewinnung des Prosperous I of London im Verein mit Martin<sup>12)</sup>. Waterhound hatte mit Jan Evertsz zu streiten, bekam 4 Tote, 4 schwer und 2 leicht Verwundete<sup>13)</sup>. Das Schiff mußte 50 Mann, darunter 1 Leutnant, von der verbrannten Hollandia II, in dessen Nähe es sich wahrscheinlich befand, aufnehmen<sup>14)</sup>. Eustace Smith (Richard and Martha) hat, wohl vom ersten Schlachttage an, sehr mutig gestritten<sup>15)</sup>.

In der holländischen Nachhut hatte de Ruijter vermutlich zuerst im Verein mit Kruik und Sweers gegen Penn zu fechten<sup>16)</sup>, der sich nach Wight zurückziehen mußte (s. früher). Danach wurde de Ruijter in einen Kampf mit Prosperous I of London verwickelt. Er glaubte sich gegen das schreckliche Feuer desselben nur durch Entern zu schützen. Seine Matrosen sprangen in das Schiff, sie wurden zum Rückzug gezwungen. Zum zweiten Male enterte er dasselbe<sup>17)</sup>. Mit Pistole und Schwert drangen sie ein und eroberten Prosperous I of London<sup>18)</sup>. Hierbei wurden sie unterstützt von

---

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 85. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 583. — <sup>3)</sup> Ontstelde zee, p. 83; Blake by Dixon, p. 196, siehe vorher. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 174. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 7, 9, 14, 73—74, 80, 85. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 81. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 582. — <sup>8)</sup> Ibid., V, 595. — <sup>9)</sup> Ontstelde zee, p. 83. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 84. — <sup>11)</sup> Ibid., IV, 84; Holl. Mercurius, 1653, p. 22. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 80, 85, 87, 88, siehe früher. — <sup>13)</sup> Ibid., IV, 90; Leven van C. Tromp, p. 90; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 60. — <sup>14)</sup> Leven van C. Tromp, p. 89, siehe früher. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the first D. w., IV, 221. — <sup>16)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 19; Ontstelde zee, p. 78; Letters rel. to the f. D. w., IV, 118; Leven van M. de Ruiter, I, 90; Leven van C. Tromp, p. 81; Basnage, I, 300. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 194; Ontstelde zee, p. 78; Leven van M. de Ruiter, I, 89; Leven van C. Tromp, p. 80; Basnage, I, 300. — <sup>18)</sup> Blake by Dixon, p. 194—195.

Swart Pietersz, Schiffer von de Faam<sup>1)</sup>. De Ruijter setzte den Kanonier Alexander Markham und den Trompeter Jan Maltmann als Wächter mit mehreren anderen Leuten in die Prise<sup>2)</sup>. Er fuhr mit seinem Vicekommodore Balk weiter fort im Streit. Er wurde aber von den Seinen nicht recht gefolgt und infolgedessen von den Engländern eingeschlossen und hart bedrängt<sup>3)</sup>. De Ruijter verlor Fockstenge und Großmast<sup>4)</sup>, die Segel wurden abgeschossen<sup>5)</sup>. Er hatte 30 Tote, 42 Verwundete<sup>6)</sup>. Prosperous I of London ging daher bald wieder in englische Hände über<sup>7)</sup>. Dadurch büßte de Ruijter auch die Mannschaft ein, die er zur Bewachung dort gelassen<sup>8)</sup>. Martin und Merlin gewannen Prosperous I of London zurück<sup>9)</sup>. Der Mangel an Matrosen und Soldaten war es, der den Holländern verbot, genügende Leute auf ihren Prisen zurückzulassen. Die schönen Anfangserfolge wurden so bald wieder zunichte<sup>10)</sup>. Jan Evertsz befreite de Ruijter aus seiner gefährlichen Lage<sup>11)</sup>. Auch A. van Nes kam zu seiner Hilfe heran<sup>12)</sup>. De Ruijter mußte sich aus dem Gefechtsbereich schleppen lassen<sup>13)</sup>. Der Vicekommodore Balk fiel<sup>14)</sup>. Sein Schiff wurde leck und unlenksam geschossen<sup>15)</sup>. Cornelis Jansz Port (de Kroon Imperial) focht mit Kruik und Sweers gegen Peacock<sup>16)</sup>. Er nahm vorübergehend ein englisches Fahrzeug, mutmaßlich Advice<sup>17)</sup>. Er hat dasselbe schwer beschädigt<sup>18)</sup>. Er wurde von den herbeieilenden anderen englischen Schiffen und von dem wieder befreiten Advice wasserpaß geschossen, kam dem Untergehen nahe und rief Sweers zu Hilfe. Dieser legte sich vor dessen Bug und rettete den größten Teil von Ports Mannschaft<sup>19)</sup>. Letzterer wurde durch eine Kugel und einen Splitter mitten in den Leib getroffen und fiel mit dem

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w. IV, 189. — <sup>2)</sup> Ibid., IV, 123, 124; Leven van C. Tromp, p. 87. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 188; Leven van M. de Ruiter, I, 89; Leven van C. Tromp, p. 80. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 194; Ontstelde zee, p. 78, 84; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 194. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 16, 194; Leven van M. de Ruiter, I, 94, 98. — <sup>7)</sup> Leven van C. Tromp, p. 80. — <sup>8)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 98; Leven van C. Tromp, p. 87. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 80, 85, 87, 88, 188, siehe früher. — <sup>10)</sup> Publications of the N. R. S., vol. XLI, Letters rel. to the f. D. w., V, 48. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 188; Ontstelde zee, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 80; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 59; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 68; Leven van M. de Ruiter, I, 93; Leven van C. Tromp, p. 83. — <sup>13)</sup> Ontstelde zee, p. 84. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 189; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 455—456. — <sup>15)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 18; Letters rel. to the f. D. w., IV, 122. — <sup>16)</sup> Ontstelde zee, p. 78. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 80, 189, siehe vorher. — <sup>18)</sup> Es ist aber nicht untergegangen, wie Letters rel. to the f. D. w., IV, 189; Holl. Mercurius, 1653, p. 20; Leven van M. de Ruiter, I, 91; Leven van C. Tromp, p. 82, berichten, siehe vorher. — <sup>19)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 20; Ontstelde zee, p. 79; Leven van M. de Ruiter, I, 91; Leven van C. Tromp, p. 82.

Säbel in der Faust<sup>1)</sup>. Sein Schiff verschwand in den Wellen<sup>2)</sup>. Ports und Sweers Fahrzeuge sollen sich so mit ihren Gegnern verwirrt haben, daß von den letzteren ein Schiff den Bugspriet, das andere den Fockmast verloren haben soll<sup>3)</sup>. Jacob Kleijdicks Fahrzeug wurde in Grund geschossen, die Leute wurden bis auf 7—8 Mann an Bord des J. van Regemorter übernommen<sup>4)</sup>. Das Schiff des Schelte Wigelma geriet in große Not, da von 2 Gegnern umringt. Er sprengte dasselbe in die Luft und brachte dadurch Plover I auch zum Vergehen<sup>5)</sup>. Es sank noch das Fahrzeug des Abraham van Kampen<sup>6)</sup>. Er selbst wurde getötet, ebenso wie Dirk Scheij<sup>7)</sup>.

Vom weißen Geschwader war James Peacock (Rainbow) vorausgeeilt und hatte sich an der Schlacht bald mit beteiligt. Er stritt gegen Kruik, Sweers, A. van Nes und Port<sup>8)</sup>. Sein Hochbootsmann Herbert Cadman wurde verwundet<sup>9)</sup>. Rainbow erhielt Treffer unter Wasser und neigte eine Zeitlang zur Seite, konnte sich aber bald wieder voll dem Kampfe widmen<sup>10)</sup>. Um 4 Uhr nachmittags kam das ganze Geschwader heran<sup>11)</sup>. Vanguard verlor seinen Flagkapitän John Mildmay. In kurzer Zeit hatte er 30 Mann teils tot, teils verwundet an Bord<sup>12)</sup>. Als das Eingreifen von Monks Geschwader begonnen, machten ca. 26 holländische Kapitäne Miene zu fliehen<sup>13)</sup>. Hierzu trug wohl noch bei, daß 7—8 der besegeltsten englischen fregattenähnlichen Fahrzeuge im Begriff waren, die holländische Flotte luvwärts zu um-

---

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius 1653, p. 20; L. v. d. Bos, p. 608; Letters rel. to the f. D. w., IV, 189; Leven van M. de Ruiter, I, 91. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 10, 123; Ontstelde zee, p. 80; Leven van M. de Ruiter, I, 91. — <sup>3)</sup> Ontstelde zee, p. 79. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 20; Ontstelde zee, p. 80—81; Letters rel. to the f. D. w., IV, 123, 188; Leven van M. de Ruiter, I, 92; Leven van C. Tromp, p. 82; Basnage, I, 300, siehe vorher. <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 10, 123, 188; Ontstelde zee, p. 83; Leven van M. de Ruiter, I, 93; Leven van C. Tromp, p. 83, siehe früher. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 189. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Letters rel. to the f. D. w., IV, 189; de Ruijter mußte dies als Geschwaderbefehlshaber am besten wissen, nicht gefangen wurde Dirk Scheij, wie Ontstelde zee, p. 94; Leven van C. Tromp, p. 87; Blake by Dixon, p. 204, berichten. — <sup>8)</sup> Ontstelde zee, p. 78—79; Letters rel. to the f. D. w., IV, 9, 68; Leven van M. de Ruiter, I, 93; Leven van C. Tromp, p. 83. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 589. — <sup>10)</sup> Ontstelde zee, p. 79; vgl. Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Leven van C. Tromp, p. 87, deshalb fälschlich als gesunken angenommen. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 7, 9, 165; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591. — <sup>12)</sup> Baker's Chronicle, p. 634; Heath's Chronicle, II, 335; Letters rel. to the f. D. w., IV, 8, 9, 14, 80, 84, 101. — <sup>13)</sup> A. de Wicquefort, II, 155; Leven van M. de Ruiter, I, 93; The naval history of England by Lediard, II, 549; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591.

segeln<sup>1)</sup>, um die Kauffahrer abzufangen<sup>2)</sup>. Diese englischen Schiffe hatten sich aus dem Schußbereich der Holländer mit Backbordhalse möglichst luvwärts bewegt, bis sie zu letzteren gelangt. Dann hatten sie gewendet und fuhren nun Steuerbordhalse mit ihnen, um zu entern, was sie konnten<sup>3)</sup>. Tromps Meisterschaft in der Seemannskunst zeigte sich hier wieder. Er erkannte sofort die ganze Gefahr, die ihm drohte und suchte derselben durch rechtzeitiges Abbrechen des Gefechts und Wenden vorzubeugen<sup>4)</sup>. Die Handelsschiffe waren während der Schlacht luvwärts fortgesegelt. Die holländischen Kampffahrzeuge bemühten sich, möglichst bald sich wieder mit ihnen zu vereinen und sich zwischen sie und die Engländer zu bringen<sup>5)</sup>. Dann hielt Tromp mit Jan Evertsz und de Ruijter einen Kriegsrat, während er Pieter Florisz den Auftrag erteilte, die am meisten zerschossenen Schiffe zu sammeln und für deren Ausbesserung zu sorgen<sup>6)</sup>. Die holländische Flotte war zu schwach, um den Kauffahrern eine Abteilung als Geleit zu geben. Die Engländer konnten überdies noch ein Reservegeschwader nach Calais zu haben. Es wurde deshalb beschlossen, die Handelsschiffe vor sich voraussegeln zu lassen und sie durch die Kampffahrzeuge als Nachhut in einen Halbmond einzuschließen<sup>7)</sup>. Da sich großer Pulvermangel zeigte, wurde verboten, künftighin unnütze Schüsse zu tun<sup>8)</sup>. Dem lebhaften Nordwestwind zu Beginn der Schlacht war abends Totenstille gefolgt<sup>9)</sup>. Die Holländer mußten sich unter kleinem Segel treiben lassen<sup>10)</sup>. Sie sollen trotzdem verhältnismäßig rasch vorwärts gekommen sein<sup>11)</sup>. Bei Anbruch der Nacht, welche, da Neumond, finster war, wurden die Laternen angezündet. Bei den Kauffahrern durften jedoch nur wenige Lichter brennen, damit sie sich nicht kennt-

---

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 7, 101, 118; Holl. Mercurius 1653, p. 17; Ontstelde zee, p. 82; Basnage, I, 299; Memorials of the life of Penn, I, 474; Leven van beroemde Nederl. door N. G. v. Kampen, I, 265. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 788; Leven van C. Tromp, p. 84. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 16. — <sup>4)</sup> L. v. d. Bos, p. 607; Letters rel. to the f. D. w., IV, 9; Leven van M. de Ruijter, I, 95; Leven van C. Tromp, p. 91; Memorials of the life of Penn, I, 474; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 573. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 11. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 118; Holl. Mercurius, 1653, p. 17; Ontstelde zee, p. 85; Basnage, I, 299. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 21; Ontstelde zee, p. 85—86; L. v. d. Bos, p. 607; Basnage, I, 299; Memorials of the life of Penn, I, 475. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 119; Holl. Mercurius, 1653, p. 17; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 25; Basnage, I, 299. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 17; Blake by Dixon, p. 197. — <sup>10)</sup> Ontstelde zee, p. 86; Letters rel. to the f. D. w., IV, 69. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 88.

lich machten<sup>1)</sup>. Die Holländer besserten die Nacht hindurch aus<sup>2)</sup>. Sie nahmen Kurs nach ONO<sup>3)</sup> und kamen an den Engländern vorbei, gerieten also in Lee von denselben<sup>4)</sup>. Aber der Weg war für sie frei geworden, auch ohne daß sie dem Kampfe ausgewichen. Von einem Abfangen ihrer Flotte, wie es die Engländer ursprünglich beabsichtigt, war keine Rede mehr. Dies hatte Tromp erreicht. durch die Annahme der Schlacht und das schwere Beschädigen vieler großen feindlichen Schiffe<sup>5)</sup>, wenn ihm auch versagt blieb, zufolge der geringen Wirkung seiner Geschütze und der Pflichtversäumnis mancher Kapitäne einen entscheidenden Teilerfolg über die gegnerische Flotte zu erringen. Die Engländer wendeten und folgten luvwärts so dicht als möglich nach<sup>6)</sup> mit angezündeten Laternen<sup>7)</sup>. Auch sie besserten aus und glichen Vorräte aus<sup>8)</sup>. Die hauptsächlichsten Fahrzeuge der Engländer waren zu sehr zerschossen, um eine energische Verfolgung ihrer Gegner betreiben zu können<sup>9)</sup>. Die Flotten kamen im Laufe der Nacht bis etwa 5 Meilen vor Wight<sup>10)</sup>. Die Fischer von Weymouth hatten nichts wie Schiffswracks und Tote gefischt<sup>11)</sup>. Unbeschreiblich viel Blut, Gehirn, Hirnschalen und Haar hing an der Takelage der Fahrzeuge<sup>12)</sup>. Dies war die Folge davon, daß man auch hier außer den gewöhnlichen Kugeln Kettenkugeln, Stangenkugeln, Brandkugeln (gloeijnde schuiftangen), Eisenstücke (kneppels, boutkogels), Eisenstangenstücke (koevoeten), Kugeln mit Spitzen (getakte morgensterren), mit Holz vollgepfropfte Mörserkugeln, Handgranaten, zu Brei geknetete Bomben und Töpfe mit ungelöschtem Kalk verwendete<sup>13)</sup>. Die Holländer sollen hoch, nach Masten und Takelwerk<sup>14)</sup>, die Engländer vornehmlich nach den Rundhölzern und Segeln und zwar nie in Übereilung, sondern stets mit Bedacht gezielt haben<sup>15)</sup>. Letztere sollen jedoch auch z. T. sich den Rumpf als Zielpunkt ausersehen haben, um unter der Mannschaft ihrer Gegner auf-

1) Ibid., IV, 100; Ontstelde zee, p. 86. — 2) Leven van C. Tromp, p. 84. — 3) Ontstelde zee, p. 86; Leven van M. de Ruiter, I, 93. — 4) De Nederl. Zee-macht door Backer Dirks, I, 348. — 5) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 180. — 6) Ontstelde zee, p. 86; Leven van C. Tromp, p. 84; Memorials of the life of Penn, I, 475. — 7) Ontstelde zee, p. 86; Memorials of the life of Penn, I, 475. — 8) Memorials of the life of Penn, I, 475; History of the Commonwealth, II, 160. — 9) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 180; Blake by Dixon, p. 196. — 10) Letters rel. to the f. D. w., IV, 81. — 11) Whitelocke's Memorials, p. 527. — 12) Letters rel. to the f. D. w., IV, 111; Heath's Chronicle, II, 335. — 13) Ontstelde zee, p. 75; Leven van C. Tromp, p. 80. — 14) Letters rel. to the f. D. w., IV, 7, 16—17. — 15) Ibid., IV, 7, 68, 69, 70; Leven van M. de Ruiter, I, 94—95.

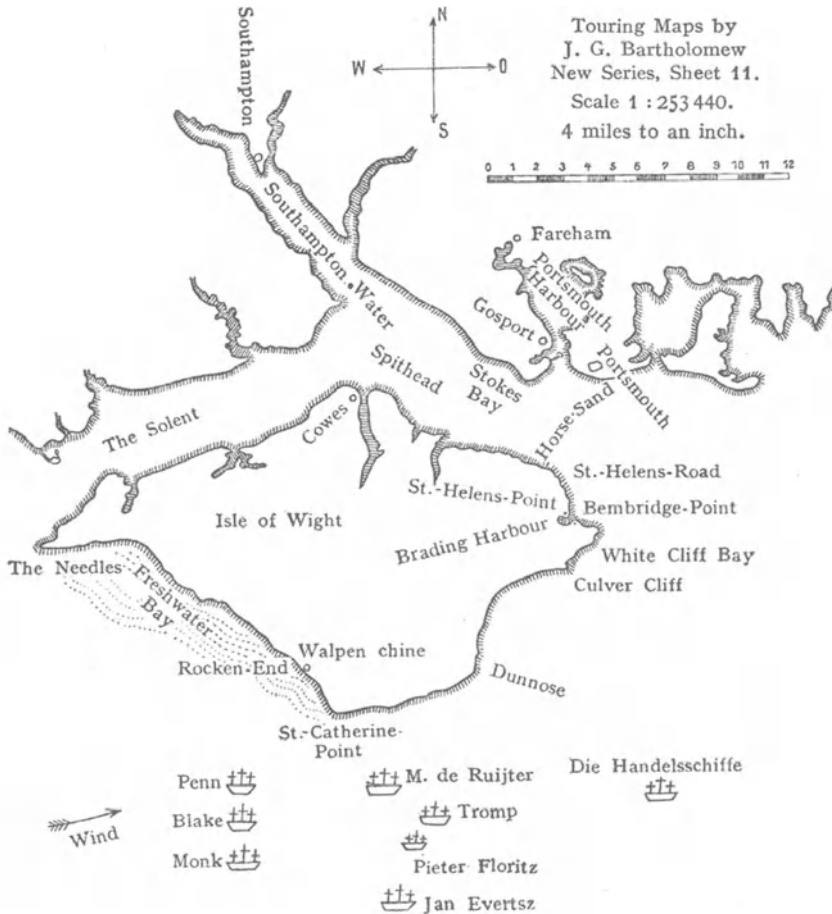


zuräumen<sup>1)</sup>. Wir können hierbei wieder auf früher Gesagtes verweisen. Im allgemeinen war niedriges Zielen im Nahkampf besser als hohes, weil man immer noch die Takelage treffen konnte, wenn man den Rumpf verfehlte. Die Art der Beschießung wurde aber allein durch Windrichtung und Windstärke bedingt und am ersten Tage hatten die Holländer die Luv.

19./II./I./III. 1653. Bei Tagesanbruch war Stille oder ganz schwacher Wind<sup>2)</sup>. Letzterer kam aus WNW<sup>3)</sup>. Die Engländer hatten die Luv<sup>4)</sup>. Sie verfolgte nnach Osten zu<sup>5)</sup>. Die Holländer liefen ostnordwärts<sup>6)</sup> (s. Karte). Wohl 1 Meile war die englische Flotte von den Letzteren entfernt<sup>7)</sup>. Um 10 Uhr vormittags etwa holten die schnellsten englischen Schiffe ihre Gegner ein<sup>8)</sup>. Die Stelle des Kampfbeginns soll 7 Meilen wegwärts von Weymouth nach Dungeness zu gewesen sein<sup>9)</sup> oder 3—4 Meilen südöstlich von der Insel Wight<sup>10)</sup>, genauer gerechnet 3—4 Meilen südöstlich von Walpen Chine bzw. Rocken-End, nordwestlich von St.-Catherine-Point<sup>11)</sup>. Die holländischen Handelsschiffe befanden sich 6 Meilen östlich von Dunnose (südöstliche Spitze der Insel Wight)<sup>12)</sup>. Tromp hatte am frühen Morgen unterwegs vorübergehend die Anker ausgeworfen und die weiße Flagge gehißt als Signal, daß sich die Kapitäne ehrenvoll betragen sollten. Aber eine Anzahl davon tat wieder nicht ihre Schuldigkeit<sup>13)</sup>. Nur einige Schiffsbefehlshaber suchten ihre Pflichtversäumnis vom vorhergehenden Tage wieder gut zu machen<sup>14)</sup>. Tromp hatte seine rückwärtige Verteidigungsstellung so geordnet, daß er die Kauf-

1) Letters rel. to the f. D. w., IV, 16—17. — 2) Ibid., IV, 11, 69, 82, 181, 189, 190; Ontstelde zee, p. 87; Memorials of the life of Penn, I, 475; Blake by Dixon, p. 198. — 3) Letters rel. to the f. D. w., IV, 109, 120, 190, 195; Holl. Mercurius, 1653, p. 17; Ontstelde zee, p. 87; Leven van M. de Ruiter, I, 96; Basnage, I, 299; Memorials of the life of Penn, I, 475. — 4) Letters rel. to the f. D. w., IV, 11, 81, 228; Holl. Mercurius, 1653, p. 21; Ontstelde zee, p. 86; A. de Wicquefort, II, 156; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 212; Leven van M. de Ruiter, I, 96; Memorials of the life of Penn, I, 482; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 450. — 5) Letters rel. to the f. D. w., IV, 228; Heath's Chronicle, II, 335; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 212. — 6) Letters rel. to the f. D. w., IV, 82, 190, 195; Ontstelde zee, p. 89; Leven van M. de Ruiter, I, 96. — 7) Letters rel. to the f. D. w., IV, 11; Leven van M. de Ruiter, I, 97. — 8) Letters rel. to the f. D. w., IV, 81; Heath's Chronicle, II, 335; Leven van M. de Ruiter, I, 95. — 9) Heath's Chronicle, II, 335. — 10) Letters rel. to the f. D. w., IV, 11, 82; Ontstelde zee, p. 87; Leven van M. de Ruiter, I, 95; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 68; Rittmeyer, Seekriege, I, 218. — 11) Letters rel. to the f. D. w., IV, 190, Walfershoon; vgl. L. v. Aitzema, VI, XXXXVII, 121, Wolfertshorn, Wolvert. — 12) Letters rel. to the f. D. w., IV, 11, 81. — 13) Letters rel. to the f. D. w., IV, 1, 17, 69, 181, 182, 195; Leven van M. de Ruiter, I, 95; Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee door Gerrits, Amsterdam 1831, I, 418. — 14) Leven van M. de Ruiter, I, 95.

fahrer, welche vorauszusegeln hatten, mit seiner Kriegsflotte durch einen halbkreisförmigen stumpfen Winkel den Engländern gegenüber einschloß und deckte<sup>1)</sup>. Tromp und Pieter Florisz



Die Dreitageschlacht von Portland bis Beachy-Head, 19./II./I./III. 1653.

bildeten die Mitte oder Spitze dieses stumpfen Winkels<sup>2)</sup>. Brederode war das hinterste Schiff und machte die äußerste Spitze

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 82; Heath's Chronicle, II, 335; A. de Wicquefort, II, 156; Holl. Mercurius, 1653, p. 21; L. v. de Bos, p. 608; Leven van M. de Ruyter, I, 95; Histoire de la milice française par Daniel, Amsterdam 1724, p. 529—530; Memorials of the life of Penn, I, 482; l'angle obtus nach L'art des armées navales par Paul Hoste, Lyon 1697, p. 95; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 66. — <sup>2)</sup> Histoire de la milice française par Daniel, p. 529.

aus<sup>1)</sup>. M. de Ruijter war auf der rechten, Jan Evertsz auf der linken Seite (s. früher). Die Engländer wurden außer einigen anderen Schiffen (s. später) ansehnlich verstärkt durch die Zurückkunft Penns mit 14—16 Kampffahrzeugen und 22 Kitsen mit ca. 1500 Matrosen und Soldaten<sup>2)</sup>. Man sieht hier wieder, wie vorteilhaft es für die Engländer war, sich an ihrer eignen Küste zu schlagen. Blake führte die Mitte, Penn den linken, Monk den rechten Flügel (vgl. früheres). An die Enden beider Flügel waren 5—6 der schnellsten fregattenähnlichen Fahrzeuge befohlen, um möglichst viel holländische Schiffe abzuschneiden<sup>3)</sup>.

Zwischen 10—11 Uhr begann der Streit<sup>4)</sup>. Es war zuerst nur ein Schußgefecht auf Entfernung<sup>5)</sup>. Zwischen 12—1 Uhr erfolgt der Nahkampf der vordersten Schiffe<sup>6)</sup>. Um 2 Uhr war die Schlacht auf allen Teilen in vollem Gange<sup>7)</sup>. Zum Zeichen des Angriffs hatten die Engländer eine Kanone abgefeuert<sup>8)</sup>. Tromp hatte dasselbe getan<sup>9)</sup>. 25—30 Meilen weit war der Donner der Geschütze zu hören<sup>10)</sup>. Die Holländer feuerten möglichst nahe von Zeit zu Zeit, sowie möglichst rasch nacheinander<sup>11)</sup>. Sie hätten wohl gerne in Anbetracht ihres Munitionsmangels einen neuen Kampf vermieden<sup>12)</sup>. Sechsmal versuchten die Engländer in die holländische Flotte einzubrechen<sup>13)</sup>. Die feindlichen Fahrzeuge nach der englischen Küste zu wurden abgewehrt. Denen nach der französischen Küste zu gelang es abends in die holländischen Kriegsschiffe einzudringen und diese, wie einige Kauffahrer, abzuschneiden und zu nehmen<sup>14)</sup>, da einige Kapitäne feig ihren Posten verließen und so dem Gegner im Öffnen einer Bresche Vorschub leisteten<sup>15)</sup>. Mit welchen ungeheuren Schwierigkeiten

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 11. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 102; Ontstelde zee, p. III, 87, 93; Memorials of the life of Penn, I, 479, 482; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 575; vgl. La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 31, 18 Schiffe. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 119; Holl. Mercurius, 1653, p. 21; Ontstelde zee, p. 88; Basnage, I, 299; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 66, aber Tromp führte keine solchen nach den Quellen. — <sup>4)</sup> A. de Wicquefort, II, 156; Holl. Mercurius, 1653, p. 17, 21; Ontstelde zee, p. 87; Letters rel. to the f. D. w., IV, 86, 89, 119, 195; Leven van M. de Ruiter, I, 95; Leven van C. Tromp, p. 92; Basnage, I, 299; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 450; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 574; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 66. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 82. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 11, 81, 82, 182; Blake by Dixon, p. 198. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 11; Memorials of the life of Penn, I, 475; Blake by Dixon, p. 198; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 66. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 21. — <sup>9)</sup> Ibid. — <sup>10)</sup> Ibid. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 70. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 82. — <sup>13)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 21; Ontstelde zee, p. 88; A. de Wicquefort, II, 156; Leven van M. de Ruiter, I, 95; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 66. — <sup>14)</sup> Ontstelde zee, p. 88. — <sup>15)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 482.

hatte Tromp zu kämpfen. Eine Schlacht hatte er zu schlagen gegenüber einem überlegenen Gegner mit Kapitänen, die z. T. völlig unerfahren in kriegerischen Unternehmungen, z. T. von innerem Parteihader ergriffen waren<sup>1)</sup>, z. T. nur den eignen Vorteil kannten. Zur Unterlegenheit an Schiffen und Geschützen kam noch der Munitionsmangel. Während des Gefechts mußte er es sich angelegen sein lassen, daß dem Feinde der wahre Zustand der holländischen Flotte verborgen blieb. Seine ruhige gelassene Haltung täuschte die Engländer und hielt sie in Schach<sup>2)</sup>. Diejenigen Fahrzeuge, die am Ende ihrer Schießvorräte waren, hatten sich zu den Kauffahrern zu verfügen und Miene zu machen, als ob sie da wären, um diese besser zu beschirmen<sup>3)</sup>. Einige Kapitäne sollen schon diese Gelegenheit zum Entkommen benutzt haben<sup>4)</sup>. Jan Evertsz mußte sich in der heikelsten Gefahr von seinem Bruder Cornelis Evertsz de Oude und Jacob Wolfertsz mit Kriegsbedürfnissen aushelfen lassen<sup>5)</sup>. Tromp selbst ließ Kugeln von 8 Pfund aus seinem Vorratsfahrzeug unter die Kapitäne verteilen, die ihm ihren Mangel an diesem Schießmaterial gemeldet<sup>6)</sup>. Dazu kam die beständige Sorge um die Handelsflotte. Schon in der Mittagszeit hißte er den blauen Wimpel von der Besanraa, um A. van Nes zu sich heranzurufen und ihn zu beauftragen, zu den Kauffahrern zu segeln<sup>7)</sup>. Sie hatten einen falschen Kurs nach SO eingeschlagen. A. van Nes mußte ihnen befehlen ostnordostwärts nach den Hoofden (Pas-de-Calais) zu halten<sup>8)</sup>. Sie sollten dicht an der französischen Küste bei Calais und Dünkirchen vorbei nach dem nächsten holländischen Hafen laufen<sup>9)</sup>. Sie segelten allzu träge<sup>10)</sup>. A. van Nes riet ihnen schneller zu fahren, sie taten es nicht<sup>11)</sup>. Vielleicht war es den meisten auch unmöglich. Sie waren durch den langen Weg unrein geworden und hatten durch frühere Stürme viel gelitten. Sie warfen, als ihnen die Gefahr drohender erschien, einen Teil ihrer Güter über Bord, um rascher fortzukommen<sup>12)</sup>. Viele 100 Oxhofte besten französischen Weins gingen so verloren<sup>13)</sup>. Auf der gegnerischen Seite mußte Bier

1) Blake by Dixon, p. 199. — 2) De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 350. — 3) Leven van M. de Ruiter, I, 97. — 4) Basnage, I, 301. — 5) Letters rel. to the f. D. w., IV, 191; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 171. — 6) Holl. Mercurius, 1653, p. 17; Ontstelde zee, p. 90; Letters rel. to the f. D. w., IV, 120. — 7) Letters rel. to the f. D. w., IV, 70. — 8) Ibid.; Leven van M. de Ruiter, I, 96. — 9) Blake by Dixon, p. 198. — 10) Letters rel. to the f. D. w., IV, 82; Leven van M. de Ruiter, I, 96. — 11) Letters rel. to the f. D. w., IV, 70; Leven van M. de Ruiter, I, 96. — 12) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591. — 13) Letters rel. to the f. D. w., IV, 90; Leven van C. Tromp, p. 90.

geopfert werden, um Raum für die Verwundeten in den Schiffen zu erhalten.<sup>1)</sup>

In Blakes Geschwader war Lawson mitbeteiligt am Überwältigen von Jan Le Sage (de vergulde Haan van Medemblik)<sup>2)</sup>. Er hatte wahrscheinlich die Kauffahrer zu verfolgen, hierbei schnitt er auch das letztere Schiff ab, konnte es aber allein nicht bezwingen<sup>3)</sup>. Er enterte es mit Verlust<sup>4)</sup>. Fairfax hatte 100 Mann tot oder verwundet (s. früher), kaum ein ganzes Brett war an seiner Schiffsseite, seine Masten dienstuntauglich, das Schiff leck<sup>5)</sup>. Er muß mindestens am 20./II./2./III. seine Trennung von der Flotte vollzogen haben, war 21./II./3./III. zu Dungeness zu Anker den ganzen Tag und kam abends nach Dover mit der holländischen Prise<sup>6)</sup>. Ihm wurde geraten, weil zu sehr zerschossen nach Chatham zur Ausbesserung zu fahren<sup>7)</sup>. Ruby soll, außer anderen erbeuteten Fahrzeugen, de vergulde Haan gleichfalls mit eingebracht haben<sup>8)</sup>. Dieser mag Lawson unterwegs eingeholt und ihm bei der Weiterfahrt behilflich gewesen sein. Aus the Downs erhielt das rote Geschwader an diesem Tage durch Kapitän W. Hill (Sapphire) noch einen Zuwachs<sup>9)</sup>.

Zum weißen Geschwader war Diamond (Contreadmiral Martin) aus Portsmouth in der vergangenen Nacht dazu gekommen<sup>10)</sup>. Er hat ebenfalls Jan Le Sage an Bord gelegen<sup>11)</sup>. Ihm mag Ruby vom blauen Geschwader hierbei zur Seite gewesen sein<sup>12)</sup>, dessen Kapitän Holding in diesem Kampf den Tod erlitt<sup>13)</sup>. Daß bei der Eroberung von de vergulde Haan van Medemblik 3 Fahrzeuge von verschiedenen Geschwadern tätig waren, zeugt, einesteils von dem Schiffsgemeinde, das zuletzt entstanden. Andernteils ist es wohl damit zu erklären, daß die schnellsten fregattenähnlichen Fahrzeuge jeder Abteilung zum Abschneiden feindlicher Schiffe besonders ausgesucht worden waren.

<sup>1)</sup> Siehe früher, Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 243; Letters rel. to the f. D. w., IV, 287. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 16, 18; Ontstelde zee, p. 93; Heath's Chronicle, II, 335; Leven van C. Tromp, p. 88. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 95. — <sup>4)</sup> Ibid., IV, 94. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 18; Letters rel. to the f. D. w., IV, 111, 112, 113; Leven van C. Tromp, p. 88; vgl. Holl. Mercurius, 1653, p. 14. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 96, 111; L. v. d. Bos, p. 607. Er hatte nicht am dritten Schlachttag erst de vergulde Haan erobert, wie The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 592, nach Columna Rostrata, p. 112, irrtümlich berichtet. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652 bis 53, V, 179. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 97 siehe später. — <sup>9)</sup> Ibid., IV, 81. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 62, 81. — <sup>11)</sup> Ibid., IV, 98. — <sup>12)</sup> Ibid., Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 183; vgl. Letters rel. to the f. D. w., IV, 190. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 135.

Von Penns Geschwader geriet abends Charles in Brand<sup>1)</sup>. Mutmaßlich ist der als gefallen genannte Kapitän Hall (Hale)<sup>2)</sup> der Befehlshaber dieses Schiffs gewesen. Humphrey (Nightingale) soll sich als Feigling betragen haben<sup>3)</sup>. Weil mehrere englische Kampffahrzeuge krängten<sup>4)</sup> und einige davon vielleicht einander an Bord gekommen, gab man sie fälschlich für gesunken aus<sup>5)</sup>.

Tromp soll ein feindliches Kriegsschiff dienstuntauglich geschossen haben<sup>6)</sup>. Kampen, das Fahrzeug des getöteten Joris van der Zaan, feuerte einige Kitsen in den Grund<sup>7)</sup>. Bruijn van Zeelst wurde abends abgeschnitten<sup>8)</sup>, sein Schiff wurde verbrannt<sup>9)</sup>. Er selbst wurde gefangen genommen<sup>10)</sup>. Das englische Fahrzeug, welches ihn überwältigte, soll 120—130 Tote an Bord bekommen haben<sup>11)</sup>. A. van Nes hatte sich wieder in Tromps Nähe aufgehalten und von diesem Auftrag erhalten, nach den Kauffahrern zu sehen (siehe vorher), sowie de Ruijter Befehle zu überbringen<sup>12)</sup>.

Pieter Florisz verlor Großstenge und Besanraa, er empfing mehrere Schüsse unter Wasser und konnte sich nur mit Mühe schwimmend halten. Er war wieder, wie am vorhergehenden Tage von seinen Untergebenen schlecht unterstützt worden. Weil er so sehr zerschossen, befahl ihm Tromp, etwas vorauszusegeln<sup>13)</sup>. Gabriel Antoniusz (het Kasteel van Medemblik) blieb nicht bei ihm, wie es seine Pflicht gewesen<sup>14)</sup>. Gijsbert Malcontent wurde abends abgeschnitten, sein Schiff ist wahrscheinlich in Brand geraten und gesunken<sup>15)</sup>. Die Mannschaften einiger Fahrzeuge vom Geschwader des Pieter Florisz wurden hierdurch, sowie durch das Wegnehmen einiger Kauffahrer, so bestürzt, daß sie ihre Schiffe verließen und sich in Boote flüchteten<sup>16)</sup>.

Im Geschwader des Jan Evertsz segelte das Fahrzeug des gefallenen Joost Bankert de Jonge, de Liefde I, 2 englische Kitsen, die einzudringen versuchten, mit seinem Schiffskiel nieder<sup>17)</sup>. Jan Le Sage (s. früher) wurde von seiner Flottenabteilung getrennt

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 195; Holl. Mercurius, 1653, p. 21—22; Ontstelde zee, p. 89; Leven van M. de Ruyter, I, 96; Leven van C. Tromp, p. 85, 87. — <sup>2)</sup> Ontstelde zee, p. 93; Leven van C. Tromp, p. 87. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 193; Letters rel. to the f. D. w., IV, 91. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 21. — <sup>5)</sup> Ontstelde zee, p. 89. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 21. — <sup>7)</sup> Ontstelde zee, p. 88. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 120, 182; Holl. Mercurius, 1653, p. 17; Ontstelde zee, p. 88; Leven van C. Tromp, p. 92. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 182, 190; vgl. Ontstelde zee, p. 93, berichtet irrtümlich, daß es als Prise erbeutet sei. — <sup>10)</sup> Ontstelde zee, p. 94; Leven van C. Tromp, p. 87; Blake by Dixon, p. 201. — <sup>11)</sup> Ontstelde zee, p. 93. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 69—70. — <sup>13)</sup> Ibid., IV, 182. — <sup>14)</sup> Ibid. — <sup>15)</sup> Ibid. — <sup>16)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 21. — <sup>17)</sup> Ontstelde zee, p. 88.

und nach tüchtiger Gegenwehr sein Schiff erbeutet<sup>1)</sup>, da es sehr leck und seine Masten untauglich geworden<sup>2)</sup>. Er selbst starb den Heldentod<sup>3)</sup>.

M. de Ruijter war mehrere Male in Gefahr, überwältigt zu werden. Am Nachmittag wurde er dienstuntauglich<sup>4)</sup>. Auf Tromps Befehl mußte Jan Daijm das schwer beschädigte Schiff desselben ins Schlepptau nehmen<sup>5)</sup>. 21./II./3./III. brach die Großstenge ab, Großmast und Besanmast fielen über Bord, 22./II./4./III. wurden andere Haupttaue auf den Fockmast und ein Stumpf, um Segel führen zu können, aufgerichtet<sup>6)</sup>. Für weitere Kämpfe kam de Ruijters Flaggschiff nicht mehr in Betracht, es soll nur noch 20 brauchbare Mann an Bord gehabt haben<sup>7)</sup>.

Vornehmlich sollen es die Engländer beim Schießen wieder auf die Rundhölzer und die Takelage abgesehen haben<sup>8)</sup>. Abends war der Wind etwas lebhafter geworden<sup>9)</sup>. Um 4 Uhr nachmittags flaute der Streit ab<sup>10)</sup>. Nach Sonnenuntergang hörte man mit Schießen auf<sup>11)</sup>. Unter den Handelsschiffen war große Verwirrung entstanden, ein Teil war unter die Kampffahrzeuge geraten, andere kamen einander vor den Bug<sup>12)</sup>. Die Ursache davon wird hauptsächlich in dem Eindringen des Feindes in den holländischen Flügel nach der französischen Küste zu zu suchen sein, weil sie hierdurch gerade unmittelbar bedroht schienen. Der lebhaftere Wind und das Herannahen der Nacht werden dazu beigetragen haben, die Bestürzung zu vergrößern. Einige Kauffahrer retteten sich mit einigen schwer beschädigten Kriegsschiffen nach Le-Hâvre-de-Grâce<sup>13)</sup>. Daß unter diesen Umständen mehrere der Handelsfahrzeuge von den Engländern umringt und, namentlich in der Nacht, eine leichte Beute derselben wurden, konnte nicht

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 120, 190, 195; Holl. Mercurius, 1653, p. 17; Ontstelde zee, p. 88; A. de Wicquefort, II, 156; Leven van M. de Ruiter, I, 96; Leven van C. Tromp, p. 92. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 135. — <sup>3)</sup> Ibid., IV, 190. — <sup>4)</sup> Leven van C. Tromp, p. 85. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 195; Leven van M. de Ruiter, I, 96, 98; Blake by Dixon, p. 198; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 591. — <sup>6)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 100. — <sup>7)</sup> Ontstelde zee, p. 94. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 16, 68, 69, 70; Leven van M. de Ruiter, I, 95; Rittmeyer, Seekriege, I, 218; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 68. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 195; Leven van M. de Ruiter, I, 96. — <sup>10)</sup> A. de Wicquefort, II, 156. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 182; Holl. Mercurius, 1653, p. 17; Leven van C. Tromp, p. 92; Memorials of the life of Penn, I, 475. vgl. Holl. Mercurius, 1653, p. 21 und Ontstelde zee, p. 89, 1—2 Stunden nach Sonnenuntergang soll der Kampf beendet gewesen sein. Dies kann nur insofern für richtig gelten, wenn man das letzte Abfangen von Kauffahrern darin einschließt. — <sup>12)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 96, 99; Leven van C. Tromp, p. 86. — <sup>13)</sup> Ontstelde zee, p. 88; Leven van M. de Ruiter, I, 96; Leven van C. Tromp, p. 86.

ausbleiben<sup>1)</sup>. Es sollen meist Schiffe von 100 Tonnen, einige auch bis zu 400 Tonnen Größe gewesen sein<sup>2)</sup>. Die Engländer würden noch viel mehr von ihnen genommen haben, wenn sie gewußt hätten, daß dieselben infolge des Munitionsmangels ganz schutzlos geworden. Sie hatten es wohl anfänglich für eine holländische Kriegslist angesehen und geglaubt daß sie ihre Kauffahrer vorausgesandt, um als Lockspeise zu dienen<sup>3)</sup>. Die Nacht zündeten beide Teile Lichter an und besserten aus<sup>4)</sup>.

Auch die Handelsflotte fuhr mit erleuchteten Laternen, um wie Kriegsschiffe zu erscheinen<sup>5)</sup>. Die Nacht war bitter kalt, der Himmel klar<sup>6)</sup>. Hatten die Engländer auch ihre Hauptmacht an diesem Tage gleich beisammen gehabt und dem Feinde hart zugesetzt, so konnten sie sich in Anbetracht des schweren Kampfes am vorhergehenden Tage<sup>7)</sup> doch nur auf ein Nachfolgen beschränken.

20./II./2./III. morgens war erst ein lebhafter Nordnordwest-, dann Westnordwestwind<sup>8)</sup>. Die Engländer hatten also wieder die Luv<sup>9)</sup>. Das Wetter war wohl anfänglich regnerisch<sup>10)</sup>, dann schön<sup>11)</sup>. Sie erreichten ihre Gegner bei Beachy-Head<sup>12)</sup> (s. Karte), welches 4 Meilen nordnordöstlich weit von den Letzteren<sup>13)</sup>. Fairlight (Verley) lag nordnordöstlich von der holländischen Handelsflotte entfernt, die Kriegsschiffe waren wohl 1 Meile hinter ihnen<sup>14)</sup>. Tromp hatte dieselbe Aufstellung genommen, wie am vorhergehenden Tage, hatte seine Kampffahrzeuge in halbmondförmigem, stumpfem Bogen als Nachhut geordnet mit seinem eignen Schiff als dem hintersten die Spitze bildend<sup>15)</sup>. Die Engländer, etwa 1 Meile von ihm entfernt, griffen zwischen 9 und 10 Uhr mit ihrer Hauptmasse an<sup>16)</sup>.

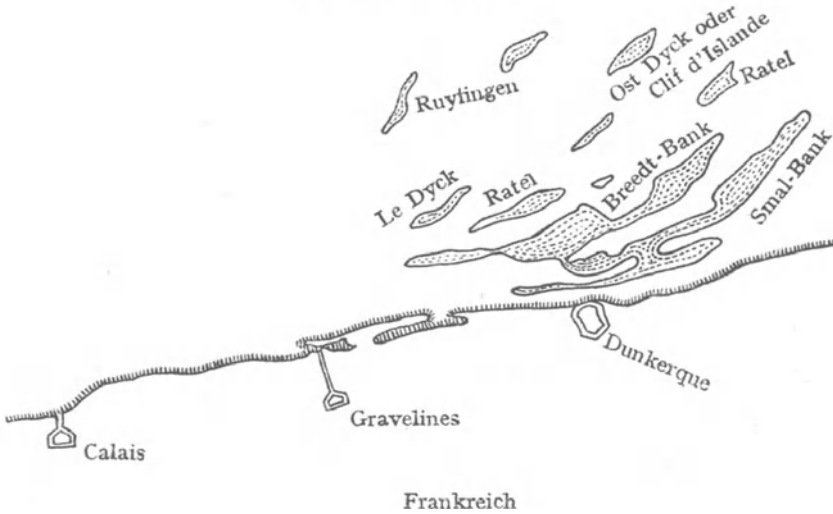
<sup>1)</sup> A. de Wicqnefort, II, 156; Holl. Mercurius, 1653, p. 21; Leven van M. de Ruiter, I, 96; Basnage, I, 299—300; Memorials of the life of Penn, I, 479. — <sup>2)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 575, vgl. Früheres unter Handel. — <sup>3)</sup> De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 350; vgl. Letters rel. to the f. D. w., IV, 167; Memorials of the life of Penn, I, 476. — <sup>4)</sup> Holl Mercurius, 1653, p. 21; Basnage, I, 299; Memorials of the life of Penn, I, 475. — <sup>5)</sup> Ontstelde zee, p. 90. — <sup>6)</sup> Blake by Dixon, p. 198. — <sup>7)</sup> Vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 180. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 11, 12, 89, 140, 120, 183, 194, 221; Holl. Mercurius, 1653, p. 17; Ontstelde zee, p. 90, 92; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 179; Leven van C. Tromp, p. 90, 92; Basnage, I, 299; Memorials of the life of Penn, I, 476; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 459, vgl. später. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 91. — <sup>10)</sup> Ibid., IV, 71. — <sup>11)</sup> Ibid., IV, 183. — <sup>12)</sup> Ibid., IV, 11, 95, 96, 190; Leven van M. de Ruiter, I, 97; Bevezier holl. Verstümmelung von Pevensey (Ontstelde zee, p. 90; History of the Commonwealth, II, 161) — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 190. — <sup>14)</sup> Ibid., IV, 91; Ontstelde zee, p. 90. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 11. — <sup>16)</sup> Ibid., IV, 11, 91, 120, 195; Holl. Mercurius, 1653, p. 17, 21; Ontstelde zee, p. 90; Leven van M. de Ruiter, I, 97; Leven van C. Tromp, p. 92; Memorials of the life of Penn, I, 475; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 452.





Die Dreitageschlacht von Portland bis Beachy-Head, 20./II./2./III. 1653.

Maßstab 1 : 1700000.



Reichs-Marine-Amt Berlin 1906, IX. The Flenich Banks.

Maßstab 1 : 300000.

Der Streit war sehr heiß und dauerte einige Stunden<sup>1)</sup>. Lane trotzte einige Zeit Tromp. Dieser ließ ihn ganz nahe herankommen und gab ihm dann 2 Lagen, die Victory mitten in den Rumpf trafen, so daß er sich zurückziehen mußte<sup>2)</sup>. Dem Schiff des Kapitän Stoffel Juriaansz (de zwarte Reijger) wurde der Gromast weggeschossen. Es wurde in der Folge abgeschnitten von seiner Flottenabteilung, geentert und erbeutet<sup>3)</sup>, vermutlich von Kapitän Robert Graves II (Great-President)<sup>4)</sup>. Danach gerieten alle Masten des Letzteren über Bord<sup>5)</sup>. Er kam nachts mit seiner Prise nach Portsmouth<sup>6)</sup>. Das Schiff des gefallenen Joost Bankert, de Jonge, de Liefde I, wurde den Holländern abgenommen<sup>7)</sup>, wahrscheinlich von Contreadmiral Martin (Diamond)<sup>8)</sup>. Es wurde von demselben ebenfalls nach Portsmouth geschafft<sup>9)</sup>. Das Fahrzeug des getöteten Balk geriet mit einem Westindienfahrer zusammen und trieb unter die Engländer, schlug sich aber durch und entkam nach Le-Hâvre-de-Grâce<sup>10)</sup>. Vor Fairlight (Fairlee) brachen die letzteren den ersten Kampf dieses Tages ab, z. T. wohl wegen der Verfassung ihrer großen Kriegsschiffe, die vom 18./28./II. her zu zerschossen waren<sup>11)</sup>, z. T. weil sie das Herankommen weiter zurückgebliebener Streitkräfte abwarten wollten<sup>12)</sup>, um mit mehr Erfolg die Verfolgung fortsetzen zu können. Für die holländische Flotte war dies sehr günstig, da die Hälfte derselben durch das vorhergehende ungefähr zweistündige Schußgefecht am Ende ihres Kriegsvorrats angelangt war<sup>13)</sup>. Tromp gab infolgedessen Signalschüsse ab, damit die Schiffe ohne genügendes Schießmaterial zu den Kauffahrern sich verfügen und sich zum Schein als deren Beschützer aufspielen sollten<sup>14)</sup>, um keinen

---

1) Letters rel. to the f. D. w., IV, 114; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 180; Holl. Mercurius, 1653, p. 17. — 2) L. v. d. Bos, p. 608; Leven van M. de Ruijter, I, 97—98; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 29. — 3) Letters rel. to the f. D. w., IV, 190. — 4) Ibid., IV, 95; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 179, 180; L. v. d. Bos, p. 607; Leven van C. Tromp, p. 89; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 592. — 5) Letters rel. to the f. D. w., IV, 90; Leven van C. Tromp, p. 90. — 6) Holl. Mercurius, 1653, p. 16; Letters rel. to the f. D. w., IV, 114, 115, der Tonnengehalt, 500 Tonnen, so hoch gerechnet, um die Beute größer erscheinen zu lassen. — 7) Leven van C. Tromp, p. 87. — 8) L. v. d. Bos, p. 607; Letters rel. to the f. D. w., IV, 95; Leven van C. Tromp, p. 89; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 592. — 9) Holl. Mercurius, 1653, p. 16. — 10) Ibid., p. 18; Letters rel. to the f. D. w., IV, 122. — 11) Letters rel. to the f. D. w., IV, 95, 114; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 180. — 12) Memorials of the life of Penn, I, 475. — 13) Holl. Mercurius, 1653, p. 17, 21; L. v. d. Bos, p. 608; Ontstelde zee, p. 90; Letters rel. to the f. D. w., IV, 120; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 26, 29. — 14) Ontstelde zee, p. 90; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 26; Basnage, I, 299; Blake by Dixon, p. 199.

Anlaß zur Verwirrung und zur Feigheit bei der Menge der zurückbleibenden Verteidiger zu geben. Verschiedene Kapitäne suchten dennoch diese Gelegenheit zu benutzen, um sich mit allen Segeln davonzumachen<sup>1)</sup>. Als Tromp dies bemerkte, feuerte er mehrere Schüsse nach ihnen, als Signal zurückzukehren. Sie befolgten dies<sup>2)</sup>. Sie mußten zwischen den Schiffen mit Munition und den Kauffahrern in der Mitte bleiben<sup>3)</sup>. Tromps erneute unerschütterliche Ruhe, wie unverzagter Mut inmitten der immer drohender werdenden Lage war bewunderungswürdig<sup>4)</sup>. Nur 25—40 Kriegsschiffe hatten noch Schießvorrat, mit ihnen deckte er von Mittag ab allein den ganzen Rückzug<sup>5)</sup>. Außer ihm befanden sich bei dieser Nachhut Jan Evertsz und Pieter Florisz<sup>6)</sup>. Tromp ließ den Kaufahrern befehlen nach Calais zu segeln und sich so in Sicherheit zu bringen<sup>7)</sup>. A van Nes wurde wieder zu denselben gesandt, um sie zu schnellerer Fahrt zu drängen. Er schoß eine Kanone ab und gab ihnen das Signal bei dem lebhafter gewordenen Winde mehr Segel beizusetzen. Sie gehorchten nicht<sup>8)</sup>. A. van Nes war nicht imstande, eine solche Menge Fahrzeuge, die weder an Ordnung noch an Gehorsam gewöhnt waren, zu leiten<sup>9)</sup>. Er ließ, wahrscheinlich auf Tromps Geheiß, durch den Fiscal (openbarer aanklager, staatlicher Rechtsbeistand des Admirals, s. vorher unter Rechtspflege) in einer Galiote die Handelsschiffe vergeblich zur Beschleunigung ihrer Heimfahrt ermahnen<sup>10)</sup>. Etwa 2 Uhr nachmittags hatte sich Blake mit seiner ganzen Macht wieder vereint und beschloß nochmals anzugreifen<sup>11)</sup>. Tromp erwartete ihn mit eingezogenen Marssegeln<sup>12)</sup>. Der Kampf fand zwischen

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 120, 195; Leven van M. de Ruiter I, 97 Stenzel, Seekriegsgesch. III, 67. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 120. — <sup>3)</sup> Ibid VI, 120. Holl. Mercurius, 1653, p. 17. — <sup>4)</sup> History of the Commonwealth, II, 162; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 350. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 17, 22; Ontstelde zee, p. 90; A. de Wicquefort, II, 156; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 788; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 179, 183, 213; Letters rel. to the f. D. w., IV, 97, 108, 110, 111, 120, 132, 171, 229; Heath's Chronicle, II, 335; Leven van M. de Ruiter, I, 97; La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 26; Basnage, I, 300; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 60; Memorials of the life of Penn, I, 476; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 567. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 17, 18; Ontstelde zee, p. 91; Letters rel. to the f. D. w., IV, 183; Leven van C. Tromp, p. 92. — <sup>7)</sup> Blake by Dixon, p. 199. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 70. — <sup>9)</sup> Blake by Dixon, p. 199. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 70; Leven van M. de Ruiter, I, 97; Blake by Dixon, p. 199. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 17; Letters rel. to the f. D. w., IV, 120, 183; Leven van M. de Ruiter, I, 98; Leven van C. Tromp, p. 92; Basnage, I, 300—301, 2 uuren op zon, aber before sunset ist falsch, denn 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr war erst Sonnenuntergang um diese Zeit. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 120; Holl. Mercurius, 1653, p. 17, 22; Ontstelde zee, p. 90; Leven van M. de Ruiter, I, p. 98; Basnage, I, 300, 301; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 67.

Étaples-sur-Canche und Boulogne-sur-mer statt<sup>1)</sup>. Ersteres lag südsüdöstlich von den Holländern entfernt<sup>2)</sup>. Eine Stunde soll das Schußgefecht gedauert haben<sup>3)</sup>. Blake selbst mußte sich noch immer zurückhalten, zufolge der am ersten Schlachttage erlittenen Beschädigung des Triumph<sup>4)</sup>. Monk kam dicht an Tromp heran. Er mußte aber wieder abweichen da Vanguard zur Seite zu neigen begann<sup>5)</sup>. Ein gleiches Schicksal widerfuhr James Peacock, auch Rainbow wurde von Tromp so getroffen, daß er sich krängend zurückzog<sup>6)</sup>. Brederode hatte zuletzt 66 Tote und 50 Verwundete an Bord<sup>7)</sup>. Das Schiff war so leck, daß 2 Pumpen in Gang bleiben mußten<sup>8)</sup>, fast kein Seil war mehr ganz geblieben<sup>9)</sup>. Pieter Florisz feuerte kräftig an der Seite Tromps. Er erhielt verschiedene Treffer unter Wasser und geriet in Gefahr zu sinken. Alles, was er vorher ausgebessert hatte, wurde wieder in Stücke geschossen. Er hißte den blauen Wimpel am Flaggenstock als Zeichen, daß Gabriel Antoniusz zu seinem Beistande herankommen sollte. Dieser leistete der Aufforderung keine Folge. Tromp befahl nun de Wildt Monnikendam zu bugsieren, da dessen Stengen, Raen und Takelwerk völlig vernichtet<sup>10)</sup>. Tödlich verletzt wurde der Lotse und Trompeter<sup>11)</sup>, wie Korporal und Trommler des Pieter Florisz<sup>12)</sup>. Das Schiff des Jan Evertsz wurde sehr übel zugerichtet<sup>13)</sup>. Er hatte seinen Schießvorrat völlig erschöpft, bekam aber wieder neuen<sup>14)</sup>. Fast alle holländischen Kriegsschiffe, die zuletzt am Kampfe beteiligt, wurden elend zerschossen<sup>15)</sup>. A. van Nes, der wieder zu Tromps Abteilung zurückgekehrt, blieb in einiger Entfernung von Letzterem mit gereiften Segeln (Segel durch Zusammenschnüren so klein wie möglich gemacht) und feuerte auf die Gegner<sup>16)</sup>. Als er die Kauffahrer in größerer Gefahr sah, fuhr er auf sie zu und tat eine Zeitlang sein Bestes, um sie zu beschirmen<sup>17)</sup>. Die vordersten kämpfenden Schiffe der Engländer durften sich nicht mit den Handelsfahrzeugen befassen<sup>18)</sup>. Dies wurde der Nachhut überlassen<sup>19)</sup>. Penn suchte mit den fregattenähnlichen Schiffen

1) A. de Wicquefort, II, 156; Ontstelde zee, p. 92; Heath's Chronicle, II, 335; Letters rel. to the f. D. w., IV, 117, 191. — 2) Ontstelde zee, p. 92. — 3) Holl. Mercurius, 1653, p. 17; Ontstelde zee, p. 91; Basnage, I, 300—301. — 4) Leven van C. Tromp, p. 92. — 5) Ontstelde zee, p. 91. — 6) Holl. Mercurius, 1653, p. 22. — 7) Ontstelde zee, p. 94. — 8) Letters rel. to the f. D. w., IV, 121. — 9) Ibid., IV, 162. — 10) Ibid., IV, 183. — 11) Ibid., IV, 184. — 12) Letters rel. to the f. D. w., IV, 185. — 13) Ibid., IV, 191. — 14) Ibid., IV, 120; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 788. — 15) Letters rel. to the f. D. w., IV, 162. — 16) Ibid., IV, 71. — 17) Ibid.; Leven van M. de Ruiter, I, 98. — 18) Memorials of the life of Penn, I, 476. — 19) Ibid.

in die Kauffahrer einzubrechen<sup>1</sup>). 5 Westindienfahrer, mit der Prinzenflagge hinten und einem Wimpel an der Groß- oder Fockstenge, bemühten sich, da sie Munition hatten und bewaffnet waren, kräftige Abwehr zu leisten<sup>2</sup>). Die Handelsflotte hatte bisher in der Hauptsache noch immer einen lockeren Verband unter einander aufrechterhalten<sup>3</sup>). Durch Penns Angriff am Abend kam ein größerer Teil davon in Verwirrung und trennte sich von der Masse<sup>4</sup>). Dadurch wurde es möglich, verschiedene Kaufahrer, und zwar eine bedeutend größere Zahl wie an den vorhergehenden 2 Tagen, abzuschneiden und zu erbeuten<sup>5</sup>). Aus Mangel an Geschoßmaterial konnten die Holländer dies nicht hindern<sup>6</sup>). Die versprengten Handelsfahrzeuge, die nach der Heimat flüchten wollten, wurden nach Boulogne-sur-mer zu, diejenigen, die in Le-Hâvre-de-Grâce Rettung suchten, nach St.-Valery-sur-Somme oder en-Caux (St.-Valerico) zu verfolgt<sup>7</sup>). Advantage, weil sehr zerschossen und leck, kam abends aus Sicht der Flotte und lief nach Dover<sup>8</sup>). Gegen Sonnenuntergang (also bis 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr währte das letzte Rückzugsgefecht) brach Blake das Gefecht ab<sup>9</sup>). Die Engländer waren wohl ebenfalls am Ende ihrer Munitionsvorräte angekommen<sup>10</sup>). Ihre Schiffe waren zu sehr beschädigt noch vom ersten Schlachttage her<sup>11</sup>). Sie mußten bei Fortsetzung des Kampfes die Sandbänke fürchten<sup>12</sup>). Sie mußten ankern, um zu vermeiden nachts bei der Ebbe leewärts getrieben zu werden<sup>13</sup>). Sie waren an einer Leeküste<sup>14</sup>). Wäre es 2 Stunden länger Tag geblieben und hätten die Engländer den Streit länger aushalten können, wäre ihnen die Vernichtung der Holländer und Wegnahme des größten Teiles der Handelsflotte

---

1) Holl. Mercurius, 1653, p. 21; Ontstelde zee, p. 90. — 2) Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Ontstelde zee, p. 91; — 3) Letters rel. to the f. D. w., IV, 71. — 4) Ibid., IV 91; Ontstelde zee, p. 91; Memorials of the life of Penn, I, 475. — 5) Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Ontstelde zee, p. 91, 92; Letters to the f. D. w., IV, 195; Leven van C. Tromp, p. 90. — 6) Ontstelde zee, p. 91. — 7) Letters rel. to the f. D. w., IV, 92, 97. — 8) Ibid., IV, 149—150. — 9) Ibid., IV, 71, 108; Baker's Chronicle, p. 634; Leven van M. de Ruiter, I, 98; A detection of the Court of England by Coke, II, 21. — 10) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 788; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 187; Samson, Histoire de Guillaume III, roi d'Angleterre, La Haye 1703, I, 252; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 592; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 67. — 11) Letters rel. to the f. D. w., IV, 12, 13, 90, 110, 114; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 179, 180, 187; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 453; Blake by Dixon, p. 200; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 67. — 12) Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 453; Blake by Dixon, p. 201. — 13) Letters rel. to the f. D. w., IV, 12—13; History of the Commonwealth, II, 161. — 14) Letters rel. to the f. D. w., IV, 12, 13, 110; Memorials of the life of Penn, I, 477; Blake by Dixon, p. 200; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 67.

sicher gewesen, zumal die Feinde bei der Knappheit der Munition wehrlos geworden und bei den damaligen Flutverhältnissen nicht imstande gewesen wären zu flüchten<sup>1)</sup>. Einige fregattenähnliche Fahrzeuge hatten zur Beobachtung des Gegners mit demselben in enger Fühlung zu bleiben. Dieselben hielten noch eine Zeitlang Schußgefecht und suchten Nachzügler abzufangen<sup>2)</sup>. Tromp segelte ganz nahe an die Küste, er konnte dies wagen als Meister in der Seemannskunst. Die Engländer hielten dies für zu gefährlich. Sie ankerten 2—3 Meilen weiter vom Ufer weg<sup>3)</sup>. Tromp warf die Anker aus, 1 Meile von ihnen entfernt, ca. 3—4 Meilen nordöstlich von Cap Gris-Nez (Blackness, Swarteness)<sup>4)</sup>. Es trat gerade die leewärtige Ebbe ein<sup>5)</sup>. Die englischen Admirale verstanden die Seemannskunst nicht. Sie mußten sich auf andere verlassen; sie berieten mit den Lotsen. Diese meinten, Tromp könnte, wie Wind und Wetter war, Cap Gris-Nez nicht luvwärts umsegeln<sup>6)</sup>. Die Nacht war finster<sup>7)</sup>. Der Wind wurde lebhafter und hatte von WNW zu NW und NO gewechselt<sup>8)</sup>. Die Engländer waren so zeitweise in Lee von Tromp geraten<sup>9)</sup>. Blake ließ Laternen anzünden<sup>10)</sup>. Die Nacht und 21./II./3./III. bis 12 Uhr vormittags verwendeten die Engländer zum Ausbessern. Sie waren nicht eher fähig zum Segeln, bis alles wiederhergestellt<sup>11)</sup>. Tromp ließ ebenfalls Lichter brennen<sup>12)</sup>. Sobald die Flut einzutreten begann, wurden dieselben wieder ausgelöscht und die

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 110, 120—121, 229; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 202; Memorials of the life of Penn, I, 476; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 453; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 567; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 67. —

<sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 121, 221; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 453; Blake by Dixon, p. 199. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 202; Letters rel. to the f. D. w., IV, 12, 89, 110, 221; Memorials of the life of Penn, I, 476. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 121, 221; Holl. Mercurius, 1653, p. 18; Ontstelde zee, p. 92; Leven van C. Tromp, p. 92; Memorials of the life of Penn, I, 476; Blake by Dixon, p. 200. —

<sup>5)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 476. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 110, 221; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 202; Memorials of the life of Penn, I, 476; Blake by Dixon, p. 200; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 567; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 161; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 67. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 221; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 202; Heath's Chronicle, II, 335; Memorials of the life of Penn, I, 476; Blake by Dixon, p. 201; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 567. —

<sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 89, 92, 110, 115, 121, 191, 195, 196, 221; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 179, 202; Baker's Chronicle, p. 634; Heath's Chronicle, II, 335; Ontstelde zee, p. 92; Leven van M. de Ruyter, I, 98; Leven van C. Tromp, p. 90; Basnage, I, 300—301; Memorials of the life of Penn, I, 476; Blake by Dixon, p. 201; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 567. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 71, 110; Basnage, I, 300—301; Memorials of the life of Penn, I, 476. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 115; Ontstelde zee, p. 92; Basnage, I, 300—301. — <sup>11)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 476; Blake by Dixon, p. 200. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 120; Ontstelde zee, p. 92; Basnage, I, 300—301.

Anker gelichtet. Die ca. 100 Kauffahrer, die noch bei der Flotte geblieben, wurden vorausgesandt, In meisterhaftem Rückzug segelte Tromp der Küste von Boulogne-sur-mer entlang und fuhr um das Cap Gris-Nez nach Calais zu<sup>1)</sup>. M. de Ruijter konnte kaum nach Cap Gris-Nez mitkommen, weil sein Schiff zu sehr an den Masten beschädigt<sup>2)</sup>. Der Beistand von Kapitän Jan Daijms Fahrzeug war ihm unentbehrlich<sup>3)</sup>. Monnikendams Großmast fiel in der Nacht über Bord, die Taue, woran er gehangen, mußten durchschnitten werden<sup>4)</sup>. Eine große Schwierigkeit bestand darin, bei dem heftigen Wind die Geschütze aufrechtzuerhalten, da das Schiff zufolge des Verlustes des Hauptmastes sehr schleuderte<sup>5)</sup>. Die Holländer mußten sich vor dem Feinde wegstellen, weil sie nicht fähig waren, ohne Schießbedarf sich den anderen Tag noch einmal zu schlagen<sup>6)</sup>. Sie segelten, um die Flotte zusammenzuhalten, mit verkürzten Segeln weiter<sup>7)</sup>.

21./II./3./III. fuhren sie an Calais vorbei<sup>8)</sup>. Um 10 Uhr vormittags waren sie 2 $\frac{1}{2}$  Meilen NNW von Gravelines in 16 Faden Wasser zu Anker,  $\frac{1}{2}$  Meile von de Polders (durch Deiche gegen Fluten geschützte, über dem Niveau des Meeres gelegene Strecken von Marschland) entfernt<sup>9)</sup>, in Summa 65—76 Kriegsschiffe und trägt segelnde Handelsfahrzeuge, weit verstreut. Man wangte Masten und Raen, flickte Segel, spießte Takelwerk (stehendes bei den Masten, laufendes bei den Segeln)<sup>10)</sup>. Später gelangten sie in die Nähe von de Ruytingen (vlämische Banken) und in das Innere von de Polder, Dünkirchen war etwa 3 Meilen südöstlich von ihnen. De Ruijters Großstenge und Besanmast, dann der Großmast fielen über Bord<sup>11)</sup>. Nachts war Brederode zufolge des stürmischen Wetters in Gefahr unterzugehen<sup>12)</sup>.

22./II./4./III. Dieses Schiff mußte bis abends zu Anker bleiben, ehe es die Weiterfahrt antreten konnte<sup>13)</sup>. Jan Evertsz ging

---

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 13, 110—111, 221; Heath's Chronicle, II, 335; Ontstelde zee, p. 92; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 202; Leven van M. de Ruyter, I, 98, 100; Basnage, I., 301; Memorials of the life of Penn., I, 476, 477; Blake by Dixon, p. 201; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 567; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 161—162; Publications of the N. R. S., vol. XXIX, London 1905, Fighting Instructions by Corbett, p. 94; Marine-Rundschau, 22. Jahrg., I. Teil, 5. Heft, Mai 1911, p. 578. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 196. — <sup>3)</sup> Ibid., IV, 195. — <sup>4)</sup> Ibid., IV, 183. — <sup>5)</sup> Ibid. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 788. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 120; Cal. of the St. P. D. S. 1652—53, V, 180; Ontstelde zee, p. 92; Basnage, I, 300—301. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 120, 122, 191; Ontstelde zee, p. 92; Basnage, I, 300—301. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 13, 183, 191. — <sup>10)</sup> Ibid., IV, 122, 191. — <sup>11)</sup> Ibid., IV, 196; Leven van M. de Ruyter, p. 100; Leven van C. Tromp, p. 87. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 121. — <sup>13)</sup> Ibid., IV, 184.

schon mittags unter Segel, mußte aber abends wieder die Anker auswerfen, weil sein Schiff dienstuntauglich geworden<sup>1)</sup>. De Ruijters Fockmast erhielt neue Taue, ein Stumpf wurde an die Stelle seines Großmastes errichtet und mit Segel versehen<sup>2)</sup>. — 23./II./5./III. morgens befand sich die Flotte 3 Meilen von Nieuport<sup>3)</sup>, mittags 4 Meilen NNW von Ostende<sup>4)</sup>. Monnikendam segelte mit Focksegel, Besansegel und Gaffelsegel (ringtail) am Stumpf des Großmastes; von de Wildt bugsirt<sup>5)</sup>. Ein Kriegsrat fand statt. 63 Schiffe waren beisammen. Abends trennte sich Jan Evertsz von der Hauptmasse<sup>6)</sup>. — 24./II./6./III. M. de Ruijter kam nach Vlissingen<sup>7)</sup>. Jan Evertsz gelangte nach Deurloo<sup>8)</sup> und befand sich mittags 3 $\frac{1}{2}$  Meilen SW von Westkapelle<sup>9)</sup>. Monnikendam war dem Sinken nahe bei dem heftigen Winde, man mußte beständig 2 Pumpen gehen lassen<sup>10)</sup>. Tromp erreichte wohl infolge des ungünstigen Wetters erst an diesem Tage oder dem nächsten mit der Hauptflotte die holländische Küste<sup>11)</sup>. 26./II./8./III. vormittags war Pieter Florisz in Kijkduin bei Helder, mittags in Texel. 27./II./9./III. ließ er die Verwundeten in einem Leichter nach Hoorn bringen. Nachmittags gelangte er nach Wieringen, östlich von Helder, abends nach Medemblik, 28./II.—/10./III. früh nach Enkhuizen und abends nach Monnikendam, nördlich von Amsterdam<sup>12)</sup>. — Tromp und 11 Seeoffiziere leiteten die Untersuchung über die der Pflichtversäumnis angeklagten Kapitäne. 7 Kapitäne: Lucas Albertsz, Reinier Sekema, Ewout Jeroensz, Cornelis Lonke, Lambert Pietersz, Hans Karelsz Becke, Allert Jansz wurden im Haag gefangengesetzt<sup>13)</sup>. 2 un-

<sup>1)</sup> Ibid., IV, 191. — <sup>2)</sup> Ibid., IV, 196. — <sup>3)</sup> Ibid., IV, 196. — <sup>4)</sup> Ibid. IV, 193, 196, 197. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 184. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 192. Die von den gefallenen Kapitänen J. van Regemorter und Joost Bankert de Jonge angegebenen Schiffe sind nicht mit unter die Zahl 17 zu rechnen. J. van Regemorters Fahrzeug war gesunken (Ontstelde zee, p. 81), de Liefde I nach Portsmouth gebracht (Holl. Mercurius, 1653, p. 16). Der Bericht von Jan Evertsz ist ungenau. Vielleicht liegt bei der Zahl 17 ein Druckfehler vor und soll es 15 heißen. Von den 24 Schiffen des zeeländischen Geschwaders kamen 23 in Abgang, außer van Regemorter, Jan Le Sage, Joost Bankert de Jonge Lonke, sowie Jan Dajm, der sich bei de Ruijter befand und Jan de Liefde, der nach Rotterdam gehörte. Jan Evertsz hätte folglich 17 Fahrzeuge bei sich haben müssen bei der Trennung von Tromp. Es waren aber mehrere abgeirrt (Letters rel. to the f. D. w., IV, 193). Nimmt man als diese diejenigen des getöteten Jan Michielsz, des Cornelis Rocusz Finren, der schon voraussegelt (Letters rel. to the f. D. w., IV, 193) und des Overkamp an, so bleibt die Zahl 15. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 197; Leven van M. de Ruiter, I, 100. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 193. — <sup>9)</sup> Ibid., IV, 194. — <sup>10)</sup> Ibid., IV, 185. — <sup>11)</sup> Vgl. Memorials of the life of Penn; I, 480. — Stenzel, Seekriegsgesch., III, 67. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 185—186. — <sup>13)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 37; A. de Wicquefort, II, 157; Whitelocke's Memorials, p. 528; Leven van C. Tromp, p. 104.



gehorsame Schiffsbefehlshaber sollen in Sicht der Flotte gehängt und 2 gekielholt (ducked, der Verbrecher an Tauern unter dem Kiel des Schiffes hindurchgezogen<sup>1)</sup> worden sein.

Die Generalstaaten bestimmten einen Danksagungstag<sup>2)</sup>. Man belohnte die Geschwaderführer, weil sie wohl gefochten, sich nicht zu sehr hatten schlagen lassen und mit einem „vlaamsch geluk“ nach Hause gekommen waren<sup>3)</sup>. Tromp erhielt eine goldene Kette mit Schaumünze, wert 2000 Carolus-Gulden, Jan Evertsz und de Ruijter eine solche, wert 1500, Pieter Florisz eine solche, wert 1200 Carolus-Gulden<sup>4)</sup>. Weil Tromps Flottenleitung so lobenswert, hatte man ursprünglich geplant, ihm auch eine Kompanie Musketiere auf sein Flaggschiff zuzubilligen<sup>5)</sup>. Die Durchführung der Dreitageschlacht gehört mit zu seinen größten Ruhmestaten<sup>6)</sup>.

21./II./3./III. Die Engländer waren ungefähr 40—50 Kriegsschiffe, mit Prisen in Summa 60—65 Fahrzeuge stark. Der Rest hatte sich in der Nacht wahrscheinlich durch den heftigen Wind zerstreut oder kreuzte auf Kundschaft zur Beobachtung der feindlichen Bewegungen oder sammelte Nachzügler<sup>7)</sup>. Sie segelten auf die Insel Wight oder Portsmouth zu<sup>8)</sup>. Auf ihrer Rückfahrt sollen sie noch von der Umgegend von Boulogne-sur-mer bis nach der Sommemündung nach Versprengten gesucht haben<sup>9)</sup>. 22./II./4./III. Bei dem heftigen Nordwestwind konnten sie nicht in St.-Helens Road einlaufen<sup>10)</sup>. Vom 23.—25./II./5.—7./III. kam ein Teil der Flotte daselbst an. Die dienstunfähigen Kriegsschiffe wurden nach Stokes Bay (westlich von Portsmouth, Spithead) gesandt<sup>11)</sup>. 25./II./7./III. wurde bestimmt, daß ein Geschwader unter Kapitän Dornford (Portsmouth) zwischen Portland und Start

---

<sup>1)</sup> Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 236. — <sup>2)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 790. — <sup>3)</sup> Ibid., III, XXXIII, 797. — <sup>4)</sup> Ibid., III, XXXIII, 796; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 93; Leven van M. de Ruiter, I, 101—102; Leven van C. Tromp, p. 103; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 62; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 458. — <sup>5)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 92; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 458. — <sup>6)</sup> Studien, Godsdienst, Wetenschap, Letteren, Nieuwe Reeks, 34 de Jaarg., 57 de Deel, Utrecht 1901; W. Wilde, De eerste Engelsche oorlog, p. 185; v. d. Vondel lobt ihn in „De vrije zeevaart“ (Jodocus van den Vondel, Poezij of verscheijde Gedichten, 1682). — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 13, 168, 193; Memorials of the life of Penn, I, 476; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 567. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 13, 121; 229; Basnage, I, 300—301. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 193. — <sup>10)</sup> Memorials, of the life of Penn, I, 477. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 13, 113, 115, 152, 154; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 180, 186, 187; Memorials of the life of Penn, I, 477; Blake by Dixon, p. 201, 202; Publications of the N. R. S., vol. XXIX, Fighting Instructions by Corbett, p. 94.

und ein solches unter Kapitän Hill (Sapphire) zwischen Fairlight und Boulogne-sur-mer oder Cap Gris-Nez kreuzen sollte<sup>1)</sup>. Blake kam sehr krank nach Portsmouth<sup>2)</sup>. Seine Besserung war schwierig, die Ärzte meinten „de senibus non temere sperandum“<sup>3)</sup>. Einige Kapitäne sollen wegen ihres Mißverhaltens in der Schlacht zu Geldstrafen verurteilt worden sein<sup>4)</sup>. Unter diesen wird sich auch Joseph Humphrey (Nightingale) befunden haben<sup>5)</sup>. Das Parlament ordnete anlässlich des Sieges einen Danksagungstag an. 26./II./8./III. Der Sprecher desselben hatte ein Glückwunschsreiben an jeden der 3 Admirale zu richten<sup>6)</sup>. Blake soll sich geäußert haben: „Nicht die Erfahrung und Tapferkeit oder Stärke der Schiffe gab uns den Sieg, sondern Gottes rechte Hand“<sup>7)</sup>. Die Engländer verloren Sampson Prize, Plover I, Charles und mehrere Kitsen. Da die Zahl der angegebenen Schiffsverluste zwischen 5—8 schwankt<sup>8)</sup>, so sind jedenfalls dabei einige dem Sinken nahegewesenen Fahrzeuge als schon untergegangen angenommen worden. Die Einbuße von 17 Kitsen<sup>9)</sup> erscheint uns als zu hoch. Wenn eine Zeitlang 16 englische Schiffe als vermißt galten<sup>10)</sup>, so ist dies bei der Zerstreung der Flotte, von der ein Teil nach Portsmouth und der Insel Wight, der andere mit Prisen nach Dover lief, leicht zu erklären. Als kampfunfähig wurden, außer den in den Schlachtberichten aufgeführten Schiffen, Triumph, Fairfax, Laurel, Prosperous I of London, Worcester, Advice, Providence, Assistance, Great-President, noch gemeldet Marmaduke of London, Merlin, Greyhound, King David, Seven Brothers of London, Golden Cock (Fasand)<sup>11)</sup>. Fairfax verbrannte in Chatham, wohin er wegen zu schwerer Beschädigung befohlen (siehe früher)<sup>12)</sup>. Der Stückmeister desselben wurde verhört<sup>13)</sup>. Es wurde vermutet, daß beim Fallen des Lichts während des Diebstahls sich das Pulver entzündet hatte<sup>14)</sup>. Fairfax mußte neugebaut werden<sup>15)</sup>. Die Verluste der

1) Letters rel. to the f. D. w., IV, 13, 152, 153; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 186; Memorials of the life of Penn, I, 477; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 568; vgl. Letters rel. to the f. D. w., IV, 172. — 2) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 199. — 3) Ibid., V, 224; Letters rel. to the f. D. w., IV, 204, 241. — 4) A. de Wicquefort, II, 157. — 5) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 193, siehe früher. — 6) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 790; Leven van C. Tromp, p. 93; Memorials of the life of Penn, I, 479. — 7) Letters rel. to the f. D. w., IV, 95. — 8) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 89; Leven van M. de Ruyter, I, 100; Basnage, I, 301; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 455. — 9) Ontstelde zee, p. 93. — 10) Letters rel. to the f. D. w., IV, 250. — 11) Holl. Mercurius, 1653, p. 22; Leven van C. Tromp, p. 87. — 12) Letters rel. to the f. D. w., IV, 203, 204, 234, 237, 242—44; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 225, 226. — 13) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 227. — 14) Ibid., V, 231. — 15) Ibid., V, 239.

Engländer an untauglich gewordenen Geschützen beliefen sich bei den demi-cannons,  $8\frac{1}{2}'$  lang, 42-Pfünder, auf 80, bei solchen  $8'$  lang, 40-Pfünder, auf 120; bei den culverins,  $10'$  lang, 40-Pfünder, auf 40, bei solchen  $8\frac{1}{2}'$  lang, 36-Pfünder, auf 100, bei solchen  $8'$  lang, 34-Pfünder, auf 360; bei den demi-culverins,  $10'$  lang, 30-Pfünder, auf 50, bei solchen  $8\frac{1}{2}'$  lang, 24-Pfünder auf 500, bei solchen  $8'$  lang, 17-Pfünder, auf 200, in Summa 1450 Stücke<sup>1)</sup>. Der Mangel an Laffetten, Laffettenwänden und Richtkeilen soll sehr groß geworden sein<sup>2)</sup>.

Getötet wurden die Kapitäne Andrew Ball, John Mildmay, John Barker, Edmund Button, Anthony Holding, Kirby, Hall, Nathaniel Jesson, William Tatnell, der Flagkapitän Lawsons, Leutnant Harris. Verwundet wurden Blake, Lawson, John Bourne, George Dakings, John Day, Leutnant John Barker. Die Zahl der angegebenen toten und verletzten Kapitäne schwankt zwischen 6—24<sup>3)</sup>. Es werden hierbei einige Schiffsbefehlshaber als gefallen angenommen worden sein, die nur verletzt waren, und zu den letzteren werden auch wieder solche gerechnet worden sein, deren Beschädigungen sehr geringfügig gewesen. Getötet wurden die Schiffer Thomas Broadridge, John Bayme, George Bishop, verwundet diejenigen von Advice und Nonsuch. 5—6 Schiffer sollen die Engländer eingebüßt haben<sup>4)</sup>. Danach sind wahrscheinlich die letzteren auch ihren Verletzungen erlegen. Die Menge der toten und verwundeten Mannschaften aus den Einzelangaben zu ersehen und danach eine der Wirklichkeit entsprechende Gesamtsumme zu berechnen, ist unmöglich. Man meldet als tot 300<sup>5)</sup>, 400<sup>6)</sup>, 600<sup>7)</sup>, als tot oder verwundet 600<sup>8)</sup> bis 2000 Mann<sup>9)</sup>, 3475 Tote, 1600 Verletzte<sup>10)</sup>, 6000<sup>11)</sup>. Dadurch, daß am 1. Schlachttag verschiedene Kriegsschiffe vorübergehend genommen und am 2. mehrere Kitsen mit Soldaten als verloren galten, wird die Verlustziffer immerhin eine verhältnismäßig hohe sein. Man

<sup>1)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 606. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 106. — <sup>3)</sup> A. de Wicquefort, II, 156; Holl. Mercurius, 1653, p. 18; Ontstelde zee, p. 93; Leven van M. de Ruiter, I, 100. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 95. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 170. — <sup>6)</sup> Sidney Papers by Blencowe, p. 139. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 15. — <sup>8)</sup> Ibid., IV, 170. — <sup>9)</sup> A. de Wicquefort, II, 156; Leven van C. Tromp, p. 87; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 455. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 250; vgl. Holl. Mercurius, 1653, p. 22, 2100 Verwundete. — <sup>11)</sup> Calendar of the Clarendon State Papers ed. by Ogle and Bliss, Oxford 1872, II, 195; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 93; Letters rel. to the f. D. w., IV, 351; Ontstelde zee, p. 93. Der Autor dieser letzteren Quelle gibt noch außerdem 5—6 Obersten und 1400 Soldaten als vermißt an.

kann vielleicht die Gesamteinbuße an toten und verwundeten Mannschaften, einschließlich der Soldaten, auf 5000 annehmen als der Wirklichkeit am nächsten kommend. Die Verletzten, darunter manche verstümmelt an Armen und Beinen, wurden untergebracht teils in Gosport (westlich von Portsmouth), Portsmouth<sup>1)</sup>, Weymouth, teils in Dover, Deal und Sandwich<sup>2)</sup>. Die Kranken, die in letzter Zeit täglich zugenommen, sollten nach Fareham (Farfun, Farnham), nordwestlich von Portsmouth, geschafft werden<sup>3)</sup>.

Versenkt oder verbrannt wurden auf holländischer Seite Engel Gabriel, de Burcht, Hollandia II, de Kroon Imperial, de Meerman, de Poort van Troijen, die Schiffe der Kapitäne Kleijdick, J. van Regemorter, des Contrekommodore Port, der Kapitäne Schelte Wigelma, Abraham van Kampen, Bruijn van Zeelst und Gijsbert Malcontent. Die Zahl der angegebenen vernichteten holländischen Kriegsschiffe schwankt zwischen 9<sup>4)</sup>, 11<sup>5)</sup>, 12 (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 47), 13<sup>6)</sup>, 15<sup>7)</sup>, 16<sup>8)</sup>, 17<sup>9)</sup>, 17—18<sup>10)</sup>, 18<sup>11)</sup>, 19<sup>12)</sup>, 20<sup>13)</sup>, 23<sup>14)</sup>. Es werden bei der größeren Anzahl die erbeuteten mit dazu gerechnet worden sein, ferner diejenigen, die sich an die französische Küste geflüchtet, sowie solche, die, dem Untergange nahe, schon als verloren angesehen wurden, ebenso auch kampfunfähig gewordene. Als Prisen wurden heimgeführt nach Portsmouth: de zwarte Reijger (Stoffel Juriaansz), de groote St. Lucas, Vogel-Struis, de Liefde I, nach Dover: de vergulde Haan van Medemblik<sup>15)</sup>, anderswohin de Faam (Lonke). Als Beute wurden nur 5 holländische Kriegsschiffe aufgeführt<sup>16)</sup>, 5 sollen in französische Häfen

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 14, 114, 155; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 180, 182; Memorials of the life of Penn, I, 479. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 14; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 182. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 217; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 595. — <sup>4)</sup> A. de Wicquefort, II, 156; Leven van M. de Ruiter, I, 98; Basnage, I, 301. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 81, 83; Heath's Chronicle, II, 335; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 383; The History of England by Echard, II, 742; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 575. — <sup>6)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 89; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 455. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 101; Basnage, I, 298—99. — <sup>8)</sup> Leven van C. Tromp, p. 87—88. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 110, 229; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 212—213. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 16, 168; Sidney Papers by Blencowe, p. 138; Memorials of the life of Penn, I, 477; Blake by Dixon, p. 201; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 568; From Howard to Nelson by Laughton, p. 106. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 95. — <sup>12)</sup> Ibid., IV, 102. — <sup>13)</sup> Ibid., IV, 171. — <sup>14)</sup> Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 43—45. — <sup>15)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 16; Memorials of the life of Penn, I, 479—480. — <sup>16)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 16; Letters rel. to the f. D. w., IV, 250.

gelaufen sein<sup>1)</sup>. Untauglich zu weiterem Kampfe wurden Brederode, het witte Lam, das Schiff des Vicekommodore Balk, welches nach Le-Hâvre-de-Grâce geflüchtet, Monnikendam, das Schiff des Kapitän Quirijn van der Kerkhoven. Zirka 100 Handelsfahrzeuge sollen glücklich die Heimat erreicht haben, ungefähr 150 derselben sollen zu Beginn der Rückfahrt, bei Tromp sich befunden haben (siehe früher). Die Zahl der von den Engländern erbeuteten Kauffahrer schwankt zwischen 24<sup>2)</sup>, 30<sup>3)</sup>, 31—32<sup>4)</sup>, 40<sup>5)</sup>, 42<sup>6)</sup>, 43<sup>7)</sup>, 50<sup>8)</sup>, 54—64<sup>9)</sup>. Es hatten sich der holländischen Handelsflotte unterwegs Fahrzeuge der Hansastädte und von der flandrischen Küste angeschlossen. Die Engländer haben auch von diesen mehrere genommen und zu ihrer holländischen Beute werden sie dieselben hinzugerechnet haben, um den Sieg größer erscheinen zu lassen. Einige Kauffahrer brachten sich in französische Häfen in Sicherheit. Wir können die Einbuße der Holländer an Handelsfahrzeugen daher wohl zwischen 30 und 40 als der Wirklichkeit am nächsten kommend annehmen.

Es fielen in der Schlacht oder starben an ihren Wunden die holländischen Schiffsbefehlshaber: Vicekommodore Balk, die Contrekommodore Korstiaan Korstiaanz und Port, die Kapitäne Pieter Aldersz, Joris van der Zaan, Quirijn Paulusz van der Kerkhoven, Sipke Fokkes, Hendrik de Munnik, Spanheijms, van Regemorter, Joost Bankert de Jonge, Jan Michielsz, Abraham van Kampen, Dirk Scheij, Jan Le Sage. Es gerieten in Gefangenschaft Cornelis Adriaanz Kruik, Isaak Sweers, Bruijn van Zeelst. Die Zahl der getöteten Kapitäne wurde von den holländischen Autoren mit 8 bezeichnet<sup>10)</sup>. Es ist zu vermuten, daß 8 Kapitäne gefallen, 7 tödlich verwundet wurden, letztere aber bei der Berichterstattung noch nicht als verloren galten. Der leichter Verletzten wurde überhaupt keine Erwähnung getan (vgl. Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 47: 16 Kapitäne). Aus den Einzelangaben ist

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 171. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 15; Leven van M. de Ruiter, I, 98; Leven van C. Tromp, p. 87—88. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 109; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 796; Heath's Chronicle, II, 335; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 383; The History of England by Echard, II, 742; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 575. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 250. — <sup>5)</sup> Ibid., IV, 94; Basnage, I, 298—99; Sidney Papers by Blencowe, p. 138. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 16. — <sup>7)</sup> A. de Wicquefort, II, 156; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 788. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 212—213; Letters rel. to the f. D. w., IV, 229. — <sup>9)</sup> Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 43—45. — <sup>10)</sup> A. de Wicquefort, II, 156; Leven van M. de Ruiter, I, 98; Basnage, I, 301.

auch bei den Holländern kein Schluß auf die Größe ihrer Mannschafftsverluste zu ziehen. Die Zahl der gemeldeten gefallenen Leute schwankt zwischen 300<sup>1)</sup>, 550<sup>2)</sup>, 500—600<sup>3)</sup>, 1500<sup>4)</sup>, 2000<sup>5)</sup>, diejenige der Verletzten zwischen 400<sup>6)</sup>, über 600<sup>7)</sup>, 1500<sup>8)</sup>. Man rechnete auch 1200 Tote und 1200 Verletzte (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 47) oder 2000—4000 Tote und Verwundete zusammen<sup>9)</sup>. Sir Richard Baker glaubte, daß die Zahl der Gefallenen bei den Engländern wie Holländern annähernd gleich gewesen sei<sup>10)</sup>. In Anbetracht, daß die holländische Besatzung der Schiffe eine viel geringere war als bei den Engländern, so können wir wohl 4000 als Tote und Verwundete zusammen annehmen. — Was die Gefangenen anlangt, so schwankt ihre Zahl zwischen 1100<sup>11)</sup>, 1200<sup>12)</sup>, 1500<sup>13)</sup>. Letztere ist wohl die der Wirklichkeit entsprechendste, zumal nicht nur 6 holländische Kriegsschiffe genommen wurden, sondern auch verschiedene Holländer auf den zurückeroberten englischen Fahrzeugen als Prisenbesatzung geblieben waren. Ferner sind von den verbrannten oder sinkenden Schiffen ebenfalls mehrere Leute in die Hände der Engländer geraten. Die Gefangenen wurden zunächst zum größten Teil nach Southampton gebracht<sup>14)</sup>. Von da wurden sie nach Canterbury-on-Stour (Kent, North-Downs) in einzelnen Haufen unter Begleitung von Reiterei geführt. Man soll in allen Ortschaften, durch welche sie kamen, die Glocken geläutet haben<sup>15)</sup>. Unter ihnen befanden sich auch Schotten, Iren und Engländer<sup>16)</sup>. Man erließ deshalb II./III. eine Akte für Heimberufung der englischen Matrosen aus ausländischen Diensten und stellte eine Untersuchung an bei den unter den holländischen Gefangenen befindlichen Einheimischen<sup>17)</sup>. Man sprach die Ansicht aus, daß das Kriegerrecht als abschreckendes Beispiel ausgeübt und ge-

1) Ontstelde zee, p. 94. — 2) Holl. Mercurius, 1653, p. 22. — 3) A. de Wicquefort, II, 156; Leven van M. de Ruiter, I, 98; Leven van C. Tromp, p. 87. — 4) Heath's Chronicle II, 335; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 383. — 5) Letters rel. to the f. D. w., IV, 16, 70, 170; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 575. — 6) Ontstelde zee, p. 94. — 7) Leven van C. Tromp, p. 87. — 8) Heath's Chronicle, II, 335. — 9) The History of England by Echard, II, 742; Sidney Papers by Blencowe, p. 139; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 455. — 10) Baker's Chronicle, p. 634. — 11) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 571. — 12) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 196; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 572. — 13) Letters rel. to the f. D. w., IV, 15, 229; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 213; The History of England by Echard, II, 742; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 575. — 14) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 196. — 15) Holl. Mercurius, 1653, p. 23; Leven van C. Tromp, p. 93; Basnage, I, 301. — 16) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 186. — 17) Ibid., V, 209.

würfelt werden müßte um diejenigen, die die Strafe zu erdulden hätten<sup>1)</sup>.

Der Sieg der Engländer war ein ziemlich teuer erkaufter, weil ihre Überlegenheit an Schiffen und Kanonen, namentlich die Fernwirkung der letzteren noch nicht recht zur Geltung gekommen. In Zukunft blieb den holländischen Handelsfahrzeugen, die nach dem Westen und Süden bestimmt waren oder die von dort herkamen, nur der Umweg nördlich um Schottland bei den Orkney- und Shetlandinseln übrig, da der Kanal von der englischen Flotte beherrscht wurde (Marine-Rundschau, 20. Jahrg., 1909, II, 774). Andererseits konnten sich die Holländer rühmen, ihren Zweck, die Handelsflotte heimzuleiten, in der Hauptsache, wenn auch mit ziemlichen Opfern und erheblicher Einbuße, erreicht zu haben.

### Der italienische Seekriegsschauplatz 1652/53.

#### Die hauptsächlichsten Quellen.

1. Holländische. L. van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh; Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden, Amsterdam 1683; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1725, Deel V; Belgica ad a. 1653—54, Sammelband Göttingen No. 7; Ontstelde zee, Amsterdam 1654; Hollandsche Mercurius 1652 und 1653, besonders 1653, p. 23—26 (Übersetzung von *Narratione della segnalata vittoria*, p. 1—3 in Thijsius No. 2729, Bibliothek Leiden); *Het Leven van Jan van Galen door Arnoldus Montanus*, Amsterdam 1654; J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mogende Heeren Staten van Hollandt ende West-Vrieslandt 1653—58*, Utrecht 1717, Deel I; *Leven van M. de Ruyter door Brandt*, uitgegeven door Engelberts; *Brieven uijt Livorno van Pedro van der Straten, Konsul van de Nederlandsche Natie geschreven aan de Hoochmogende Heeren Staaten General 's-Gravenhage 1653*, p. 1—3, darauf folgt p. 5—10 eine Übersetzung von *Narratione della vittoria*; Thijsius No. 2729, *Bibliotheca Thijsiana*, Leiden, *Narratione della segnalata vittoria ottenuta*

1) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 570.

d'all Armada Olandese sopra l'Inglese a vista del Porti di Livorno per Gio Vincenzo Bonfighi per gl. Heredi del Minachi, p. 1—3 (14./III. 1653 gedruckt zu Livorno auf Befehl des Großherzogs); Leven van Cornelis, Tromp, Amsterdam 1692; Abraham de Wicquefort, Histoire des Prov.-Unies des Pais-Bas; Aloude scheepsbouw beschreven door Nicolaas Witsen, Amsterdam 1671.

2. Englische: A Chronicle by Sir R. Baker ed. by E. Phillips, London 1674. A Chronicle by J. Heath, London 1676; Publications of the N. R. S., vol. XIII, London 1899, Letters rel. to the f. D. w., vol. I; *ibid.* vol. XXXVII, London 1910, Letters rel. to the f. D. w., vol. IV; A Life of Richard Badiley by Thomas Alfred Spalding, Westminster 1899, enthaltend: 1. p. 242 Appletons Remonstrance, 2. p. 246 Badileys Answer unto Appletons Remonstrance (7./IX. 1653 erschienen [*ibid.*, p. 263]. Printed London 1653, British Museum, Press. Mark E 1952(9) [*ibid.*, p. 265]), 3. p. 275 Longlands defence (Longland to Cromwell 14./XI. 1653 [Cal. of the St. P. D. S., 1653/54, vol. VI, p. 243—48]); Cal. of the St. P. D. S. 1652—53, London 1878, vol. V; *ibid.*, 1653—54, London 1879, vol. VI; John Thurloe, A Collection of the State Papers, London 1742; B. Whitelockes Memorials, London 1682; vgl. Quellen und Literatur: Theatri Europaei, Hist. Beschreibung, VII. Teil, p. 435; Repertorium door Louis David Petit, Leiden 1907, Deel I, p. 208. Iets over den zeeslag van Livorno 14./III. 1653 door den Commandeur Jan van Galen in Tijdschrift toegewijd aan het zeewezen onder redactie van J. C. Pilaar en J. M. Obreen, X, 2e R., 186; H. J. Broers, De zeeslag by Livorno in H. J. Broers Losse Volksblaadjes over Vaderl. Geschiedenis No. 9; Slag van Livorno 14./III. 1653 in de Katholieke Illustratie, XII, 291.

Seit 1648 sollen die Generalstaaten dauernd ein Geschwader zu Livorno gehalten haben zum Schutze ihres Handels<sup>1)</sup>. 25./VIII. 1651 war Joris Cats zum Befehlshaber der dortigen holländischen Flottenabteilung bestimmt worden<sup>2)</sup>. Joris Cats, Herr van Coulster, Sohn von Theophilus Cats und Maria de Bijе hatte schon 1639 an der Schlacht in the Downs gegen die Spanier teilgenommen<sup>3)</sup>. 23./III. 1652 wurde er nach dem Mittelmeer

<sup>1)</sup> Seekriegsgesch. von Stenzel, III, 70. — <sup>2)</sup> Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht, 14. Jaarg., 1858, III. Reeks, IV. Deel, p. 291. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 43; A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederl., Haarlem 1858, III. Deel, p. 263, adelig ist er wohl nicht gewesen, wenigstens den Quellen nach nicht, die hier genannt.



gesandt<sup>1)</sup>. Er hatte sich vor Toulon zu zeigen, um Wiederherstellung von durch französische Seeräuber geraubten Gütern zu fordern<sup>2)</sup>. Die Franzosen hatten die spanischen Waren in den holländischen Fahrzeugen beschlagnahmt, weil die Holländer die französischen und portugiesischen in den englischen an sich genommen<sup>3)</sup>. 3 Monate verweilte Cats vor Toulon und Marseille<sup>4)</sup>. Man war der Meinung, daß er besser getan hätte, dem Chevalier de la Ferrière, Befehlshaber der französischen Streitkräfte zur See im Mittelmeer, gegen den spanischen Admiral Don Juan d'Austria vor Barcelona Unterstützung zu gewähren, statt unter so nichtigen Vorwänden so lange vor Toulon zu verweilen. Der Chevalier de la Ferrière konnte keine Hilfe von César de Vendôme erhalten, da dieser seine Macht in Brest zusammenhalten zu müssen glaubte<sup>5)</sup>. Engländerseits soll man befürchtet haben, daß die französische Flotte, wenn sie vor Barcelona Erfolg gehabt, im Verein mit der holländischen über ihre Smyrnafahrer herfallen würde<sup>6)</sup>. 27./VI./7./VII. erschien Cats mit 14 Schiffen vor Livorno<sup>7)</sup>. Dasselbst war im Laufe des Juni Henry Appleton mit den Smyrnafahrern hinter dem Leuchtturm des Hafens eingelaufen<sup>8)</sup>. Henry Appleton, zu Hull geboren, war ein gemäßigter Puritaner und hatte vor dieser Zeit die Leitung von Handelsfahrzeugen unter sich gehabt<sup>9)</sup>. Als Nachfolger des Kapitän Hall war er in den Staatsdienst eingetreten<sup>10)</sup>. 1651 befand er sich mit seiner Kauffahrteiflotte auf der Heimfahrt. Er war durch die Straße von Messina nach Cypern, von da zurück nach Smyrna und Zante (Zakynthos) bis Livorno gesegelt<sup>11)</sup>. Cats drohte vergeblich, Appleton in Grund schießen zu wollen, wenn er die Ladung seiner Handelsfahrzeuge weiter löschen würde<sup>12)</sup>. Zur Sicherung der Engländer ließ der

<sup>1)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., 's-Gravenhage 1723, I, 34. — <sup>2)</sup> Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht, 1858, III. Reeks, IV. Deel, p. 292; England in the Mediterranean by Corbett, New-York 1904, I, 245. — <sup>3)</sup> England in the Mediterranean by Corbett, I, 246. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 237, 276, 293, 329; A Life of Badiley by Spalding, p. 74, 80. — <sup>5)</sup> England in the Mediterranean by Corbett, I, 254—255. — <sup>6)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 81. — <sup>7)</sup> L. van Aitzema, III, XXXII, 748, 766; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 315, 335, 357; Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 47; Leven van C. Tromp, p. 67; Basnage, I, 263; England in the Mediterranean by Corbett, I, 247; A Life of Badiley by Spalding, p. 83. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 305; Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 47. — <sup>9)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 56. — <sup>10)</sup> England in the Mediterranean, by Corbett I, 240. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 237, 240; A Life of Badiley by Spalding, p. 55, 74. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 315, 330; Leven van C. Tromp, p. 67; Basnage, I, 263; A Life of Badiley by Spalding, p. 82, 85.

Gouverneur alle Geschütze der Forts und Kastelle auf die Holländer richten<sup>1)</sup>. Die Güter der noch nicht entladen gewesenen Schiffe Sampson III, Mary, Levant Merchant of Armenia wurden beim Lazarett untergebracht<sup>2)</sup>. Appleton, seiner Waren entledigt, machte sich klar zum Gefecht, ließ die Schiffsborde mit Schanzkleidern behängen, 2 Tonnen Schießpulver an die Nocken der Raen befestigen und die Blutflagge aufstecken. Aber Cats wagte nicht, seine Drohung wahrzumachen, es kam zu keinem Kampf<sup>3)</sup>. Er war kein Mann der Tat, nur aufbrausend und heftig im ersten Augenblick<sup>4)</sup>. Er genügte den Anforderungen seiner Stellung nicht<sup>5)</sup>. Der Großherzog von Toskana soll sich über sein Betragen beklagt haben<sup>6)</sup>. An seine Stelle kam Jan van Galen<sup>7)</sup>. Er wurde geboren um 1604/5 zu Essen (Kreis Düsseldorf, ehemalige Grafschaft Mark). Seine Eltern waren Johann von Galen und Agnes Hekking, seine Großeltern Giesebrecht von Galen und Sibylle von Oel, seine Urgroßeltern Adam von Galen und Margaretha Bongaarden (aus dem Stamme von Papendorp)<sup>8)</sup>. Er war jedenfalls ein Vetter 2. oder 3. Grades von dem Bischof von Münster, Christoph Bernhard von Galen, der später mit den Holländern Krieg führte. Letzterer war 1606 auf Kastell Bisping bei Rinkerode (Bezirk Münster) geboren und hatte Theoderich von Galen und Katharina von Hörde (gebürtig von Eringerfeld bei Dortmund) zu Eltern<sup>9)</sup>. Jan van Galen trat vom 13. Jahre an in holländischen Seedienst<sup>10)</sup>. Vom gemeinen Matrosen<sup>11)</sup> brachte er es um 1630 zum Kapitän bei den Direktoren. 1631 führte er „de zwarte Leeuw“ gegen die Dünkirchner<sup>12)</sup>, 1632 „de Mars“, 1633 „Maurits“<sup>13)</sup>. Er wurde in der Seite verwundet<sup>14)</sup>. Er trat in den Dienst der Admiralität von Amsterdam<sup>15)</sup>, 1636 war

1) Calendar of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 316, 330; Leven van C. Tromp, p. 70; A Life of Badiley by Spalding, p. 82. — 2) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 325; vgl. Basnage, I, 263. Cats hat nicht die Schiffe Appletons zur Ausladung gezwungen. — 3) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 47; L. v. d. Bos, p. 430. — 4) A. de Wicquefort, II, 157. — 5) L. v. Aitzema, III, XXXII, 747—48; Leven van C. Tromp, p. 67. — 6) Basnage, I, 263; De Nederl. Zee-macht door Backer Dirks, I, 339; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 19—20. — 7) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 48; Holl. Mercurius, 1652, p. 85; L. v. Aitzema, III, XXXII, 721; Leven van C. Tromp, p. 67. — 8) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 2—4; L. v. d. Bos, p. 413. — 9) Bernard van Galen, vorst-bisschop van Munster door P. Corstiens, Rotterdam 1872, p. 10. — 10) Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 461. — 11) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 4. — 12) Ibid., p. 6; L. v. d. Bos, p. 413; Leven van C. Tromp, p. 98. — 13) L. v. d. Bos, p. 413; Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 7—8. — 14) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 12. — 15) L. v. d. Bos, p. 415.

er Kapitän von „de Bul“<sup>1)</sup>. Er nahm 1639 an der Schlacht bei the Downs teil und focht gegen Antonio d'Quendo in derselben<sup>2)</sup>. 1642 bestieg er „Prins Willem“<sup>3)</sup>. 1647 befiel ihn eine schwere Krankheit<sup>4)</sup>. 1649 befand er sich unter den Befehlen von Cats vor Cadiz, zu Puerto de Santa Maria (gegenüber Cadiz) erhielt er zahlreiche Wunden (2 am Kopf, 2 an der Schulter und linken Hand, 1 an der Seite, 1 im Rücken, 1 am Nabel, 2 am rechten Bein)<sup>5)</sup>. 1650 erschien er vor Saleh (Marokko am Atlantischen Ozean)<sup>6)</sup>. Er führte das Schiff „de Roos“<sup>7)</sup>. „The great Boar“ oder „Der große Eber“ wurde er von den Engländern genannt (A Life of Badiley by Spalding, p. 206, 207, 218).

Cats kehrte zu Lande nach Hause zurück<sup>8)</sup>, J. van Galen zog 3./VIII. 1652 gleichfalls auf dem Landwege nach Livorno<sup>9)</sup>. Auf seiner Reise berührte er folgende Orte und Gegenden: Amsterdam, Gelderland, Mörs (nördlich von Krefeld), Köln, Westermwald, Limburg a. Lahn (Limbruck), Camberg (Cameryk), Königstein (Rgzb. Wiesbaden, Kr. Taunus), Darmstadt, Bensheim (Bersum) im Odenwald, Heidelberg, Heildelshem (Heydensche) bei Karlsruhe, Vaihingen (Fuijngen) a. Enz (Neckarkreis), Cannstadt a. Neckar, Plochingen (Blockingen) a. Neckar, Geislingen (Gyslingen) im Donaukreis, Ulm, Leipheim (Lippa) a. Donau, Burgau (Burga) a. Mindel, Biberbach (Biberich) a. Schmutter, Augsburg, Landsberg a. Lech, Partenkirchen (Porterkirg) a. Partnach, Mittenwald a. Isar, Innsbruck, Klausen (Clauser) a. Eisack, Bozen (Bolsaen), Neumarkt a. d. Etsch, Trient a. d. Etsch (Trente d'Adisi [Athesis], hier sollte er, der deutsche Sieger über englische Flottenteile, zum letztenmal seine Heimat sehen), Verona, Pellegrina (nordöstlich von Mantua), Revere a. Po (Revero), Bomporto a. Banaro (Bon Porto), Bologna (Bononie), Florenz, Empoli (westsüdwestlich von Florenz). Von hier wurde er in einer mit 6 Schimmeln bespannten großherzoglichen Kutsche nach Pisa und Livorno gefahren<sup>10)</sup>. 22./VIII./2./IX. kam er in Livorno

1) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 15; L. v. d. Bos, p. 417. — 2) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 24—25; Leven van C. Tromp, p. 98. — 3) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 27. — 4) Ibid., p. 32; L. v. d. Bos, p. 421. — 5) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 39; L. v. d. Bos, p. 425. — 6) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 40; L. v. d. Bos, p. 426; Leven van C. Tromp, p. 98. — 7) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 44; L. v. d. Bos, p. 428. — 8) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 380. — 9) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 45; L. v. d. Bos, p. 429. — 10) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 45—47; L. v. d. Bos, p. 429—30; Leven van C. Tromp, p. 68.

an<sup>1)</sup>. Ferdinando II. von Toskana stand, als von Natur schwacher Mensch, unter der Herrschaft seiner Großmutter Christine von Lothringen (Tochter Karls III.) und seiner Mutter Maria Magdalena von Österreich (Schwester Kaiser Ferdinands II.). Unter der Regentschaft war der Handel in die Hände der Engländer und Holländer geraten<sup>2)</sup>. Der äußere Hafen Livornos war für dieselben bestimmt, der innere für die Galeeren des Großherzogs. Der erstere war umgeben von einem steinernen Hafendamm oder Mole. Nach der Landseite der Mole zu befand sich das Lazarett. Südlich von der Mitte des Hafendamms stand der Leuchtturm. 3—4 Meilen seewärts, nach NW zu, war die Sandbank Meloria, 9 km lang, 2 km breit<sup>3)</sup>. Sie bildete ein großes Hindernis für das Manövrieren und Entschlüpfen<sup>4)</sup>. Die um den wichtigen Handel sehr besorgte holländische Regierung war, mehr als der englische Staatsrat, bemüht gewesen, die Seestreitkräfte im Mittelmeer zu verstärken<sup>5)</sup>. Die Bestimmung wurde getroffen, daß ein zu Kriegszwecken bewaffnetes holländisches Handelsschiff im Mittelmeer nicht unter 180 Lasten groß und nicht unter 24 Kanonen 50 Mann stark sein durfte<sup>6)</sup>. Unter de Ruijters Flotte hatten sich schon im August 1652 einige für das Mittelmeer bestimmte Kriegsschiffe befunden<sup>7)</sup>. Auch ein Brander wurde gesandt<sup>8)</sup>. Außer den 14 holländischen Kampffahrzeugen zu Livorno kreuzte ungefähr die gleiche Anzahl, um die Spanienfahrer aufzunehmen. Diese hätten allein schon die Straße von Gibraltar den Engländern versperren können<sup>9)</sup>. Etwa 28 Kriegsschiffe oder bewaffnete Kauffahrer waren also holländischerseits im Mittelmeer<sup>10)</sup>. — Richard Badiley, ein strenger Puritaner (A Life of Badiley by Spalding, p. 3), hatte ebenfalls den Auftrag erhalten, mit einer Flottenabteilung einige Kauffahrer nach der Levante zu begleiten und Engländer, die in türkische Gefangenschaft geraten, loszukaufen<sup>11)</sup>. Er hatte 1637 „Advance“ befehligt und mit

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 380, 390, 393; England in the Mediterranean by Corbett, I, 248. — <sup>2)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 66. — <sup>3)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 65. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 176. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 82. — <sup>6)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 459. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 451; England in the Mediterranean by Corbett, I, 415, siehe früher. — <sup>8)</sup> England in the Mediterranean, by Corbett I, 451. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 222—23; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 325; A Life of Badiley by Spalding, p. 90. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 134; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 71; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 390; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 460, hier sind wohl die später gemieteten Kauffahrer mit hinzugerechnet worden (siehe später). — <sup>11)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 134.

ihm eine Mittelmeerfahrt angetreten. In Aleppo hatte er die Bekanntschaft des englischen Residenten zu Livorno, Charles Longland, gemacht<sup>1)</sup>. Bei seinem Erscheinen vor Tunis hatte er viel von den dortigen Bewohnern zu erdulden<sup>2)</sup>. (1655 forderte Blake Genugtuung hierfür [A Life of Badiley by Spalding, p. 291]. Man sieht hieraus, daß das stolze England, sobald es in seiner Macht lag, seine Untertanen nicht ungestraft schädigen ließ.) 1649 trat er als Kapitän in die Kriegsflotte ein<sup>3)</sup>. Er bestieg Happy Entrance I<sup>4)</sup>, 1651 befehligte er James<sup>5)</sup>, dann Paragon<sup>6)</sup>. Die Kauffahrer, welche er zu geleiten hatte, waren 31./XII. 1651 ohne Sicherungsfahrzeuge abgefahren. Er beschloß deshalb von the Downs aus ihnen nachzusegeln<sup>7)</sup>. Auch seine Kriegsschiffe hatte er nicht in der Hand, er mußte erst the Nightingale (James Reynolds) aussenden, um Elizabeth (Jonas Reeves) zu suchen. Außerdem war ihm noch Phoenix I (John Wadsworth) unterstellt<sup>8)</sup>. Er segelte an Plymouth und Falmouth vorbei nach Cadiz. Er fuhr der spanischen Küste entlang nach Alicante. Hier stießen „William and Thomas“ (Godolphin) und „Lewis“ (Ell) zu ihm<sup>9)</sup>. Von dort lief er nach Ibiza (Iversey), einer Pitijusen-Insel<sup>10)</sup>. 14./II. gelangte er an Mallorca vorbei nach Genua und Livorno<sup>11)</sup>. Auf seiner Weiterfahrt in die Levante begegnete er bei Zante dem heimwärtssegelnden Appleton<sup>12)</sup>. Sein Endziel war Iskanderun (Scanderoon, Alexandrette, nordöstlich von Cypern)<sup>13)</sup>. 23./VIII. war er wieder, auf der Rückfahrt begriffen, in Zante angekommen. Hier erreichte ihn Owen Co x<sup>14)</sup>. Letzterer, ein früherer Leutnant des Phoenix I<sup>15)</sup>, hatte sein Schiff Constant Warwick (wohl zu Appletons Geschwader gehörig, Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 305), weil unrein, zu Genua reinigen lassen<sup>16)</sup>. Er war von da aus nach Livorno gesegelt. Appleton hatte ihn, außerdem noch 2 Felucken (zweimastiges Mittelmeerfahrzeug mit Lateinsegeln und Rudern), ausgesandt, um Badiley von seiner Lage in

1) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 505; A Life of Badiley by Spalding, p. 355. — 2) A Life of Badiley by Spalding, p. 291. — 3) Ibid., p. 3. — 4) Ibid., p. 3; vgl. England in the Mediterranean, I, 248. 1640 wird wohl ein Druckfehler sein. — 5) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 378; A Life of Badiley by Spalding, p. 54, 68. — 6) A Life of Badiley by Spalding, p. 68—69. — 7) Ibid., p. 70. — 8) Ibid., p. 68—69. — 9) Ibid., p. 68, 69, 71. — 10) Ibid., p. 71. — 11) A Life of Badiley by Spalding, p. 72. — 12) Ibid., p. 74. — 13) Ibid., p. 97, 98. — 14) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 117, 346, 380, 384; A Life of Badiley by Spalding, p. 97—98; England in the Mediterranean by Corbett, I, 249. — 15) Sir R. Bakers chronicle, p. 633. — 16) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 315, 335; vgl. England in the Mediterranean by Corbett, I, 249, er soll daselbst J. van Galen zu beobachten gehabt haben, dies ist wohl nicht zutreffend.

Kenntnis zu setzen, seine Hilfe zu erbitten und ihn zugleich vor der ihm durch J. van Galen drohenden Gefahr zu warnen<sup>1)</sup>. Es war ein Glück für Badiley, daß Cox ihn angetroffen<sup>2)</sup>. Ersterer lief nun an Kephalaria vorbei durch die Straße von Messina direkt auf Livorno zu, da er der Meinung war, die Holländer würden ihm bei Capo Spartivento (Südspitze von Sardinien) auflauern und ihn hier abschneiden wollen. Er gedachte so an ihnen vorbeizulaufen und Livorno vor denselben zu erreichen<sup>3)</sup>. Er hatte sich verrechnet, er traf die Holländer 27./VIII./6./IX. nachmittags zwischen Elba und Korsika, südlich von der ersteren Insel bei Monte Christo an<sup>4)</sup>. J. van Galen soll schon bei seinem Aufenthalt in Florenz in Erfahrung gebracht haben, daß Appleton die Verpflichtung eingegangen, innerhalb Sicht des Leuchtturms von Livorno nicht zu kämpfen. Er konnte deshalb unbesorgt anderwärts seine Gegner aufsuchen<sup>5)</sup>. Von der Anwesenheit eines zweiten englischen Geschwaders im Mittelmeer wird er jedenfalls Kenntnis gehabt haben. 26./VIII./5./IX. abends soll er Livorno verlassen haben<sup>6)</sup>. 27./VIII./6./IX. morgens sichtete er die Engländer, aber erst nachmittags holte er sie ein<sup>7)</sup>. Die in Livorno befindlichen englischen Schiffe hielt er mit ungefähr 5—6 Kampffahrzeugen unter Antonius van Zalingen (Salinge) eingeschlossen<sup>8)</sup>.

Die vor Livorno gebliebenen holländischen Schiffe waren:

	Kanonen	Mann
Antonius van Zalingen, de Zon van Amsterdam <sup>9)</sup>	40	140
Sijbrand Jansz Mol, de witte Olijphant (Elefante Bianco)	ca. 28	100
Jan Richewijn (Rijkhoven), Ter-Goes <sup>10)</sup>	40	130
Jan Uitenhout (Wijttenhout, Uitenhoven), Zutphen II <sup>11)</sup>	36	130

1) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 384, 391; A Life of Badiley by Spalding, p. 89. — 2) England in the Mediterranean by Corbett, I, 249. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 401, 402; Letters rel. to the f. D. w., I, 18; A Life of Badiley by Spalding, p. 99, 100. — 4) Letters rel. to the f. D. w., I, 18; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 401; Basnage, I, 263; England in the Mediterranean by Corbett, I, 250; A Life of Badiley by Spalding, p. 100. — 5) A Life of Badiley by Spalding, p. 96. — 6) Holl. Mercurius, 1652, p. 94. — 7) Ibid.; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 384, 391, 393, wonach die Abfahrt erst 27./VIII./6./IX. erfolgt sein soll. Da J. van Galen abends am 26./VIII./5./IX. sich außerhalb des Hafens schon begeben, um nicht bemerkt zu werden, folglich erst am anderen Morgen sichtbar wurde, vermutete man sein Auslaufen wohl erst 27./VIII./6./IX. — 8) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 47; L. v. d. Bos, p. 431; Basnage, I, 263; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 462; A Life of Badiley by Spalding, p. 97; England in the Mediterranean by Corbett, I, 249, 251 — 9) Letters rel. to the f. D. w., IV, 308. — 10) Ibid. — 11) Ibid.

	Kanonen	Mann
Jan (Hendrik) Govertsz, de Ster (Stella) . . . . .	28	100
Meindert Teunisz Osterwout (Oostwout, Oostvaart), Salomons Ordeel (Guiditio di Salomone) . . . . .	ca. 28	100

Folgende Schiffe unter Henry Appleton wurden dadurch ihrer Bewegungsfreiheit beraubt<sup>1)</sup>:

Henry Appleton, Leopard I (Luijpaard, Kanonen Leopardo) <sup>2)</sup> . . . . .	52—62 <sup>3)</sup>	180—230
John Witheridge <sup>4)</sup> , Henry Bonadventure (Buo- ventura) <sup>5)</sup> . . . . .	44—50 <sup>6)</sup>	180—200
John Wood, Peregrine (Peregrino) <sup>7)</sup> . . . . .	30—36 <sup>8)</sup>	70—90
Stephen Marsh, Levant Merchant of Armenia (Mercante di Levante) . . . . .	24—28 <sup>9)</sup>	60—80
Gilbert Roope <sup>10)</sup> , Mary (Maria) . . . . .	30 <sup>11)</sup>	70
John Edge, Merchants Relief <sup>12)</sup> . . . . .	18 <sup>13)</sup>	—

Edward Seaman, Sampson III (s. später) und Hunter waren gleichfalls im Hafen von Livorno (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 305, 325; A Life of Badiley by Spalding, p. 114), kamen aber als für den sofortigen Kampf bereite Fahrzeuge nicht in Betracht. Leopard und Henry Bonadventure wurden einige Zeit später durch den Prinzen von Wales (nachherigen Charles II.) von Ferdinando II. von Toskana gefordert, da sie von Rebellen geraubt worden seien (A Life of Badiley by Spalding, p. 165).

<sup>1)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 117. — <sup>2)</sup> Publications of the N. R. S., vol. VII, London 1896, John Hollond, His first discourse of the navy, 1638, p. 29, Leopard, gebaut 1634, 515 Tonnen; vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 377, 387 Tonnen, 40 Kanonen, 180 Mann, es müßte wenigstens 487 Tonnen heißen; Leven van M. de Ruijter, I, 106, Tiger genannt. — <sup>3)</sup> Heath's Chronicle, II, 336; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; L. v. d. Bos, p. 430; Holl. Mercurius, 1653, p. 26. 50 metallene, 4 achteckige kupferne mit der Aufschrift Henr. Octav. Rex. Aug. Hybern, 230 Mann; Ontstelde zee, p. 100, 60—62 Kanonen; Lediard, II, 551, 52 Kanonen, 180 Mann. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 392; A Life of Badiley by Spalding, p. 57, 73. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 68; An History of M. A. by Charnock, II, 377, 479 Tonnen, nicht zu verwechseln mit Bonaventure, 1649 gebaut; A descriptive catalogue of the n. m., I, 268—80. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Holl. Mercurius, 1653, p. 26; Thijsius, p. 1; Narratione, p. 2; Ontstelde zee, p. 99; Witsen, II, 462. — <sup>7)</sup> Pilgrim oder St. Joris (Ontstelde zee, p. 102). Eigentümer dieses Schiffes waren Badiley (A Life of Badiley by Spalding, p. 259) und Samuel Wilson (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 314), 300 Tonnen (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 314. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Holl. Mercurius, 1653, p. 26; Thijsius, p. 1; Ontstelde zee, p. 102. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Holl. Mercurius, 1653, p. 26; Lediard, II, 551; vgl. Ontstelde zee, p. 101, 36—38 Kanonen, diese Angabe ist zu hoch gegriffen. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 514; Leven van C. Tromp, p. 94, Robbey. — <sup>11)</sup> Lediard, II, 551. — <sup>12)</sup> Eigentümer war James Wiche (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 525), Kapitän John Edge (ibid., VI, 228). — <sup>13)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 117.

Die Angaben der Stärke von J. van Galens Flottenabteilung wird auf 8<sup>1)</sup>, 10<sup>2)</sup>, 11<sup>3)</sup>, 14<sup>4)</sup> und 16<sup>5)</sup> Schiffe angegeben. Wir können wohl mit der größten Wahrscheinlichkeit annehmen, daß er 10 eigene Fahrzeuge und eine englische Prise unter seinem Befehl gehabt hat.

	Kanonen	Mann
Jan van Galen, Jaarsveld I . . . . .	42—44 <sup>6)</sup>	150
Vicekommodore Albert Cornelisz, 't Jonge Hoen von Hoorn, Prinses Roijaal <sup>7)</sup> . . . . .	34	140
Contrekommodore Blok von Zeeland, Zeelandia I <sup>8)</sup>	34	120
Jacob de Boer (de Grootte Boer) <sup>9)</sup> , de Eentracht van Enkhuizen No. 1 of Eendracht II (Concordia) <sup>10)</sup>	40	140
Hendrik Klaasz, Swart, de 7 Provincien I <sup>11)</sup> . . . . .	40	140
David Jansz Bont, de Maan (Luna) <sup>12)</sup> . . . . .	40	130—140
Cornelis Barendsz Slord (Sloost, Slooth) <sup>13)</sup> , de Jonge Prins (Principe) <sup>14)</sup> . . . . .	28	115
Cornelis Tromp, de Maagd van Enkhuizen I (Fanciulla d'Enchhuizen) <sup>15)</sup> . . . . .	34	110
Andries de Boer <sup>16)</sup> , Zeelandia III (Klein-Zeelandia) <sup>17)</sup>	—	—
Dirk Krijnsz Verveen, Haarlem <sup>18)</sup> , . . . . .	40	140
— de witte Duif (the Dove of Bristol) <sup>19)</sup>	—	—

1) Letters rel. to the f. D. w., I, 18. — 2) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 47; L. v. d. Bos, p. 430; A. de Wicquefort, II, 158; Holl. Mercurius, 1652, p. 94; L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; B. Whitlocke's Memorials, p. 520; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 384; Leven van C. Tromp, p. 68; England in the Mediterranean by Corbett, I, 251; A Life of Badiley by Spalding, p. 97. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 391, 393, 401, 402; L. v. d. Bos, p. 431. — 4) England in the Mediterranean by Corbett, I, p. 250. — 5) Sir Baker's Chronicle, p. 633, letztere Zahl wird wohl verdruckt worden sein, statt 10. — 6) Letters rel. to the f. D. w., IV, 310; Leven van C. Tromp, p. 68. — 7) Letters rel. to the f. D. w., IV, 314, nicht Prins en Prinses, wie in Leven van C. Tromp, p. 68, berichtet wird. — 8) Letters rel. to the f. D. w., IV, 310. — 9) De Navorscher, 48 Jaarg., Utrecht 1898, p. 436—438. Jacob Cornelisz de Boer oder de Grootte Boer war 1635 verh. mit Tetje Alberts, hatte 5 Kinder: 1. Cornelis, um 1636 geboren, wurde Kapitän 1656, verh. an Grietje Simons de Semeijns, hatte 8 Kinder. 2. Albert getauft, 1640. 3. Maarten getauft 1642, wurde Kapitän, verh. 1667 an Lijsbeth Jans. 4. Reinier, geb. 1644. 5. 1 Kind, geb. 1650. — 10) Letters rel. to the f. D. w., IV, 315. — 11) Ibid., IV, 308. — 12) Ibid.; Leven van C. Tromp, p. 95. — 13) Thurloe, A Collection of the St. Papers, I, 346. — 14) Letters rel. to the f. D. w., IV, 315, nicht, wie in Leven van C. Tromp, p. 68, angegeben, Oranjeboom. — 15) Letters rel. to the f. D. w., IV, 308; Cornelis Tromp zum erstenmal tätig 1648 vor Algier (Life of de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 115), seit 1650 Kapitän (Onze Mannen ter zee door Scheurleer, I, 174). — 16) Wohl ein Bruder oder Vetter von Jacob de Boer. — 17) Thurloe, A Collection of the St. Papers, I, 346, the little St. Shancus vielleicht aus Klein-Zeelandus verstümmelt. — 18) Letters rel. to the f. D. w., IV, 308. — 19) Durch Bont hinter Korsika erobert (L. v. d. Bos, p. 431).



Die Zahl von Richard Badileys Schiffen wird zwischen 8<sup>1)</sup> und 9<sup>2)</sup> angenommen. Da Badiley in seinem Bericht selbst nur 4 Kriegsschiffe und 4 bewaffnete Handelsfahrzeuge aufgeführt hat<sup>3)</sup>, so kann diese Menge auch allein in Frage kommen. Bei der Anzahl 9 wird Nightingale<sup>4)</sup> mitgerechnet worden sein, aber ersteres Schiff wie Lewis müssen sich von Badileys Flottenabteilung unterwegs wieder getrennt haben.

	Kanonen	Mann
Richard Badiley, Paragon <sup>5)</sup> . . . . .	52—54 <sup>6)</sup>	260—280
1. Leutnant John Steele <sup>7)</sup> , 2. Leutnant Thomas Hughes (A Life of Badiley by Spalding, p. 193).		
Jonas Reeves (Pieffs) <sup>8)</sup> , Elizabeth (Betty) <sup>9)</sup> . .	42	180
John Wadsworth <sup>10)</sup> , Phoenix I <sup>11)</sup> . . . . .	40 <sup>12)</sup>	160
Clerk Chr. Bovey (A Life of Badisley by Spalding, p. 104).		
Owen Cox <sup>12)</sup> , Constant Warwick II <sup>13)</sup> . . . .	32—34	140—160
Jonas Poole <sup>14)</sup> , Mary Rose of Iskanderun <sup>15)</sup> .	32—40 <sup>16)</sup>	—

1) A. de Wicquefort, II, 158; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 401, 402; L. v. Aitzema, III, XXXII, 748; Heath's Chronicle, II, 328; Leven van C. Tromp, p. 67; Basnage, I, 263; Lediard, II, 545. — 2) Hollandsche Mercurius, 1652, p. 94; Ontstelde zee, p. 47; England in the Mediterranean by Corbett, I, 250; vgl. Letters rel. to the f. D. w., I, 18, 5 Kriegsschiffe, 10 Handelsschiffe, bei letzteren wird wohl ein Druckfehler vorliegen. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 402; A Life of Badiley by Spalding, p. 109. — 4) Vgl. Letters rel. to the f. D. w., I, 68, 24 Kanonen, 90 Mann; England in the Mediterranean by Corbett, I, 245. — 5) Alias Henrietta Maria (Oppenheim, p. 338), 1632 geb., 793 Tonnen (Publications of the N. R. S., vol. VII, London 1896, John Hollond, His first discourse of the navy, 1638, p. 29); vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 377, 52 Kanonen, 260 Mann, 593 Tonnen, hier liegt ein Druckfehler vor, da ibid., II, 383, 54 Kanonen, 260 Mann, 793 Tonnen angegeben; Memorials of the life of Penn, I, 236, 809 Tonnen. — 6) L. v. d. Bos, p. 432; Leven van C. Tromp, p. 68. — 7) A Life of Badiley by Spalding, p. 207, 208; England in the Mediterranean by Corbett, I, 248. — 8) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 545, Rookes, eine Namensverdrehung. — 9) A descriptive catalogue of the n. m., I, 266—80, 1647 gebaut. — 10) L. v. d. Bos, p. 432; Leven van C. Tromp, p. 68. — 11) A descriptive catalogue of the n. m., I, 266—80, 1647 gebaut; An History of the M. A. by Charnock, II, 378, 384. — 12) L. v. d. Bos, p. 432; Leven van C. Tromp, p. 68. — 13) Letters rel. to the f. D. w., I, 68, nicht zu verwechseln mit dem 1646 gebauten Schiff (A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 266—80), sondern ein um 1647 gekauftes Schiff (Memorials of the life of Penn, I, 238), darum auch in Kanonenzahl, Mannschaft und Tonnage oft falsch angegeben; L. v. d. Bos, p. 432; Leven van C. Tromp, p. 68; vgl. An History of M. A. by Charnock, II, 378, 383, 32 Kanonen, 140 Mann, 306—315 Tonnen; Memorials of the life of Penn, I, 238, 26 Kanonen, 96 Mann, 320 Tonnen; The ship, its origin, by Steinitz, p. 226, 32 Kanonen, 140 Mann, 315 Tonnen; Ancien and modern ships by G. C. V. Holmes, London 1900, I, 111, 32 Kanonen, 140 Mann, 315 Tonnen. — 14) L. v. d. Bos, p. 432. — 15) Miteigentümer Charles Longland, 40 Kanonen, 400 Tonnen (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 30). — 16) L. v. d. Bos, p. 432.

	Kanonon	Mann
John Wise (Wyts) <sup>1)</sup> , Richard and William of Iskanderun <sup>2)</sup> . . . . .	28	—
George Hughes, Thomas Bonadventure of Iskanderun <sup>3)</sup> . . . . .	.ca. 28	—
Godolphin, William and Thomas of Smyrna <sup>4)</sup>	30	—

Die Engländer hatten also damals 14 Kampffahrzeuge an 2 Stellen beisammen<sup>5)</sup>. Die bewaffneten Kauffahrer führten 4—500 Ballen Seide, 3—4 Millionen Gulden an Wert, mit sich<sup>6)</sup>.

Das Gefecht bei Monte Christo 27./VIII./6./IX. bis  
28./VIII./7./IX. 1652.

Die Engländer hatten sich längs des flachen Ufers des italienischen Festlandes gehalten<sup>7)</sup> (siehe Karte). Badiley konnte deshalb auch wegen der Nähe des Strandes dem Kampfe nicht ausweichen<sup>8)</sup>. Er erwartete mit den Marssegeln am Mars die Holländer in Halbmondsform<sup>9)</sup>. Zwischen 3 und 4 Uhr nachmittags erreichten sie einander und begannen ein Schußgefecht<sup>10)</sup>. Durch die weitertragenden Geschütze der Engländer erlitt Jaarsveld I an seinem laufenden Tauwerk Schaden, das Schiff wurde unlenksam und war schlecht zu steuern<sup>11)</sup>. Die Stille und das Anbrechen der Nacht (6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr Sonnenuntergang um diese Zeit) verhinderten den Nahkampf. Nur 4—500 Kanonenschüsse sollen auf beiden Seiten gefallen sein. Die bewaffneten Kauffahrer werden am wenigsten sich am Schießen beteiligt haben, sie sollen keine Neigung zum Kampf gehabt haben<sup>12)</sup>. Nach dem Sichten der Holländer war von Kapitän Cox eine Felucke an Appleton gesandt worden,

<sup>1)</sup> L. v. d. Bos, p. 432. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 189, aber nicht Richard und Thomas, wie L. v. d. Bos, p. 432, angegeben; vgl. Leven van C. Tromp, p. 68 ungenannt. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 133, 137, 149, 386, Thomas Jennings und Gilbert Keate oder Kent Eigentümer. — <sup>4)</sup> L. v. d. Bos, p. 432; vgl. Leven van C. Tromp, p. 68 ungenannt; A Life of Badiley by Spalding, p. 186. — <sup>5)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 460, berichtet von 15 Schiffen und 1 Brander, er wird Nightingale mitgerechnet haben, der Brander wurde erst später verwendet. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 94; Ontstelde zee, p. 47. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 94; Ontstelde zee, p. 47; Leven van C. Tromp, p. 68. — <sup>8)</sup> Leven van C. Tromp, p. 69. — <sup>9)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 48; Leven van C. Tromp, p. 68—69; Basnage, I, 263. Die Halbmondsform ist wohl so zu verstehen, daß die bewaffneten Kauffahrer etwas zurückgezogen, in der Mitte, die Kriegsschiffe an den Seiten weiter vorgebogen sich befanden; vgl. A Life of Badiley by Spalding, p. 100. — <sup>10)</sup> L. v. d. Bos, p. 432; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 402; Basnage, I, 263; A Life of Badiley by Spalding, p. 109; England in the Mediterranean by Corbett, I, 2, 51. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; L. v. d. Bos, p. 432; Leven van C. Tromp, p. 68. — <sup>12)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 48; A Life of Badiley by Spalding, p. 100, 101, 102; England in the Mediterranean by Corbett, I, 251.

um ihn zur Unterstützung Badileys zu veranlassen. Aber Appleton hatte sich durch seine Verpflichtung die Hände gebunden<sup>1)</sup>. Er war krank<sup>2)</sup>. Er wollte seine Kapitäne nicht allein fechten lassen<sup>3)</sup>, auch ohne die Handelsfahrzeuge nicht auslaufen<sup>4)</sup>. Die Eigentümer der letzteren hatten ihren Schiffsbefehlshabern den Eintritt in den Staatsdienst noch nicht bewilligt (Cal. of the St. P. D., 1651—52, IV, 358). Leopard und Henry Bonadventure wurden aus



**Das Gefecht bis Monte-Christo 27./VIII./6./IX. bis 28./IX./7./IX. 1652.**

der Mole geschleppt noch an demselben Abend. Ihnen sollten am folgenden Morgen Mary, Peregrine, Levant Merchant of Armenia und Merchants Relief nachfolgen<sup>5)</sup>. Unter diesen Umständen

<sup>1)</sup> Siehe vorher; A Life of Badiley by Spalding, p. 97, 101, 115—116. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 391; A Life of Badiley by Spalding, p. 116; England in the Mediterranean by Corbett, I, 249, 253. — <sup>3)</sup> England in the Mediterranean by Corbett, I, 253. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 358, 410. — <sup>5)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 117.

war auf Appletons rechtzeitige Hilfe keineswegs zu rechnen. In der Nacht gerieten ca. 4 holländische Schiffe durch die Stille oder Flut von J. van Galens Geschwader ab<sup>1)</sup>. Letzterer ließ, wahrscheinlich um weitere Abirrungen zu vermeiden, 2 Laternen vor den Kajütenfenstern und 1 Laterne oben an der Flaggen-  
spindel anzünden<sup>2)</sup>. Badiley hatte seinen bewaffneten Kauf-  
fahrern befohlen, sich dicht beim Wind zu halten und sich selbst  
zu sichern<sup>3)</sup>. Sie liefen nachts voraus, suchten Elba zu erreichen  
und ihre kostbaren Waren in Sicherheit zu bringen<sup>4)</sup>. Sie konnten  
sich am folgenden Tage nicht mehr am Streit beteiligen, wie Ba-  
diley fälschlich berichtet (A Life of Badiley by Spalding, p. 110).

28./VIII./7./IX. Der Wind wehte aus O<sup>5)</sup>. Beide Flotten  
hatten sich der Insel Monte Christo inzwischen noch mehr ge-  
nähert<sup>6)</sup>. J. van Galen wird dem nach der obengenannten Insel  
zustrebenden Badiley dicht nachgefolgt sein, um sein Entkommen  
nach Livorno zu verhindern. Wegen der Nähe des Strandes war  
kein Ausweichen möglich<sup>7)</sup>. Badiley war der vorderste, dann  
folgten Constant Warwick II, Phoenix I und Elizabeth<sup>8)</sup>. Der  
Erstere hatte geboten, nicht eher zu schießen, bis der Schall seiner  
großen Glocke zu hören<sup>9)</sup>, und sich dicht beieinander zu halten,  
um nicht abgeschnitten zu werden<sup>10)</sup>. Er soll auch befohlen  
haben, auf Musketenschußweite nur zu feuern (England in the  
Mediterranean by Corbett, I, 251). Mangel an Geschößmaterial  
kann allein die Ursache zu dieser Verfügung gewesen sein. Etwa  
um die Mittagszeit soll das Gefecht begonnen haben<sup>11)</sup>. Die engli-  
schen schweren weitertragenden Geschütze übten aus der Ent-  
fernung wieder eine gute Wirkung aus und hinderten eine Zeitlang  
die Holländer am Nahkampf und Entern<sup>12)</sup>. Badileys Befehl,  
nur auf kurze Entfernung zu schießen, wurde also außer Acht

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 48; A. de Wicquefort, II, 158; Holl. Mercurius, 1652, p. 94; Ontstelde zee, p. 47; Leven van C. Tromp, p. 68. — <sup>2)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 48; L. v. d. Bos, p. 432; Leven van C. Tromp, p. 68. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 18. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; Hollandsche Mercurius, 1652, p. 94; Leven an C. Tromp, p. 68; Basnage, I, 264; England in the Mediterranean by Corbett, I, 251. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 18. — <sup>6)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 48. — <sup>7)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 48. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 18. Bei diesen wenigen Schiffen kann er sich nicht wieder in Halbmondform aufgestellt haben, wie in Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 48, berichtet wird. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 18; England in the Mediterranean by Corbett, I, 252. — <sup>10)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 101. — <sup>11)</sup> England in the Mediterranean by Corbett, I, p. 251. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; A. de Wicquefort, II, 159; Letters relating to the f. D. w., I, 18.

gelassen anfänglich<sup>1)</sup> er hatte eben keine ausreichende Macht über seine Untergebenen. Jaarsveld I, im Kampf mit Paragon, lief Gefahr verbrannt zu werden. Dreimal hatte er Feuer an Bord. Seine Wand, Segel- und Seilwerk wurden meist in Stücke geschossen. 17 Schüsse erhielt er unter Wasser. 17—18 Mann wurden getötet, 27—30 verwundet<sup>2)</sup>. Badiley soll nach seinem Gefecht mit J. van Galen dreimal geentert worden sein<sup>3)</sup>. 4 holländische Schiffe umgaben ihn nacheinander<sup>4)</sup>. Die ersten 2 Enterer waren vermutlich der Vicekommodore 't Jonge Hoen und Contrekommodore Blok. Der erstere wird dabei wohl den Tod gefunden haben<sup>5)</sup>. Badiley schlug sie ab<sup>6)</sup>. Die zweiten Enterer waren Bont und Swart, sie und 35—40 Mann wurden getötet, ihre Schiffe zurückgetrieben<sup>7)</sup>. Hendrik Klaasz Swart hinterließ 2 Söhne Jan Hendriksz Swart und Volkert Hendriksz Swart (Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, II, 72). Der dritte Enterer war Jacob de Boer<sup>8)</sup>, er geriet Paragon vor den Bug, mußte aber wieder von ihm abweichen, weil beim Anlegen sein Großmast über Bord gefallen<sup>9)</sup>. Einige seiner Leute sprangen in Badileys Boot und brachten dies zum Sinken<sup>10)</sup>. Paragon, in Brand geraten, konnte sein Feuer wieder auslöschen<sup>11)</sup>. Er hatte 27 Mann tot, 57 verwundet; unter den letzteren befanden sich alle seine Offiziere<sup>12)</sup>. Er war sehr durchschossen in Masten, Segelstangen, Wand und Takelwerk, er hatte 50 Treffer unter Wasser<sup>13)</sup>. Constant Warwick II und Elizabeth waren bei Badiley geblieben und hatten ihn unterstützt<sup>14)</sup>, aber Phoenix I hatte die Order des letzteren nicht befolgt<sup>15)</sup>. Selbst

1) England in the Mediterranean by Corbett, I, 251. — 2) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 48; L. v. d. Bos, p. 432; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 403; Leven van C. Tromp, p. 69; Basnage, I, 264; Lediard, II, 546; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 463; England in the Mediterranean by Corbett, I, 252. — 3) Letters rel. to the f. D. w., I, 18. — 4) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 403; A Life of Badiley by Spalding, p. 102—103. — 5) Holl. Mercurius, 1652, p. 94. — 6) Letters rel. to the f. D. w., I, 18—19; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 403; A Life of Badiley by Spalding, p. 109—110. — 7) Holl. Mercurius, 1652, p. 94; Letters rel. to the f. D. w., I, 19; L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; A Life of Badiley by Spalding, p. 109—110. — 8) Nicht J. van Galen, wie Ontstelde zee, p. 47, verwechselt. — 9) L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; Holl. Mercurius, 1652, p. 94; Leven van C. Tromp, p. 69; Lediard, II, 546, nicht Badileys Großmast, wie Ontstelde zee, p. 47, irrtümlich berichtet, dieser fiel erst einige Zeit danach nieder (siehe später). — 10) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 403; A Life of Badiley by Spalding, p. 110. — 11) L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; Holl. Mercurius, 1652, p. 94; L. v. d. Bos, p. 432—33. — 12) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 403; A Life of Badiley by Spalding, p. 110—111; England in the Mediterranean by Corbett, I, p. 253, wohl die 2 Leutnants Steele und Hughes. — 13) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 403; A Life of Badiley by Spalding, p. 110—111. — 14) Cal. of the St. P. D. S., IV, 1651—52, p. 403; A Life of Badiley by Spalding, p. 102—103. — 15) Cal. of the S. P. D. S., 1651—52, IV, 403; A Life of Badiley by Spalding, p. 102.

die wenigen ihm unterstellten Schiffe verstand der englische Geschwaderführer nicht zusammenzuhalten. Sei es, daß Wadsworth glaubte ein übriges tun zu müssen zur Befreiung seines Vorgesetzten<sup>1)</sup>, sei es, daß er de Eendracht van Enkhuizen No. 1 für nicht kampffähig genug mehr hielt und so eine leichte Beute zu gewinnen hoffte<sup>2)</sup>, er segelte auf Jacob de Boer zu. Er kam hierbei auf Grund und mußte, um sich zu erleichtern, 4 Geschütze über Bord werfen<sup>3)</sup>. Weil sein Schiff unlenksam geworden, wurde es abgeschnitten, eingeholt und geentert<sup>4)</sup>. Es wird zuerst ein gegenseitiger Kampf von Bord zu Bord zwischen de Eendracht van Enkhuizen No. 1 und Phoenix I stattgefunden haben. Dadurch wurde es einem zweiten holländischen Schiff, vermutlich demjenigen Tromps, möglich, infolge der Entblößung des Phoenix I von Mannschaft an einer anscheinend weniger bedrohten Stelle, mit zur Eroberung des englischen Fahrzeuges beizutragen<sup>5)</sup>. Auch de Maagd van Enkhuizen I wird in diesem Streit den Großmast eingebüßt haben<sup>6)</sup>. Etwa 30 Leute verließen feige Kapitän Wadsworth und flohen in einem Boote; sie wurden von Badiley, dem viele Mannschaft kampfunfähig geworden, aufgenommen<sup>7)</sup>. Sie sprengten aus, die Holländer wären Riesen<sup>8)</sup>. Die Mannschaftsreste zogen sich in Ermangelung eines Vorderkastells in das Wachhaus zurück, sie verteidigten sich hier, solange das Pulver reichte. Die Holländer drückten die Messer zwischen die Türschwellen des Wachhauses, um die ledernen Gürtel, welche die Türteile zusammenhielten, zu durchschneiden. Auf dem Rückzuge von da nach dem unteren Deck wurden die letzten Mannschaften des Phoenix I gefangengenommen, darunter auch Wadsworth<sup>9)</sup>. 50 Mann waren tot, 20 verwundet<sup>10)</sup>. Die letzteren brachten die Holländer ans Land, die Gesunden zwangen sie, auf ihren Schiffen zu dienen<sup>11)</sup>. Die Ursache des Verlustes von Phoenix I (Holl. Mercurius 1652, p. 94; L. v. d. Bos, p. 432; L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; Het Leven van J. van Galen door Montanus, p. 48; Heath's Chronicle,

<sup>1)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 103; England in the Mediterranean by Corbett, I, 252. — <sup>2)</sup> The History of the British navy by Ch. D. Yonge, London 1866, I, 66. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 409. — <sup>4)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 103. — <sup>5)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 520; Letters rel. to the f. D. w., I, 19; A Life of Badiley by Spalding, p. 104. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 403; A Life of Badiley by Spalding, p. 104; England in the Mediterranean by Corbett, I, 252. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 453, 478; A Life of Badiley by Spalding, p. 103, 112. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 478. — <sup>9)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 104, 122. — <sup>10)</sup> Ibid., p. 103. — <sup>11)</sup> Ibid., p. 120.

II, 328; Leven van C. Tromp, p. 69; Basnage, I, 264) wird z. T. dem Mangel eines Vorderkastells<sup>1)</sup> und z. T. der Knappheit an Pulver und Kugeln<sup>2)</sup> zugeschrieben. Paragon hatte 800 Kugeln an diesem Tage verschossen<sup>3)</sup>; er soll nur noch 6 Faß Pulver oder einen Vorrat, um zehnmal die Breitseiten abfeuern zu können, gehabt haben, Constant Warwick II 4 Faß, Elizabeth 2 Faß<sup>4)</sup>. Badiley konnte nichts zur Befreiung des Phoenix I tun, da sein Schiff zu sehr mitgenommen<sup>5)</sup>. Cox und Reeves gaben Pulvermangel an als Grund, daß sie nichts zur Rettung ihres Kameraden gewagt<sup>6)</sup>. Wadsworth selbst tadelte beide sehr, daß sie ihn so im Stich gelassen<sup>7)</sup>. Badiley blieb dabei, daß die Nichtbefolgung seiner Order allein Schuld an Wadsworth Unglück wäre<sup>8)</sup>. Cox's Tätigkeit in dem Treffen wurde Lob gezollt<sup>9)</sup>, dagegen wurde Reeves' Verhalten in demselben abfällig beurteilt<sup>10)</sup>. Das Bauen von Vorderkastellen wurde bei Paragon und Elizabeth nach den Erfahrungen, die man mit dem Phoenix I gemacht, für dringend geboten erachtet<sup>11)</sup>. Wadsworth stürzte sich am 17./X. von seinem ehemaligen Schiff, an dessen Bord er gefangengehalten wurde, ins Meer und entkam zu Appleton<sup>12)</sup>. Er wurde kurz danach nach England entlassen<sup>13)</sup>. Kapitän William Hall, früherer Befehlshaber von the Dove of Bristol soll mit seinen zwei Söhnen gefangen worden sein in diesem Treffen<sup>14)</sup>. Er wurde im Dezember ausgewechselt<sup>15)</sup>. Die Holländer sollen 200 Tote gehabt haben<sup>16)</sup>. Jacob de Boer und Cornelis Tromp mußten, weil ihre Schiffe dienstuntauglich geworden, an die Küste von Korsika segeln<sup>17)</sup>. Die Holländer

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 403; Letters rel. to the f. D. w., I, 19. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 418. — <sup>3)</sup> Ibid., IV, 402; A Life of Badiley by Spalding, p. 109; England in the Mediterranean by Corbett, I, 252. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 403; England in the Mediterranean by Corbett, I, p. 253; vgl. The History of England by Oldmixon, London 1730, I, 407. — <sup>5)</sup> England in the Mediterranean by Corbett, I, 252. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 418. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 453; A Life of Badiley by Spalding, p. 123. — <sup>8)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 124. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 402. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 94. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 488; A Life of Badiley by Spalding, p. 120. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 453; A Life of Badiley by Spalding, 123—124. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 453; A Life of Badiley by Spalding, p. 125. — <sup>14)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 204. Sein Schiff hatte er an die Holländer verloren (siehe früher). Da Phoenix I allein als erbeutet in Frage kommt, so kann er nur an Bord desselben Schiffes gewesen sein oder sich auf Paragon befunden haben und beim Entern desselben von den Holländern gefangen worden sein. Keinesfalls ist er von der Mannschaft des Schiffes „de Zon“ festgenommen worden. — <sup>15)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—1654, VI, 168; A Life of Badiley by Spalding, p. 204. — <sup>16)</sup> England in the Mediterranean by Corbett, I, 252. — <sup>17)</sup> Het Leven van J. van Galen door Montanus, p. 48; L. v. d. Bos, p. 433.

splißten nachts die Haupttaue, wangten die Masten, verbanden die Verwundeten<sup>1)</sup>. Badiley war fähig mit Hilfe der Ruder (oar-ports)<sup>2)</sup> und Boote seine Fahrt fortzusetzen. Er mußte die ganze Nacht ohne Lichter bugsieren<sup>3)</sup>. Die Engländer stellten ihre zerschossenen Schiffe wieder her. Ihre Matrosen bekundeten Mutlosigkeit<sup>4)</sup>. 29./VIII./8./IX. Anfänglich herrschte lebhafter Wind, die Holländer hatten die Luv. Die englischen Seeleute hatten ihre beste Kleidung angezogen, als Zeichen, nicht fechten zu wollen. Um die Kanonen hatten sie so viel Plunder und Schutt gesammelt, um sie dienstuntauglich machen zu können. Sie drohten, das Steueruder schadhaf zu machen. Badiley befand sich ohne jede Autorität ihnen gegenüber. Sein Großmast fiel, weil zu sehr zerschossen, auf das Deck hinab, wohl infolge des vorhergegangenen lebhaften Windes<sup>5)</sup>. Die Kapitäne erklärten weiteren Widerstand für nutzlos<sup>6)</sup>. Die plötzlich eintretende Windstille rettete die Engländer, indem dieselbe die Erneuerung des feindlichen Angriffs unmöglich machte<sup>7)</sup>. Es glückte ihnen Porto-Longone, einen spanischen Hafen an der Ostseite von Elba rechtzeitig vor den Holländern zu erreichen<sup>8)</sup>. J. van Galen folgte Badiley von weitem<sup>9)</sup>. Der Sekretär oder Schloßvogt des Gouverneurs, Francisco Battista Brancaccio (Brancattio) duldete keinen feindseligen Akt im Hafen des Königs von Spanien, seines Herrn. 5 Geschütze hielten Wacht<sup>10)</sup>. Vergeblich sollen die Holländer Bestechungen versucht haben, um Gelegenheit zu erlangen über ihre Feinde herzufallen<sup>11)</sup>. Um den Engländern wenigstens die Zufuhr abzuschneiden, ließ J. v. Galen mit Soldaten bemannte Boote der Kapitäne Slord und Andries de Boer vor dem Hafen kreuzen<sup>12)</sup>. Das Bestatten der gefallenen holländischen Schiffsbefehlshaber 't Jonge Hoen, Bont

1) Het Leven van J. van Galen door Montanus, p. 48; Leven van C. Tromp, p. 69. — 2) England in the Mediterranean by Corbett, I, 235. — 3) Het Leven van J. van Galen door Montanus, p. 48; Leven van C. Tromp, p. 69; Gedenkstuk van Neêrlands Helden-daden ter zee door G. E. Gerrits, Amsterdam 1831, I, 400.—4) A Life of Badiley by Spalding, p. 105. — 5) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 478; A Life of Badiley by Spalding, p. 106, 112. — 6) A life of Badiley by Spalding, p. 107, 112. — 7) Ibid., p. 108, 112, 269. — 8) Het Leven van J. van Galen door Montanus, p. 48; L. v. d. Bos, p. 433; A. de Wic-quefort, II, 159; Leven van C. Tromp, p. 69; Basnage, I, 264; A Life of Badiley by Spalding, p. 109; vgl. Heath's Chronicle, II, 328. Dieser Autor sprach deshalb von einem Treffen bei Porto-Longone. — 9) L. v. Aitzema, III, XXXII, 749; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, VI, 478. — 10) Het Leven van J. van Galen door Montanus, p. 49; Leven van C. Tromp, p. 70; Basnage, I, 264; A Life of Badiley by Spalding, p. 119; England in the Mediterranean by Corbett, I, 253. — 11) A Life of Badiley by Spalding, p. 119. — 12) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 49; L. v. d. Bos, p. 433; Gedenkstuk van Neêrlands Helden-daden ter zee door Gerrits, I, 401.



und Swart erlaubte Brancaccio. Sie wurden beerdigt bei der Quelle, die Friedrich I. Barbarossa auf seinem Zuge von Österreich nach Italien, wohl 1158, gebohrt haben lassen soll<sup>1)</sup>. 40 Musketiere geleiteten die Leichen, dreimal wurde über das Grab geschossen<sup>2)</sup>. Man beschuldigte J. van Galen zu Unrecht, daß er seine Gegner nicht besser verfolgt<sup>3)</sup>. Seine Schiffe waren vom Kampf teilweise ziemlich mitgenommen, sie waren unsauber<sup>4)</sup>. Auf einen Bruch mit dem König von Spanien durch Erzwingen der Hafeneinfahrt durfte er es nicht ankommen lassen. Seine Aufgabe bestand nun darin, die zwei englischen Flottenabteilungen dauernd getrennt und eingeschlossen zu halten, so daß sie weder sich vereinen noch sich auf irgendeine Weise mit Machtmitteln zur See verstärken konnten. Die wirksame Blockierung zweier gefechtsfähiger Abteilungen in fremdem Hafen zeugte von der großen Tüchtigkeit J. van Galens auf militärischem, seemännischem und administrativem Gebiet. Die eigenen Streitkräfte hielt er vereint, die feindlichen getrennt<sup>5)</sup>. Wenn die Holländer auf Kreuzfahrt waren und ihre Schiffszahl für die Einschließung so verminderten, faßten die Engländer den Plan, durchzubrechen. J. v. Galen wußte stets denselben zu vereiteln durch rechtzeitiges Zurückrufen seiner Kampffahrzeuge<sup>6)</sup>.

Der Raub des Phoenix I. Cornelis Tromp bekam den Phoenix I, weil sein Schiff, de Maagd van Enkhuizen I in dem vorhergehenden Treffen sehr zerschossen wurde<sup>7)</sup>, wohl auch, weil er rühmlichen Anteil an der Gewinnung desselben gehabt (siehe vorher). Er hatte ihn im Angesichte seiner Gegner vor Livorno, mit nur 30 Mann anfänglich an Bord, kielholen und ausbessern lassen<sup>8)</sup>. Phoenix I bewegte sich eine Meile außerhalb des Hafens, um alle Nachrichten und jeden Entsatz für Badiley abzufangen<sup>9)</sup>. Seine Form, ein MustermodeLL im Schiffsbau, ließ den Holländern ein Vorbild für fregattenähnliche Fahrzeuge sehen<sup>10)</sup>. Sie benutzten ihn als Köder und ließen auf ihm die englische Georgs-Flagge wehen, um feindliche Handelsfahrzeuge heranzulocken<sup>11)</sup> und dann zu

<sup>1)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 49; L. v. d. Bos, p. 433; Holl. Mercurius, 1652, p. 94; Leven van C. Tromp, p. 70; Basnage, I, 264. — <sup>2)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 49. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 766; A. de Wicquefort, II, 159. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXII, 751. — <sup>5)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 72. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 164. — <sup>7)</sup> Leven van C. Tromp, p. 74. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 399, 421, 429; A Life of Badiley by Spalding, p. 122; England in the Mediterranean by Corbett, I, 257. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 392. — <sup>10)</sup> Heath's Chronicle, II, 330; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 4. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 4; A Life of Badiley by Spalding, p. 136.

nehmen oder zu versenken. Dies war ein unerträgliches Ärgernis für die Engländer, aber ganz im Sinne eines Cornelis Tromp<sup>1)</sup>. Durch die scheinbare Untätigkeit der ersteren wurden die Holländer in falsche Sicherheit gewiegt<sup>2)</sup>. 20./30./XI. 1652 hatten letztere einen guten Fischfang gemacht. Sie hatten, wohl durch die englische Flagge am Phoenix I herbeigezogen, Samuel Bonadventure, einen, Kauffahrer, beladen mit gesalzenem Kabeljau von Newfoundland, erbeutet<sup>3)</sup>. Sie wollten am Andreastage (30./XI. Apostel Andreas zu Patrae in Achaja gekreuzigt) ihre Freundschaft zur Religion des italienischen Landes sehen lassen. Vor dem Mittagessen hatte ein Mönch predigen müssen: „Fürchte dich nicht, denn du wirst Menschen fangen, von nun an folgt mir, ich will euch machen zu Fischern von Leuten“ (Ev. Lucae, Kap. V, v. 10)<sup>4)</sup>. Sie überließen sich dem Gelage und vernachlässigten, im Hafen von Livorno gute Ausschau zu halten. Die Wache schmauste auf eigene Rechnung<sup>5)</sup>. — John Witheridge war 2./IX. 1652 gestorben<sup>6)</sup> mit Hinterlassung einer Witwe Judah Witheridge (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 19). Der kühne stürmische Cox<sup>7)</sup> war zu seinem Nachfolger bestimmt worden<sup>8)</sup> und hatte 17./IX. den Befehl über Henry Bonadventure übernommen<sup>9)</sup>. Seine Versetzung von Porto-Longone nach Livorno hatte wohl zum Zweck, daß er Appleton beobachten und Badileys Interessen ihm gegenüber wahrnehmen sollte<sup>10)</sup>. Appleton konnte weder von Longland, der vornehmlich zum Verbrennen des Phoenix I riet<sup>11)</sup>, noch von Cox überredet werden zum Versuch, dieses kostbare Schiff wiederzugewinnen<sup>12)</sup>. Er schützte die vom Staatsrat erhaltene Weisung, sich mit aller schuldigen Achtung gegen den Großherzog zu betragen, vor<sup>13)</sup>. Er war also vorsichtig und wollte die Engländer im Mittelmeer nicht ihres einzigen Rückhaltes berauben. Wie sehr Appleton mit seinem Verhalten im Recht war, das sollten die Engländer bald zu ihrem Schaden erfahren,

---

1) A Life of Badiley by Spalding, p. 136. — 2) Ibid., p. 138. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 500; *ibid.*, 1652—53, V, 4. — 4) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 106; A Life of Badiley by Spalding, p. 143. — 5) A. de Wicquefort, II, 159; Leven van C. Tromp, p. 74; A Life of Badiley by Spalding, p. 138, 141. — 6) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 392; A Life of Badiley by Spalding, p. 57, 73, 116. — 7) A Life of Badiley by Spalding, p. 56. — 8) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 392; A Life of Badiley by Spalding, p. 127; England in the Mediterranean by Corbett, I, 257. — 9) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 407. — 10) A Life of Badiley by Spalding, p. 121. — 11) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 4. — 12) A Life of Badiley by Spalding, p. 122; England in the Mediterranean by Corbett, I, 257, 259. — 13) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 429; A Life of Badiley by Spalding, p. 130.

als sie gezwungen wurden, vorzeitig Livorno zu verlassen, ohne die Verstärkung aus der Heimat abwarten zu können, die ihnen doch nach der Schlacht bei Portland, wenn auch erst nach einiger Zeit, sicher in Aussicht stand. Im Oktober wurde Badiley zum Oberbefehlshaber sämtlicher an der italienischen Küste befindlicher englischen Seestreitkräfte ernannt und gab als solcher Cox die Erlaubnis, Phoenix I zu überfallen<sup>1)</sup>. Das Betragen des letzteren gegen Appleton wurde bald ein unerträgliches, einmal weil dieser nicht für eine Entführung des obengenannten Schiffes zu haben, zweitens weil Cox bei Badiley vollständigen Rückhalt hatte und nur ihn als Vorgesetzten anerkannte<sup>2)</sup>. Als er auf einige Zeit von Appleton verbannt und Leutnant Stephen Lyme von demselben an seine Stelle eingesetzt war, mußte er auf Badileys Betreiben wieder hergestellt werden<sup>3)</sup>. Cox hatte folgende Maßregeln getroffen. Er hatte 1—2 Marktboote gemietet und an Bord des Phoenix I wohlfeil guten Wein verkaufen lassen<sup>4)</sup>. Um den Großherzog nicht zu verletzen, sollte der Lärm mit Musketen und Pistolen möglichst vermieden werden<sup>5)</sup>. Nur als letztes Hilfsmittel sollten Schußwaffen gebraucht werden<sup>6)</sup>. Mit Piken, Messer<sup>7)</sup>, Säbel (Leven van C. Tromp, p. 74) und Keulen (Holl. Mercurius 1652, p. 113) sollte gekämpft werden, um keine Klagen zur Beunruhigung des Hafens zu geben. Cox versprach jedem Mann, der sich an der Unternehmung beteiligte, 10 £<sup>8)</sup>. Die Beute sollte nach einem spanischen Hafen gebracht werden, wo der Großherzog von Toskana keine Gerichtsbarkeit hatte. Es war mondlose Nacht mit dunklen Wolken. 3 Fahrzeuge zogen zum Raub aus mit vermittels Bast umwickelten Rudern. Das Boot war eine Schaluppe von Elizabeth mit Kapitän Cox und 14 Matrosen. Ihm folgten mit je einer Pinasse Leutnant Thomas Young vom Leopard I und Leutnant Lyme vom Henry Bonadventure mit je 34 Mann<sup>9)</sup>, in Summa 82 Freiwillige<sup>10)</sup>. Diese stammten von den

1) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 421; A Life of Badiley by Spalding, p. 129; England in the Mediterranean by Corbett, I, 260. — 2) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 465, 477, 478. — 3) Ibid., IV, 477, 494. — 4) Letters rel. to the f. D. w., I, 19; Oppenheim, p. 345. — 5) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 4. — 6) A Life of Badiley by Spalding, p. 138. — 7) Ibid., p. 139. — 8) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 376; A Life of Badiley by Spalding, p. 249; Oppenheim, p. 345. — 9) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 515; *ibid.*, 1652—53, V, 376; A Life of Badiley by Spalding, p. 139. — 10) Oppenheim, p. 345, vgl. 80 Mann, nämlich 14 unter Cox, je 33 unter Young und Lyme (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 503), 90 Mann oder 3 Boote à 30 (Holl. Mercurius, 1652, p. 112; Ontstelde zee, p. 56; Leven van C Tromp, p. 74), 2 Schaluppen mit 100 Mann (A. de Wicquefort, II, 159), 300 Mann (Heaths chronicle, II, 331), Cox allein 50 Mann (Letters rel. to the f. D. w., I, 19), letztere Zahl wohl verdruckt für 15.

Schiffen Leopard I, Henry Bonadventure, Peregrine und Sampson III<sup>1)</sup>. Cox sollte die Kabel abschneiden, Young sich des Steuerruders bemächtigen, Lyne die Segel führen<sup>2)</sup>. Der erstere verschwand mit der leichten Schaluppe in der Dunkelheit<sup>3)</sup>. Die schwerfällig segelnden Pinassen waren unfähig, ihn einzuholen, sie kehrten nach zweimaligem vergeblichem Suchen im Morgenrauen des 21./XI./1./XII. zum Leopard I zurück, wo sie Cox fanden. Alle 3 eilten zu Phoenix I zurück<sup>4)</sup>. Cox lief nach vorn quer vor die Klüsen, um das Kabeltau abzuschneiden, die 2 Pinassen segelten nach hinten, Lyne an die eine, Young an die andere Seite<sup>5)</sup>. Erst gaben sich die Engländer für Fischer aus, um die Wache zu täuschen, dann, in das Schiff gelangt, schlossen sie die Falltüren<sup>6)</sup>. Sie gewannen das obere Deck und kämpften die überraschten Holländer nieder<sup>7)</sup>. Sie führten auch Säckchen mit Mehl bei sich, um solches dem Feinde in die Augen zu streuen und ihn dadurch wehrlos zu machen<sup>8)</sup>. Leutnant Young wurde beim gewaltsamen Öffnen der großen Kajütentür durch Kopfschuß von Tromp getötet<sup>9)</sup>. Letzterer hatte sich in seiner Leichtfertigkeit und Unvorsichtigkeit bei dem Gelage betrunken<sup>10)</sup>. Aus tiefem Schläfe in seiner Koje erwacht, gab er ca. 10—12 Pistolenschüsse ab und sprang aus seinem Kajütenfenster in See<sup>11)</sup>. Tromp war *vino somnoque sepultus* gewesen (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colebrander, I, 42). Hierbei soll ihn das Messer eines englischen Matrosen da gestochen haben, wo ein tapferer Mann niemals stolz auf eine Schramme sein kann<sup>12)</sup>. Er rettete sich durch Schwimmen in das Boot eines holländischen Schiffs<sup>13)</sup>, wohl den zwarten Arend (Kapitän Pieter Teunisz Bonteboer)<sup>14)</sup>. Ein Kapitän war an Bord des Phoenix I nach dem Gelage mit Tromp geblieben. Es kann

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 376. — <sup>2)</sup> Ontstelde zee, p. 56; Leven van C. Tromp, p. 74. — <sup>3)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 139. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 503; Ontstelde zee, p. 57; Leven van C. Tromp, p. 74; A Life of Badiley by Spalding, p. 140. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 19; A Life of Badiley by Spalding, p. 141. — <sup>6)</sup> Heath's Chronicle, II, 331. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 19; A Life of Badiley by Spalding, p. 141. — <sup>8)</sup> Leven van C. Tromp, p. 74. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 503, 515; *ibid.*, 1653—54, VI, 58. — <sup>10)</sup> Belgium concernentia, Sammelband, Signatur TK 142, Nr. 17; Het tweede Deel van den oprechten Hollandschen Bootgesel, Rotterdam 1666, p. 15. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 20; Leven van C. Tromp, p. 74; England in the Mediterranean by Corbett, I, 260. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 503; A Life of Badiley by Spalding, p. 142. — <sup>13)</sup> Ontstelde zee, p. 57; L. v. Aitzema, III, XXXII, 766; Holl. Mercurius, 1652, p. 112; Heath's Chronicle, II, 331; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 503; Leven van C. Tromp, p. 74; vgl. A. de Wicquefort, II, 159. — <sup>14)</sup> The Butter Pot (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 503).

nur Kapitän Bonteboer gewesen sein<sup>1)</sup>; er rettete sich ebenfalls (A Life of Badiley by Spalding, p. 142). 1—2 Stunden soll der Kampf mit der Mannschaft gedauert haben<sup>2)</sup>. 6—9 Holländer wurden getötet<sup>3)</sup>, 13—15 verwundet<sup>4)</sup>, ca. 100 sollen in Verwahrung gebracht worden sein<sup>5)</sup>. 3 Engländer fielen, 5—6 wurden verletzt<sup>6)</sup>. Englische Mannschaften kletterten die Mastbäume hoch und spannten die Segel auf<sup>7)</sup>. Phoenix I war ein guter Segler<sup>8)</sup>. Die Holländer verfolgten ihn erst, nachdem er bereits eine ganze Flutzeit (4—5 Stunden) voraus war<sup>9)</sup>, mit 2 Schiffen<sup>10)</sup>, den zwarten Arend und de roode Haas<sup>11)</sup>. Letzterer war ein schwerfälliges Fahrzeug und zur Verfolgung ganz ungeeignet<sup>12)</sup>. Nach 6 Stunden verloren sie Phoenix I außer Sicht<sup>13)</sup>. J. van Galen geberdete sich wie ein Narr, als er vom Verluste dieses Schiffs hörte<sup>14)</sup>. 4 Kapitäne sandte er zum Großherzog, um Protest einzulegen und bei Nichtwiedererstattung mit dem Angriff auf die Engländer zu drohen<sup>15)</sup>. Über die geforderte Genugtuung stattete er Bericht in die Heimat ab<sup>16)</sup>. Der Großherzog soll 100 holländische Offiziere und Matrosen, die sich zufällig an Bord befanden, vorübergehend haben ins Gefängnis werfen lassen, infolge der Drohung J. van Galens<sup>17)</sup>. Aus dem gleichen Grunde wurde deren holländische Konsul Pedro van der Straten in seinem eignen Hause vorübergehend in Haft gehalten<sup>18)</sup>. Die Holländer sagten, sie hätten lieber 6 andere Schiffe verloren als Phoenix I<sup>19)</sup>. Martin Tromp tadelte seinen Sohn wegen dieses Vorkommnisses<sup>20)</sup>. Cox war nach Neapel gesegelt und ließ dem Phoenix I ein Vorder-

1) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 503; vgl. A Life of Badiley by Spalding, p. 141. — 2) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 515; *ibid.*, 1652—53, V, 44; Heath's Chronicle, II, 331; England in the Mediterranean by Corbett, I, 260. — 3) Holl. Mercurius, 1652, p. 113; Ontstelde zee, p. 57; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 515; *ibid.*, 1652—53, V, 44; Heath's Chronicle, II, 331; Leven van C. Tromp, p. 74. — 4) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 515; *ibid.*, 1652—53, V, 44. — 5) A Life of Badiley by Spalding, p. 143. — 6) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 515; *ibid.*, 1652—53, V, 44. — 7) A Life of Badiley by Spalding, p. 141. — 8) Heath's Chronicle, II, 330; Ontstelde zee, p. 57; Leven van C. Tromp, p. 74; A Life of Badiley by Spalding, p. 142 (im Widerspruch mit p. 205, 208). — 9) Holl. Mercurius, 1652, p. 113; Ontstelde zee, p. 57; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 515; A Life of Badiley by Spalding, p. 142; England in the Mediterranean by Corbett, I, 260. — 10) Leven van C. Tromp, p. 74. — 11) Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 503, „Red Hair“; A Life of Badiley by Spalding, p. 140. — 12) Cal. of the St. P. D. S., 1652—1653, V, 105. — 13) Letters rel. to the f. D. w., I, 20. — 14) Cal. of the St. P. D. S., 1652—1653, V, 105. — 15) Whitelocke's Memorials, p. 520; A Life of Badiley by Spalding, p. 144. — 16) J. de Witt, Secrete Resolutien van de St. van Hollandt ende West-Vries-landt, Utrecht 1717, I, 1. — 17) A Life of Badiley by Spalding, p. 176. — 18) Holl. Mercurius, 1653, p. 23. — 19) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 24; A Life of Badiley by Spalding, p. 146. — 20) Belgium concernentia, Nr. 17, Het tweede Deel van den oprechten Hollandschen Bootgesel, p. 15.

kastell bauen<sup>1)</sup>. Ihm wurden 500 £ bewilligt als Belohnung. Bis Juni 1653 ließ er jedoch seine Helfershelfer unbezahlt<sup>2)</sup>. Zirka 6 holländische Kriegsschiffe wurden später nach Neapel gesandt, um Phoenix I wiederzugewinnen<sup>3)</sup>. Sie kamen mit den Engländern zusammen und wurden von ihnen nach Messina gejagt<sup>4)</sup>. Letztere nahmen hierbei ein holländisches Fahrzeug, wohl „het roode Kruis van Hoorn“ (Red Cross of Hoorn)<sup>5)</sup>. Cox kehrte dann nach Porto-Longone zu Badiley zurück<sup>6)</sup>.

Ein zweites Ereignis, welches die Lage der Engländer im Mittelmeer beeinflusste, war der Streit mit der Schildwache. An Bord des Leopard I war ein holländischer Matrose, Bergh. Er galt für einen Spion. 23./XI. sprang er aus dem Schiff und rettete sich in das Häuschen der toskanischen Wache beim Lazarett<sup>7)</sup>. Appleton bestieg mit Leuten ein Boot zu seiner Verfolgung<sup>8)</sup>. Er landete, ließ Bergh aus dem Wachhäuschen schleppen, bedrohte die Schildwache mit Waffen und gab sogar den Leuten des Leopard I Befehl zum Feuern. Die Haltung eines herbeigeeilten toskanischen Offiziers und zweier Soldaten verhinderte die Entführung des Flüchtlings durch ein Boot und bewirkte seine Zurückbringung ans Land<sup>9)</sup>. Appletons Verhalten wurde als schwere Beleidigung empfunden<sup>10)</sup>. Der Gouverneur von Livorno ersuchte ihn, vor dem Gerichtshof von Pisa zu erscheinen<sup>11)</sup>. Er wurde 25./XI. daselbst in Haft genommen<sup>12)</sup>. 27./XI. bat Badiley Ferdinando II. von Toscana um Freilassung Appletons<sup>13)</sup>. Letzterer wurde daraufhin über Sto. Vincenzo (südlich von Livorno) mit Boot nach Porto Ferrajo gebracht<sup>14)</sup> und seines Kommandos vorläufig enthoben. Kapitän Jonas Poole (Mary-Rose of Iskanderun) wurde sein Stellvertreter<sup>15)</sup>.

1) Letters rel. to the f. D. w., I, 20; England in the Mediterranean by Corbett, I, 260. — 2) Oppenheim, p. 345; A Life of Badiley by Spalding, p. 283. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 94. — 4) Ibid., V, 133, 165, 166. — 5) Ibid., V, 165; A Life of Badiley by Spalding, p. 165, siehe später. — 6) Letters rel. to the f. D. w., I, 20; England in the Mediterranean by Corbett, I, 260. — 7) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 31, 40; A Life of Badiley by Spalding, p. 147—148. — 8) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 31—32; A Life of Badiley by Spalding, p. 147. — 9) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 32; *ibid.*, 1653—54, VI, 245; A Life of Badiley by Spalding, p. 184; England in the Mediterranean by Corbett, I, 261. — 10) A Life of Badiley by Spalding, p. 149, *che arriva ad esser punibile come delitto di Lesa Maesta.* — 11) *Ibid.*, p. 150. — 12) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 5, 40; A Life of Badiley by Spalding, p. 151. — 13) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 6; A Life of Badiley by Spalding, p. 155. — 14) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 40; A Life of Badiley by Spalding, p. 156. — 15) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 29—30; A Life of Badiley by Spalding, p. 157.

War durch diese zwei vorhergehenden Begebenheiten schon eine gewisse Spannung zwischen dem Großherzog und den Engländern entstanden, so wurde durch das Eintreffen der Nachricht von der Niederlage der letzteren bei Dungeness ein völliger Umschwung in der Haltung des ersteren erzeugt (s. früher). Badiley war wegen der Wegnahme des Phoenix I nach Pisa vorgeladen worden<sup>1)</sup>. Er wurde Ende Februar aufgefordert, den Hafen von Livorno zu verlassen, wenn er kein Kriegsschiff ausliefern würde, so lange, bis Phoenix I aus Neapel zurückgekommen<sup>2)</sup>. Er suchte vergeblich statt der Übergabe eines Fahrzeugs so viel Geld, als Phoenix I wert war, anzubieten<sup>3)</sup>. Er konnte nur erlangen, daß die Zeit des Bleibens der englischen Flotte im Hafen von Livorno bis auf 8./18./III. 1653 verlängert wurde<sup>4)</sup>. Zusage dieser unhaltbar gewordenen Lage mußte er mit allen Mitteln suchen, seine Seestreitkräfte so zu verstärken, daß ihm die Durchbrechung der zwei Blockaden möglich wurde. Von der Heimat hatte er zur Zeit keine Hilfe zu hoffen. Die geplante Sendung von Schiffen unter Peacock war durch das unglücklich verlaufene Treffen bei Dungeness vereitelt (siehe früher). Man bereute, daß man im Dezember nicht wenigstens 4 bewaffnete Kauffahrer mit starker Besatzung abgeschickt<sup>5)</sup>. Nach der Schlacht bei Portland war wieder erwogen worden, eine Flottenabteilung unter Contreadmiral Martin nach dem Mittelmeer zu senden<sup>6)</sup>. Mangel an Eisenwerk, das Fehlen vieler Vorderkastelle wie Schiffszimmerleute, verzögerte die Zurüstung dieser in der vorhergehenden Schlacht ziemlich zerschossenen Fahrzeuge allzusehr<sup>7)</sup>. Wenn die Engländer ihre Streitmacht vergrößern wollten, mußten sie Handelsschiffe in Venedig, Neapel, Genua und Alicante in Dienst zu nehmen suchen<sup>8)</sup>. Die Order, um Kauffahrer annehmen zu können, hatten sie sehr spät erlangt<sup>9)</sup>. Geld wurde ihnen nicht zugesandt und auf englische Wechsel wollte damals niemand recht solches vorschießen<sup>10)</sup>. Der Lebensunterhalt in Italien war an und für sich teuer. Brot kostete 25 sh

<sup>1)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 159. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 201; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Heath's Chronicle, II, 334, 336; L. v. d. Bos, p. 429 bis 430; A Life of Badiley by Spalding, p. 173; England in the Mediterranean by Corbett, I, 263. — <sup>3)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 174. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 182. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 317; vgl. *ibid.*, V, 94. — <sup>6)</sup> Ibid., V, 202; Letters rel. to the f. D. w., IV, 216—217; A Life of Badiley by Spalding, p. 226. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 243, 248, 254, 264. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 783; A Life of Badiley by Spalding, p. 132. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 443. — <sup>10)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 126.

pro Zentner, Fleisch 32 sh, Fisch das Doppelte<sup>1)</sup>. Elizabeth und Constant Warwick II wurden von Porto Longone nach Neapel befohlen, um Phoenix I und das dort gemietete Schiff Harry Bonadventure abzuholen<sup>2)</sup>. Cox und Reeves wurden, weil ungehorsam gegen den Vizekönig von Neapel, ins Gefängnis geworfen<sup>3)</sup> und mußten ihre Freiheit durch Aufgeben der Prisen het roode Kruis van Hoorn erkaufen<sup>4)</sup>. Um Rache zu nehmen für die Einkerkung derselben fuhr Blake 1655 nach Neapel<sup>5)</sup>. England duldete keine Beleidigung seiner Untertanen durch fremde Mächte, wenn seine Regierung stark dazu war. Harry Bonadventure mußte, weil ein zu träger Segler, in Messina bleiben<sup>6)</sup>. Cox kam mit Constant Warwick II, Elizabeth und Phoenix I nach Porto Ferrajo ohne gemietete Schiffe oder Prisen<sup>7)</sup>. Kapitän Poole wurde nach Venedig beordert, um dort Kauffahrer zu mieten. Diese sollten sich dann mit den Fahrzeugen zu Neapel vereinen und zusammen nach Livorno segeln, um die dortige Flottenabteilung so zu vergrößern, daß sie durchbrechen konnte<sup>8)</sup>. Für den in Venedig weilenden Poole wurde Appleton wieder eingesetzt<sup>9)</sup>. Der erstere fand dort Northumberland, Freeman, Bendish, Smyrna Factory und Vivian als für Kriegszwecke geeignete Fahrzeuge vor<sup>10)</sup>. Aber bis dieselben zugerüstet waren und von Venedig ankommen konnten, mußten die Engländer Livorno schon verlassen haben<sup>11)</sup>. Ungefähr 6 holländische Schiffe sollen vor Brindisi (Prov. Lecce) gelegen haben, um die englischen Fahrzeuge aus Venedig abzufangen<sup>12)</sup>. Badiley selbst glaubte in Porto Ferrajo eine Anzahl Kauffahrer konzentrieren zu können<sup>13)</sup>.

Waren die englischen Kapitäne z. T. schon untereinander uneinig und aufeinander eifersüchtig, so kam noch hinzu, daß sie teilweise Eigner von Schiffen und am Verlust der mit sich führenden Waren beteiligt waren<sup>14)</sup>. Auch dies tat ihrem Pflichteifer Eintrag. Die Befehlshaber der Kauffahrer waren meist nur unter

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 415. — <sup>2)</sup> Ibid., 1652—53, V, 5, 44, 84, 94; A Life of Badiley by Spalding, p. 163; England in the Mediterranean by Corbett, I, 262. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 132; A Life of Badiley by Spalding, p. 166. — <sup>4)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 174. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 288. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 165; A Life of Badiley by Spalding, p. 175. — <sup>7)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 175. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 30, 53, 58; A Life of Badiley by Spalding, p. 163. — <sup>9)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 184. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 192. — <sup>11)</sup> Ibid., V, 201. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 134; England in the Mediterranean by Corbett, I, 262—264. — <sup>13)</sup> England in the Mediterranean by Corbett, I, 262. — <sup>14)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 259.



Zwang in den Staatsdienst getreten<sup>1)</sup>. Die Mannschaften waren sehr aufrührerisch und disziplinlos<sup>2)</sup>. Sie waren lange von Hause fort, mit wenig Zahlung und viel Entbehrungen<sup>3)</sup>. Mangel an Mannschaft war vorhanden. Noch etwa 1000 Leute wurden dringend gewünscht<sup>4)</sup>. Ein Zweimonatsvorrat an Lebensmitteln war zur Fahrt nach England nötig<sup>5)</sup> und wurde beschafft<sup>6)</sup>. Von den 300 Faß Pulver und 40 Tonnen Kugeln, die fehlten<sup>7)</sup>, hatte Badiley nur 120 Faß Pulver und 2400 gewöhnliche oder Stangenkugeln erhalten<sup>8)</sup>, also nur  $\frac{1}{3}$  des Bedarfs. Bei den Engländern herrschte die Besorgnis, daß Prinz Rupert zu der holländischen Flotte gelangen könnte, man fürchtete dadurch ein Erlahmen der eigenen Matrosen im Kampf<sup>9)</sup>. — Die Holländer hatten für Schiffe von 3—400 Tonnen 2000 Taler pro Monat Miete bezahlt, namentlich für genuesische<sup>10)</sup>. Ihre Mannschaft vermehrten sie durch Werbung in Toulon und den Livorno benachbarten Häfen<sup>11)</sup>. Sie hatten Franzosen, Italiener, Engländer und Schotten an Bord<sup>12)</sup>. Von den zwei letzteren rechnete man 200 an Bord<sup>13)</sup>. Es sollen meistens Royalisten gewesen sein<sup>14)</sup>. J. v. Galen klagte trotzdem über Mangel an Offizieren und Mannschaften sowie über den geringen Dienstfeifer derselben<sup>15)</sup>. Ein großes Vorratsfahrzeug und 400 Mann kamen aus Holland<sup>16)</sup>. 7000 Pfund Pulver war der holländischen Flotte im Mittelmeer pro Schiff als Vorrat zugeteilt worden<sup>17)</sup>.

Wenn der Wind seewärts ging (westlicher, aufländiger Wind), war es für die Schiffe aus Livorno schwierig, auszulaufen und sich in Gefechtsordnung aufzustellen, bevor die Holländer angriffen<sup>18)</sup>. auch bei Nordwind war keine rechte Hilfe von Appleton zu erwarten, weil 24 Stunden vergingen, um die Fahrzeuge mit Ballast zu versehen<sup>19)</sup>. Wenn der Wind landwärts ging (östlicher, abländiger Wind) wurde Badiley am Kommen zur Befreiung des ersteren

---

<sup>1)</sup> Ibid., p. 231. — <sup>2)</sup> Publications of the N. R. S., vol. XLI, Letters rel. to the f. D. w., V, 3, 65, 79; Cal. of the St. P. D. S. 1652—53, V, 326—327; A Life of Badiley by Spalding, p. 237, siehe vorher. — <sup>3)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 231. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53 V, 94. — <sup>5)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 122. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 132. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 402, 421. — <sup>8)</sup> Ibid., IV, 435. — <sup>9)</sup> Ibid., 1652—53, V, 77; A Life of Badiley by Spalding, p. 164; England in the Mediterranean by Corbett, I, 261, 263, siehe früher. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 443. — <sup>11)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 125. — <sup>12)</sup> Ibid., p. 144. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 358. — <sup>14)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 89. — <sup>15)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 783. — <sup>16)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 146. — <sup>17)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 818. — <sup>18)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 187, 188, 189. — <sup>19)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 105.

gehindert<sup>1)</sup>. 30./I. 1653 warletzterer wohlaußer seinen Kriegsschiffen, mit Mary-Rose of Iskanderun, William and Thomas of Smyrna, Thomas Bonadventure of Iskanderun von Porto Longone nach Porto Ferrajo gesegelt<sup>2)</sup> 4./II. hatte er sich einen Brander gekauft<sup>3)</sup>.

Die einzelnen in Betracht kommenden Flottenabteilungen.

	Kanonen	Mann
Stephen Lyme <sup>4)</sup> , Henry Bonadventure . . . . .	44—50	180—200
Henry Appleton, Leopard I . . . . .	52—62	180—230
Schiffer Reynold Newnham <sup>5)</sup> .		
Kaplan Edward Spradborough <sup>6)</sup> .		
Proviantmeister Thomas Herbert <sup>7)</sup> .		
Edward Seaman <sup>8)</sup> , Sampson III (Samson) <sup>9)</sup> .	36—44 <sup>10)</sup>	90—130
Leutnant Henry Martin <sup>11)</sup> .		
Schiffer William Hall <sup>12)</sup> .		
Benjamin Fisher <sup>13)</sup> , Mary <sup>14)</sup> . . . . .	30	70
John Wood, Peregrine <sup>15)</sup> . . . . .	30—36	70—90
Schiffer Matthew Barrett <sup>16)</sup> .		
Schiffszimmermann John Butt <sup>17)</sup> .		
Stephen Marsh, Levant Merchant of Armenia <sup>18)</sup>	24—28	60—80
Richard Badiley, Paragon . . . . .	52—54	260—280
1. Leutnant John Steele, 2. Leutnant		
Thomas Hughes.		
Schiffer Anthony Watts <sup>19)</sup> .		
Korporal John Young <sup>20)</sup> .		

<sup>1)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 185, 188. — <sup>2)</sup> Cal of the St. P. D. S., 1652—53, V, 133. — <sup>3)</sup> Ibid., V, 148. — <sup>4)</sup> Stephen Lais (Witsen, II, 462). — <sup>5)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 125. — <sup>6)</sup> Ibid. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 597. — <sup>8)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 255; Edmund Zeeman (Witsen, II, 462; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 249). — <sup>9)</sup> Oud-Holland, Amsterdam 1899, I, 37, nach Nooms hatte Samson im Spiegel das Bild des Simson, die Tortüren von Ghaza (Ghizni, Ghaznei, Afghanistan) tragend; 2./XII. 1652 zum Staatsdienst gezwungen (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 3; A Life of Badiley by Spalding, p. 132 also eigentlich Sampson III. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Holl. Mercurius, 1653, p. 26; Ontstelde zee, p. 100 (3 Verdeck, 400 Last groß, ist übertrieben); Leven van C. Tromp, p. 94; Lediard, II, 551. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 568. — <sup>12)</sup> Ibid., VI, 168, früher Kapitän von der Dove of Bristol (siehe vorher). — <sup>13)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 190, 211. — <sup>14)</sup> Gilbert Roope war Eigentümer, die Ausrüstung kostete 3 £ 15 sh pro Mann und Monat (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 514), 2./XII. 1652 zum Staatsdienst gezwungen (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, p. 3). — <sup>15)</sup> Gemietet 31./X. 1652 zu 3 £ 15 sh pro Monat, Ausrüstung war 4500 £ wert (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 313—314), freiwillig in Dienst getreten schon vorher (Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 453; A Life of Badiley by Spalding, p. 132). — <sup>16)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 613. — <sup>17)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 122. — <sup>18)</sup> 2./XII. 1652 gezwungen in Staatsdienst getreten (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 3). — <sup>19)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 209. — <sup>20)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 613.

	Kanonen	Mann
Owen Cox <sup>1)</sup> , Phoenix I . . . . .	40	160
John Reeves, Elizabeth <sup>2)</sup> . . . . .	40	150
Upshott <sup>3)</sup> , Constant Warwick II . . . . .	32—34	140—160
Ell <sup>4)</sup> , Lewis <sup>5)</sup> . . . . .	—	—
Godolphin <sup>6)</sup> , William and Thomas of Smyrna .	30	—
Turtle <sup>7)</sup> , Mary-Rose of Iskanderun . . . . .	32—40	—
George Hughes, Thomas Bonadventure of Iskanderun . . . . .	ca. 28	—
Peter Whyting <sup>8)</sup> , Brander Charity <sup>9)</sup> .		
Jan van Galen, de 7 Provinciën I <sup>10)</sup> . . . . .	40	140
Vicekommodore Jacob de Boer <sup>11)</sup> (de Groote Boer) de Eendracht van Enkhuizen No. 1	40	140
Contrekommodore Cornelis Tromp <sup>12)</sup> , de Maan	40	130—140
Jacob Jansz Rooker <sup>13)</sup> , Julius Caesar (Guilio Cesare)	—	—
Bogaert <sup>14)</sup> , de Zon van Amsterdam (Sole) . . .	40	140
Herman Forme <sup>15)</sup> , Madonna della Vigna (de Maagd van de Wijnberg) . . . . .	—	—
C. Ham <sup>16)</sup> , de Maagd van Enkhuizen I . . . . .	34	110
Pieter Teunisz Bonteboer, den zwarten Arend (Aquila nera) . . . . .	28	100 <sup>17)</sup>
Pieter Jansz de Vries <sup>18)</sup> , Suzanna (Susanna) .	—	100
Pieter Roelofsz <sup>19)</sup> , ein Brander.		
Sijbrand Jansz Mol <sup>20)</sup> , de witte Olijphant.	28	100
Jan Richewijn, Ter Goes . . . . .	40	130
Cornelis Barendsz Slord, de Jonge Prins . . . .	28	115
Meindert Teunisz Oosterwout, Salomons Ordeel	28	100
Jan (Hendrik) Govertsz, de Ster . . . . .	28	100
Jan Uitenhout (Uijtenhove), Zutphen II . . . .	36	130
Adriaan Roodhaes <sup>21)</sup> , de roode Haas (Lepre rossa)	—	100

<sup>1)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 186. — <sup>2)</sup> Siehe später, 42 Kanonen, 180 Mann ist zu hoch angegeben. — <sup>3)</sup> Wie <sup>2)</sup>. — <sup>4)</sup> Ibid. — <sup>5)</sup> 2./XII. 1652 gezwungen in Dienst getreten (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 3). — <sup>6)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 186. — <sup>7)</sup> Ibid. — <sup>8)</sup> Ibid., p. 186, 206, 260. — <sup>9)</sup> Ontstelde zee, p. 101. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 308; Jaarsveld I war auf einer Fahrt an einem Felsen auf Grund gekommen (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 148, 164). — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 25; Narratione, p. 3; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 24; Narratione, p. 2. — <sup>13)</sup> Rother, Rocher (Holl. Mercurius, 1653, p. 24, 26; Narratione, p. 2). — <sup>14)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 24; Narratione, p. 2. — <sup>15)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 24; Narratione, p. 2; Fons (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797); Form (Witsen, II, 462); Fonnes (A. de Wicquefort, II, 162). — <sup>16)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 25; Narratione, p. 2. — <sup>17)</sup> Ibid.; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Letters rel. to the f. D. w., IV, 308. — <sup>18)</sup> Ein neuer Kapitän, sein erster Seezug (Ontstelde zee, p. 102); Holl. Mercurius, 1653, p. 25; Witsen, II, 462; Pieter de Vries (Narratione, p. 2). — <sup>19)</sup> Leven van C. Tromp, p. 94; vgl. die Liste (Oud-Holland, 1899, I, p. 37). — <sup>20)</sup> Witsen, II, 462; Narratione, p. 3. — <sup>21)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 25; Narratione, p. 2; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; vgl. die Liste (Oud-Holland, 1899, I, p. 37).

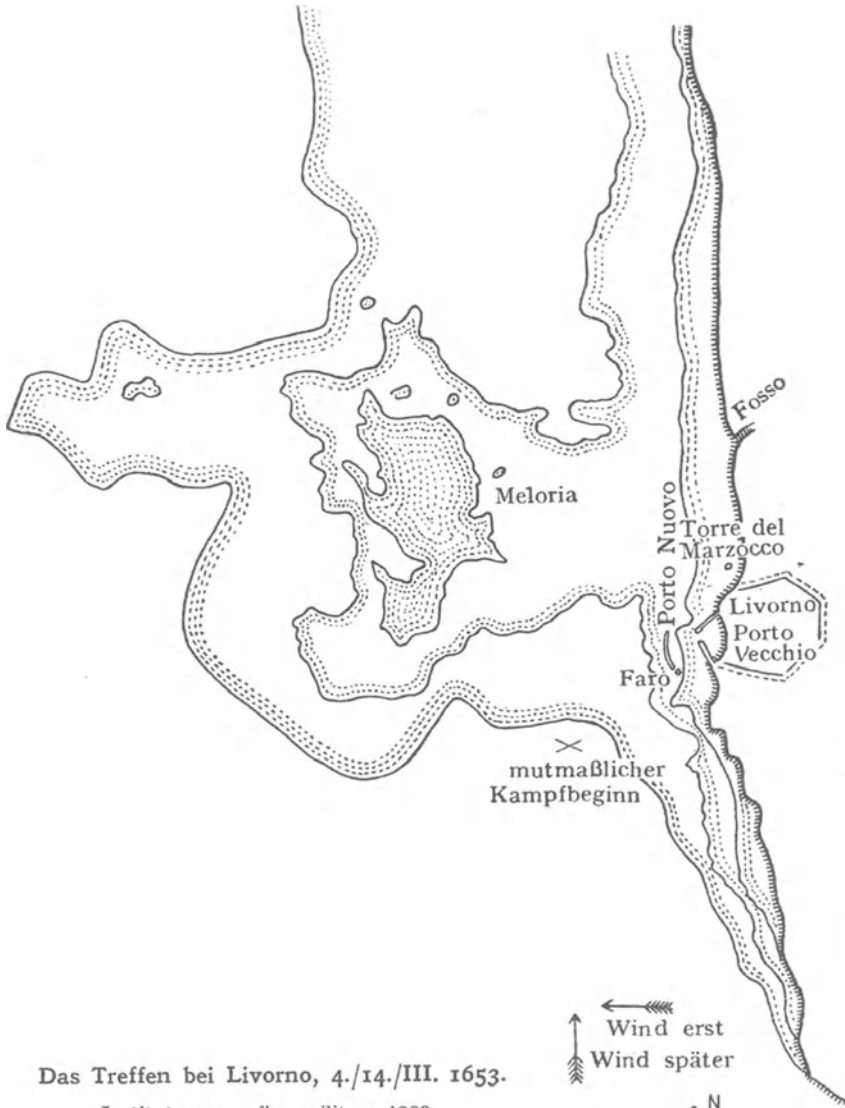
Das Treffen bei Livorno 4./14./III. 1653. Badiley hatte 28./II./9./III. 1653 4 Kriegsschiffe, 4 bewaffnete Kaufahrer und 1 Brander beisammen<sup>1)</sup>. Er segelte nachts von Porto Ferrajo ab. Das Wetter war günstig<sup>2)</sup>. Der Wind wehte aus W<sup>3)</sup>. Er tat klug daran, nicht den äußersten Tag zum Auslaufen abzuwarten<sup>4)</sup>, und hätte auch Vorteil davon gehabt, wenn er den Kampf besser zu leiten verstanden hätte<sup>5)</sup>. 1./10. III., 6 Uhr morgens war er vor Piombino, nordöstlich von Elba<sup>6)</sup>.

Er gab Appleton Weisungen. Letzterer sollte seine Schiffe bis außerhalb der Molenspitze von Livorno warpen (durch Ziehen an einer Leine, die an einem vorher von einem Boot fallen gelassenen Anker [warp] befestigt ist, fortbewegen). Bei seewärtigem Winde, wenn die Holländer sich auf Badiley stürzen würden, sollte er auslaufen und auferstern zuseheln. Er sollte Jan van Galen und Kapitän Lyme Badileys Gegner entern<sup>7)</sup>. J. van Galen muß dem englischen Oberbefehlshaber im vorigen Gefecht sehr viel Achtung eingeflößt haben, da dieser die Ehre des Kampfes Appleton zugewiesen, angeblich, damit letzterer seinen verlorenen Ruf wiedergewinnen sollte. Bei landwärtigem Winde wollte Badiley etwas südlicher segeln, um mehr Seeraum zu haben und um den Feind hinauszulocken<sup>8)</sup>. Diese Vorschriften gelangten Sonnenuntergang 1./10./III. vermittels einer Felucke in Appletons Hand. Die Engländer hatten zu spät und darum vergeblich um die Erlaubnis für Appleton nachgesucht, an der Sandbank Meloria unbelästigt vorbeisegeln zu dürfen<sup>9)</sup>. 2./12./III. morgens war Badiley vor dieser Untiefe angelangt, der Wind war noch westlich. Die Holländer, welche die Engländer sichteten, blieben in Halbmondform um die Mündung des Hafens von Livorno liegen und ließen sich nicht herauslocken, da einige ihrer in der Nachbarschaft kreuzenden Fahrzeuge

<sup>1)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 50; Thijsius, p. 1; Ontstelde zee, p. 97. Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 195; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Witsen, II, 461; Leven van M. de Ruiter, I, 105; A Life of Badiley by Spalding, p. 179, 197; England in the Mediterranean by Corbett, I, 264; vgl. Heath's Chronicle, II, 336; Leven van C. Tromp, p. 93—94; Basnage, I, 306; A Life of Badiley by Spalding, p. 186, 9 Schiffe und 1 Brander, unter diese 9 wurde eine Flüte oder Vorratsschiff mitgerechnet. — <sup>2)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 185; England in the Mediterranean by Corbett, I, 264. — <sup>3)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 188. — <sup>4)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 252, 253. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 252. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 186; England in the Mediterranean by Corbett, I, 264. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 195; Heath's Chronicle, II, 336; A Life of Badiley by Spalding, p. 186, 187, 189, 254—255; England in the Mediterranean by Corbett, I, 264—265. — <sup>8)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 188. — <sup>9)</sup> Ibid., p. 189.

noch nicht auf den Befehl hin, sich wieder zur Flotte zu verfügen, zurückgekehrt waren<sup>1)</sup>. 3./13./III. morgens war immer noch westlicher Wind. Weil die Gegner unbeweglich in ihrer Stellung verharrten, erteilte Badiley neuen Rat an Appleton, er sollte nachts zu entschlüpfen suchen oder an der Spitze der Mole bleiben, bis ersterer ihm nahe genug und angreifen konnte<sup>2)</sup>. 3 Kampf Fahrzeuge und einen Brander soll Badiley näher an die Holländer, um sie herbeizuziehen, haben heranssegeln lassen<sup>3)</sup>. Inzwischen wurde östlicher Wind<sup>4)</sup>. Appleton sagte einen Durchbruch zu, wenn Badiley sich innerhalb der Sandbank Meloria genähert<sup>5)</sup>. 3./13./III. abends ankerte letzterer nahe dem Leuchtturm, nachdem er eine Schwenkung gemacht, um den südlichen Flügel der holländischen Flotte zu vermeiden. Er sandte seinen Leutnant Thomas Hughes in einer Felucke zu Appleton mit dem Befehl, in der Nacht auszulaufen<sup>6)</sup>. Letzterer soll als vorsichtiger Mann geschwankt und keinen genügenden Eifer gezeigt haben zum Entschlüpfen, die Kapitäne teilweise unwillig zum Kriegsrat erschienen sein<sup>7)</sup>. Konnte Appleton hoffen, mit solchen Schiffsbefehlshabern etwas zu vollbringen, zu denen selbst Badiley kein Vertrauen hatte<sup>8)</sup>? Nur die Matrosen sollen Emsigkeit für das Auslaufen an den Tag gelegt haben. Sie hofften, endlich dabei wieder die Heimat zu erreichen. Die Nacht verlief ohne Entscheidung infolge Longlands Abwesenheit, ohne dessen Rat nichts unternommen werden sollte, und des wechselnden Windes<sup>9)</sup>. Thomas Hughes kehrte in der Morgendämmerung zurück. 4./14./III. Wegen des lebhaften Ostwindes mußte Badiley wieder jenseits der Sandbank Meloria hinaussegeln<sup>10)</sup>. 4 Schiffe befanden sich 4—5, 4 andere und der Brander ca. 10 Meilen von Livorno entfernt<sup>11)</sup>. Die Holländer waren in Bereitschaft mit Marssegeln, lose am Mars, und senkrechten Ankern<sup>12)</sup>. Auch den bewaffneten Kauffahrern war Teil an der Beute zugesagt<sup>13)</sup>. Sie hatten 16 Kampf Fahrzeuge und 1 Brander

1) Ontstelde zee, p. 97; Narratione, p. 1; A Life of Badiley by Spalding, p. 189, 190. — 2) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; A Life of Badiley by Spalding, p. 190, 191. — 3) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Ontstelde zee, p. 98; Narratione, p. 1; Witsen, II, 461; Basnage, I, 306. — 4) A Life of Badiley by Spalding, p. 191. — 5) Ibid., p. 192. — 6) Ibid., p. 193; England in the Mediterranean by Corbett, I, 266. — 7) A Life of Badiley by Spalding, p. 194. — 8) Ibid., p. 209. — 9) Ibid., p. 194, 195, 256, 257; England in the Mediterranean by Corbett, I, 266. — 10) Heath's Chronicle, II, 336; Witsen, II, 462; A Life of Badiley by Spalding, p. 195. — 11) Ontstelde zee, p. 98; Narratione, p. 1. — 12) A Life of Badiley by Spalding, p. 256. — 13) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797.

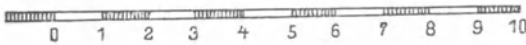


Das Treffen bei Livorno, 4./14./III. 1653.

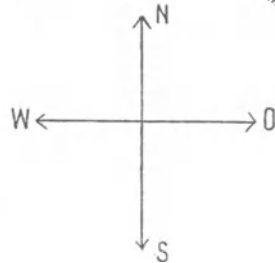
Instituto geografico militare 1909.

Riproduzione sistema Gliamas, Livorno, F<sup>o</sup> 111.

Scala chilometrica di 1 a 100,000.



← Wind erst  
↑ Wind später



vor Livorno beisammen<sup>1)</sup>, wahrscheinlich weil sie hier durch Versammlung ihrer Macht einen vorzeitigen Durchbruch oder eine Vereinigung der englischen Seestreitkräfte am besten hindern konnten. Als Badiley sich in offner See befand, lief J. van Galen aus, er hatte die Luv<sup>2)</sup>. Sobald er sich etwa eine Kanonenschußweite von der Mole entfernt hatte, begann Appleton den Hafen zu verlassen, nachdem seine Schiffe bis zum Leuchtturm bugsiert worden<sup>3)</sup>. Die Abfahrt des letzteren schien etwas vorzeitig erfolgt zu sein. Dieselbe hätte stattfinden müssen entweder, wenn Badiley sich in Musketenschußweite genähert oder wenn letzterer mit J. v. Galen handgemein geworden<sup>4)</sup>. Lyme war als tapferer Mann eifrig für das Auslaufen. Sein eigenmächtiges energisches Verhalten beeinflusste den vorsichtigen Appleton und riß ihn mit sich fort. Die Warnung Woods vor der Übereilung kam vergeblich zum Ausdruck<sup>5)</sup>. Longlands Wunsch war es ebenfalls vorher gewesen, in möglichster Eile auszusegeln (A Life of Badiley by Spalding, p. 255). Andererseits konnte Appleton eigentlich mit Recht annehmen, daß J. van Galen die stärkere Abteilung zuerst zu besiegen und die schwächere, ihn selbst, vorerst zu beobachten trachten würde. Der holländische Admiral tat gerade das Umgekehrte. Er schätzte Badiley zufolge des Gefechts bei Monte Christo sehr gering ein und hielt ihn vermutlich für den weniger ernsthaften Gegner. Appleton hatte 6 Kampffahrzeuge<sup>6)</sup>. Seine Segelordnung war: Henry Bonadventure, Leopard I, Sampson III, Mary, Peregrine, Levant Merchant of Armenia<sup>7)</sup>. Als ihn die Holländer bemerkten, ließ J. van Galen etwa 7 Schiffe zur Beobachtung Badileys zurück<sup>8)</sup> und fuhr mit dem andern Teil auf ihn zu<sup>9)</sup>. Er eröffnete das Feuer auf ihn, als dieser ungefähr eine

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 453, 500; *ibid.* 1652—53, V, 201; Witsen, II, 462; *Ontstelde zee*, p. III, p. 97; *Narratione*, p. 1, *Basnage I*, 306; *Gesch. v. N. Z. door J. C. de Jonge*, I, 464; *England in the Mediterranean* by Corbett, I, 264; vgl. *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—52, IV, 451; *ibid.*, 1652—53, V, 134; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 197, in *Summa* 25—27 Schiffe, davon 6 vor Venedig, 2 zu Messina; der Rest vor Livorno (siehe früher). — <sup>2)</sup> *A Life of Badiley by Spalding*, p. 196. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797. — *A Life of Badiley by Spalding*, p. 197, 200; *England in the Mediterranean* by Corbett, I, p. 266. — <sup>4)</sup> *Holl. Mercurius*, p. 27; *Cal. of the St. P. D. S.*, 1652—53, V, 248; *ibid.*, 1653—54, VI, 245; *Leven van M. de Ruiter*, I, 106; *Leven van C. Tromp*, p. 99; *Lediard*, II, 551; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 198, 215; *Rittmeyer, Seekriege*, I, 214. — <sup>5)</sup> *Cal. of the St. P. D. S.*, 1653—54, VI, 245; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 201. — <sup>6)</sup> *Thijsius*, p. 1. — <sup>7)</sup> *A Life of Badiley by Spalding*, p. 201. — <sup>8)</sup> *Ontstelde zee*, p. 98, 105; vgl. *Witsen*, II, 462, zirka 8 Schiffe. — <sup>9)</sup> *Het Leven van J. v. Galen door Montanus*, p. 50; *Heath's Chronicle*, II, 336; *Narratione*, p. 2; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 197, 200; *England in the Mediterranean* by Corbett, I, 266.

Kanonenschußweite vom Kastell gekommen<sup>1)</sup> und noch keine Gefechtsordnung gebildet hatte<sup>2)</sup>, zwischen 8—9 Uhr morgens<sup>3)</sup>. Etwa eine halbe Stunde seit Anfang des Streites<sup>4)</sup>, nach ca. 20 allgemeinen Abfeuerungen<sup>5)</sup> wurde mit einer Kugel von vielleicht der 3. Breitseite, die de 7 Provincien I als erstes Schiff abgegeben, die Pulverkammer des Henry Bonadventure getroffen<sup>6)</sup>. Kapitän Lyme und die meisten seiner Leute kamen um, als das Schiff in die Luft flog. Nur ca. 5—7 Mann wurden gerettet<sup>7)</sup>. Leopard I war ungefähr 3 Schiffslängen hinter Henry Bonadventure, sein Deck wurde bestreut mit zerbrochenem Holz, Körpern und Gliedern von Leuten, verwickeltem Seilwerk<sup>8)</sup>. Kaum hatte er sich etwas von diesem Hindernis befreit, wurde er auf der Backbordseite von Julius Caesar und de Zon van Amsterdam geentert. Sie matteten sich zunächst gegenseitig so ab, daß sie zuletzt keine Schüsse mehr wechselten<sup>9)</sup>. Sampson III wurde von Tromp geentert auf der einen Seite und bald danach von dem holländischen Brander auf der andern Seite. Die Leute des letzteren wurden nach der Anzündung des Branders in ein Boot gebracht. Die Flammen erreichten Sampson III und ergriffen nach geraumer Zeit auch den Pulverraum. Kaum konnte Tromp vor dem Auffliegen von seinem Gegner loskommen. Kapitän Seaman war an Bord von de Maan mit einigen seiner Leute als Gefangene gekommen, ebenso der Schiffer Hall, dessen einer Sohn getötet, der andere verwundet worden. Letzterer flog mit in die Luft, hielt sich dann aber schwimmend auf Schiffstrümmern, bis der Streit vorüber<sup>10)</sup>. Mit dem Kapitän zusammen wurden 42 Mann gerettet<sup>11)</sup>, meist in holländischen Schaluppen<sup>12)</sup>. Viele Leute sollen sich auch in die Boote

1) Ontstelde zee, p. 98. — 2) Witsen, II, 461. — 3) Ontstelde zee, p. 98; Thijsius, p. 1. — 4) Thijsius, p. 1. — 5) A Life of Badiley by Spalding, p. 122. — 6) Holl. Mercurius, 1653, p. 26; L. v. d. Bos, p. 434, 530; A. de Wicquefort, II, 161; Witsen, II, 462; Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 50; Narratione, p. 2; Leven van M. de Ruiter, I, 105. — 7) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Heath's Chronicle, II, 336; Whitlocke's Memorials, p. 528; Ontstelde zee, p. 99; Narratione, p. 2; Thijsius, p. 1; Leven van C. Tromp, p. 95; Basnage, I, 306; vgl. Witsen, II, 462; 200 Mann lebend geborgen, vielleicht ein Druckfehler für 20. — 8) A Life of Badiley by Spalding, p. 202. — 9) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Ontstelde zee, p. 100; Heath's Chronicle, II, 336; Witsen, II, 462; A Life of Badiley by Spalding, p. 202. — 10) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Narratione, p. 2; Thijsius, p. 1; Heath's Chronicle, II, 336; Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 50; L. v. d. Bos, p. 434, 530; Witsen, II, 462; A Life of Badiley by Spalding, p. 203, 204, 218. — 11) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; L. v. d. Bos, p. 530; vgl. Ontstelde zee, p. 100, 14 Mann gerettet von 3—400 Mann. Sampson hatte höchstens 130 Mann, die Zahl 14 ist wohl verdruckt für 41. — 12) Het Leven van J. van Galen door Montanus, p. 50.



von Mary geflüchtet haben<sup>1)</sup>. Letztere befand sich nur ganz vorübergehend in Gefahr, sie segelte, ohne sich in einen Nahkampf einzulassen, zu Badileys Geschwader, um sich beizeiten in Sicherheit zu bringen<sup>2)</sup>. 3 holländische Schiffe griffen Peregrine an<sup>3)</sup>. Kapitän Roodhaes, der einzige, der sich aus der Beobachtungsabteilung gegenüber Badiley hervorwagte und am Nahkampf beteiligte, schoß den Großmast des Kapitän Wood nieder<sup>4)</sup>. Letzterer geriet mit seinem Besanmast fest am Bugspriet des hinzukommenden Pieter de Vries. Dieser schoß mit seinen Bugkanonen den Besanmast (nicht Großmast) nieder. Um Wood auf die Seite zu treiben, warf er einen Anker aus. Dies mißglückte. Er mußte seinen Anker abkappen. Kapitän Bonteboer lief an ihm vorbei auf Peregrine zu, setzte Volk auf dessen Oberlauf und zwang ihn ohne weitere Gegenwehr zur Übergabe<sup>5)</sup>. Kapitän Wood fiel tödlich verwundet in Gefangenschaft, 20 Mann wurden getötet<sup>6)</sup>, viele verletzt<sup>7)</sup>. Peregrine wurde als Beute weggeführt<sup>8)</sup>. Wood starb in der Haft, er wurde von Longland bestattet<sup>9)</sup>. Badiley erhielt später als Miteigentümer des Peregrine für seinen Anteil 142 £ 7 s 8 d Entschädigung, obwohl er nur 140 £ gefordert<sup>10)</sup>. *Levant Merchant of Armenia* wurde von den Kapitänen Ham und *Forme* angegriffen<sup>11)</sup>. *Stephen Marsh* traf das Schiff des letzteren, *Madonna della Vigna*, unter Wasser. Das Leck konnte nicht gestopft werden. *Forme* mußte nach dem Ufer wenden und gelangte auf die Sandbank *Marzocco* (*Mars Secho*) nördlich von Livorno. Mannschaft und Güter wurden geborgen. Das Fahrzeug selbst ging unter<sup>12)</sup>. Im Kampfe mit Kapitän Ham wurde aber *Levant Merchant of Armenia* so zerschossen und seine meisten Leute kampfunfähig gemacht, daß dieser sich seinem Gegner ergeben mußte<sup>13)</sup>.

1) Holl. Mercurius, 1653, p. 26; Whitelocke's Memorials, p. 528. — 2) *Het Leven van J. v. Galen door Montanus*, p. 51; Holl. Mercurius, 1653, p. 27; A. de Wicquefort, II, 161; Narratione, p. 3; Thijsius, p. 1; *Ontstelde zee*, p. 103; Heath's Chronicle, II, 336; Witsen, II, 462; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 203, 206, 211. — 3) *Cal. of the St. P. D. S.*, 1652—53, V, 313—314; vgl. Heath's Chronicle, II, 336, 4 holländische Schiffe, das vierte ist unbekannt. — 4) L. van Aitzema, III, XXXIII, 797; Narratione, p. 2. — 5) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; *Ontstelde zee*, p. 102; Witsen, II, 462; *Het Leven van J. v. Galen door Montanus*, p. 50—51; L. v. d. Bos, p. 434; Thijsius, p. 1; Narratione, p. 2; *Cal. of the St. P. D. S.*, 1652—53, V, 313; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 205. — 6) *Cal. of the St. P. D. S.*, 1652—53, V, 313—314. — 7) *A Life of Badiley by Spalding*, p. 205. — 8) Holl. Mercurius, 1653, p. 26; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 205, 211. — 9) *A Life of Badiley by Spalding*, p. 214, 215. — 10) *Ibid.*, p. 305. — 11) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797. — 12) *Het Leven van J. v. Galen door Montanus*, p. 51; Narratione, p. 2; *Ontstelde zee*, p. 104; L. v. d. Bos, p. 434; Witsen, II, 462; *Theatri Europaei, Historische Beschreibung*, VII, 435. — 13) Heath's Chronicle, II, 336; L. v. d. Bos, p. 434; *Ontstelde zee*, p. 104; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 205, 211.

Infolge der schweren Beschädigung nahm man irrtümlicherweise das Schiff schon als gesunken an<sup>1</sup>). Kapitän Marsh kam als Gefangener an Bord von de Maagd van Enkhuizen I<sup>2</sup>). *Levant Merchant of Armenia* wurde als Beute weggeführt<sup>3</sup>). Was hatte während dieser für Appletons Flottenabteilung so verhängnisvollen Vorkommnisse der englische Oberbefehlshaber Badiley getan? Er soll mit seinem Geschwader bestrebt gewesen sein, sich in Lee dem Kampfplatze zu nähern<sup>4</sup>). Es soll für ihn schwierig gewesen sein, so dicht wie möglich beim Winde zu segeln<sup>5</sup>) mit seinen Kriegsschiffen, die ihm zu schwerfällig und unrein erschienen<sup>6</sup>). Er blieb deshalb mit denselben in der hauptsächlichsten Zeit des Streites allzu weit von Appleton entfernt (*History of the Commonwealth by Gardiner, II, 193*). Nur, wenn er kühn und schnell mit allen seinen Kräften dem umkehrenden Gegner gefolgt wäre, hätte er seinen Kameraden noch rechtzeitig Hilfe leisten können, bevor deren Kräfte zunichte. Was hätte Paragon allein in der Hand eines fähigen Führers mit seinen weittragenden Geschützen leisten können, und *Phoenix I*, an dessen Wiedergewinnung Badiley alles gelegen, war doch gewiß ein sehr brauchbares Schiff! Zur Reinigung der Fahrzeuge war Zeit genug vorhanden gewesen. Badiley hatte sich seiner Vorsorge für Gefechtsbereitschaft gleichwohl vorher gerühmt<sup>7</sup>). Die schnelleren bewaffneten Kauffahrer sollen vorausgelaufen und so die Bildung einer geschlossenen Kampflinie unmöglich geworden sein<sup>8</sup>). Badiley zeigte sich also genau wie bei Monte Christo, so hier vor Livorno, als ein unfähiger Geschwaderführer. Er verstand es nicht, über die wenigen Schiffe, die ihm zur Verfügung standen, im entscheidenden Augenblick die Leitung zu behaupten<sup>9</sup>). Die freudige Unterstützung der Kameraden, die die Engländer anderwärts so oft gezeigt, fehlte hier. Von *Thomas Bonadventure of Iskanderun* und *William and Thomas of Smyrna* wird nichts berichtet; sie waren wohl am weitesten vorausgeeilt und haben sich am frühesten dem Streit zu entziehen gewußt. Ell und der von der Abteilung Appletons glücklich geflohene Fisher hielten, wohl schon ziemlich entfernt von Paragon, unwirksames

<sup>1</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Witsen, II, 462; Leven van M. de Ruiter, I, 105. — <sup>2</sup>) *A Life of Badiley by Spalding*, p. 218. — <sup>3</sup>) L. v. d. Bos, p. 434; *Ontstelde zee*, p. 101; *Het Leven van J. v. Galen door Montanus*, p. 51; *Narratione*, p. 2; Thijsius, p. 1; *Holl. Mercurius*, 1653, p. 26; *A Life of, Badiley by Spalding*, p. 211. — <sup>4</sup>) *A Life of Badiley by Spalding*, p. 203. — <sup>5</sup>) *Ibid.*, p. 205. — <sup>6</sup>) *Ibid.*, p. 205, 208, 232. — <sup>7</sup>) *Cal. of the St. P. D. S.*, 1651—52, IV, 494. — <sup>8</sup>) *A Life of Badiley by Spalding*, p. 205. — <sup>9</sup>) *Ibid.*, p. 205, 206.

planloses Schußgefecht mit den Holländern<sup>1)</sup>. Kapitän Turtle, der noch in Rufweite von Badiley geblieben, erhielt von diesem den Befehl, Leopard I zu befreien; er verweigerte dies aus Mangel an Mannschaft<sup>2)</sup>. Diese 5 vorgenannten Fahrzeuge, die doch in die Nähe Appletons mit der Zeit gelangt waren, haben somit nichts zu dessen Errettung getan<sup>3)</sup>. Inzwischen hatte der Wind angefangen, sich etwas von Osten nach Süden zu drehen und weniger lebhaft, mehr in Stößen, zu wehen. Dadurch kam Cox allzu dicht an die Sandbank von Meloria<sup>4)</sup>. Er mußte 4 Kanonen über Bord werfen<sup>5)</sup> und brauchte 1½ Stunden, bis er Phoenix I wieder flott brachte<sup>6)</sup>. Vielleicht lag diesem Unfall eine Eigenmächtigkeit des letzteren mit zugrunde. Auch er kam nun für die Befreiung Appletons nicht mehr in Betracht<sup>7)</sup>. Badiley, näher herangekommen, gewährte Jan van Galen etwas abseits vom Hauptkampfplatz<sup>8)</sup>. Letzterem war mit der zweiten Kugel, die in sein Schiff gelangte, vermutlich vom Henry Bonadventure, sein rechtes Bein verletzt worden. Es hing der Fuß nur noch wenig am Körper. Starker Blutverlust war eingetreten. Der Untersteuermann, der die Gefährlichkeit desselben erkannte, ließ J. van Galen in den unteren Schiffsraum bringen, wo dieser sich auf den Ballast niederließ. Sein Fuß wurde ihm über dem Knöchel am Ende der Knieschiene abgesägt<sup>9)</sup>. Es war ihm vorerst unmöglich, wieder an Deck zu kommen<sup>10)</sup>. Er soll ein Glas Wein zur Stärkung getrunken und das leere Glas mit den Worten: „Die englischen Königsmörder müssen doch alles bezahlen“ zu Boden geworfen haben<sup>11)</sup>. Erst später soll er sich auf einen Stuhl beim Großmast haben bringen lassen und dort mit dem Säbel in der Faust gesessen haben<sup>12)</sup>. Die 7 Provinzien I beteiligten sich am Kampfe gegen Leopard I<sup>13)</sup>, nachdem Henry Bonadventure in die Luft geflogen. Bei Badileys Annäherung wird J. van Galens Flaggschiff Schüsse mit dem ersteren gewechselt haben<sup>14)</sup>. Dieser befahl Kapitän Whyting, mit seinem Brander an die 7 Provinzien I anzuhaken. Der Angriff von Charity

<sup>1)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 208, 271. — <sup>2)</sup> Ibid. — <sup>3)</sup> Narratione, p. 2. — <sup>4)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 206, 258. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 208. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 206. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 233. — <sup>8)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 206. — <sup>9)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 51; Narratione, p. 3; Thijsius, p. 2; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Ontstelde zee, p. 103; Witsen, II, 462; Leven van M. de Ruiter, I, 106; Leven van C. Tromp, p. 96; Basnage, I, 306. — <sup>10)</sup> Het Leven van J. van Galen door Montanus, p. 51; L. v. d. Bos, p. 530. — <sup>11)</sup> L. v. d. Bos, p. 530. — <sup>12)</sup> Ontstelde zee, p. 103. — <sup>13)</sup> Narratione, p. 2; Heath's Chronicle, II, 336. — <sup>14)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 206, 257.

mißlang. Ehe er sich am Hinterteil von denselben festmachen konnte, hatte ihn J. van Galen in Grund geschossen. Whyting und Leutnant Steele, der sich, wohl zur besseren Leitung des Branders, mit an dessen Bord befunden, konnten sich und die meisten Leute auf Paragon retten. Hätte Badiley Charity tatkräftiger unterstützt und J. van Galen mehr zugesetzt, wäre Whyting wahrscheinlich ein Erfolg beschieden gewesen<sup>1)</sup>. Paragon soll auch Breitseiten auf Julius Caesar und de Zon van Amsterdam abgefeuert haben, deren Streit mit Leopard I vorübergehend aus Ermattung zum Stillstand gekommen<sup>2)</sup>. Das Steuerruder soll bei dem ganz nach S gehenden Winde versagt und Badiley gehindert haben, sich seinem Gegner mehr zu nähern<sup>3)</sup>. Aus der zeitweisen, infolge Erschöpfung hervorgerufenen Kampfpause an Bord des Leopard I schloß der englische Oberbefehlshaber, daß Appleton und seine Leute dienstunfähig geworden. Ihm soll der Gedanke gekommen sein, eine Pinasse zu besteigen, um zu dem Schiff zu gelangen und das Kommando dort selbst zu übernehmen. Seine Offiziere an Bord sollen ihm geraten haben, seine Fahrzeuge doch nicht alle für ein einziges zu opfern. Ein weiteres Verbleiben in der damaligen Stellung wurde für gefährlich gehalten wegen der Nähe der Sandbank von Meloria und des in dieser Richtung wehenden Windes<sup>4)</sup>. Man beschloß, wegzusegeln, weil man die Rettung des Leopard I für hoffnungslos ansah, und setzte die Hauptsegel auf<sup>5)</sup>. Elizabeth, Constant Warwick II und Phoenix I haben ebenfalls nur von weitem Schußgefecht gehalten, letzterer soweit es seine Zeit vor und nach seiner Flottwerdung vor der Sandbank Meloria zuließ<sup>6)</sup>. J. van Galen soll vorübergehend zwischen 2 englische Fahrzeuge geraten sein<sup>7)</sup>. Dies können nur Elizabeth und Constant Warwick II gewesen sein kurz vor ihrem Verlassen des Kampfplatzes. So zogen denn auch die letzten Teile von Badileys Geschwader fort, ohne etwas Entscheidendes zur Rettung Appletons getan zu haben<sup>8)</sup>. Geringer Mut und Mangel an Mannschaft sollen außer der schlechten Ge-

1) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 50; Narratione, p. 2; Thijsius, p. 2; Holl. Mercurius, 1653, p. 26; L. v. d. Bos, p. 434; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Witsen, II, 462; Leven van M. de Ruiter, I, 105; Leven van C. Tromp, p. 96; Lediard, II, 551; A Life of Badiley by Spalding, p. 206, 207, 257, 260. — 2) A Life of Badiley by Spalding, p. 206, 207. — 3) Ibid., p. 207. 4) Basnage, I, 306; A Life of Badiley by Spalding, p. 209, 271. — 5) Ibid., p. 208, 210, 271; vgl. Basnage, I, 306. Man verließ den Kampfplatz, nachdem man Appletons Schiff erobert gesehen. Dies ist falsch. — 6) A Life of Badiley by Spalding, p. 208. — 7) Het Leven van J. van Galen door Montanus, p. 50; Witsen, II, 462. — 8) Narratione, p. 2.

fechtsleitung die Schuld an dem ruhmlosen Rückzuge gehabt haben<sup>1)</sup>. Auch der knappere Vorrat an Geschößmaterial wird mitbestimmend gewirkt haben. Daß Badiley seine Kapitäne direkt an der Befreiung Appletons gehindert haben soll, wie dieser in seiner großen Erbitterung behauptet, ist dagegen nicht anzunehmen<sup>2)</sup>. Letzterer hat nach dem Wegzuge des ersteren noch gekämpft. Die englische Flagge war noch sichtbar auf seinem Schiff<sup>3)</sup>. Aber 2 Stunden wird er nicht mehr gefochten haben, wie er angegeben<sup>4)</sup>. Seine Leute werden, als sie sich von allen verlassen sahen, keine Lust mehr zur Fortsetzung des Streites gehabt haben<sup>5)</sup>. J. van Galen befahl Jacob de Boer, den Kapitänen Rooker und Bogaert beizustehen<sup>6)</sup>. De Eendracht van Enkhuizen No. 1 erschien am Hinterteil des Leopard I, enterte denselben<sup>7)</sup>. Julius Caesar und de Zon van Amsterdam, obwohl übel zerschossen<sup>8)</sup>, erneuerten den Kampf<sup>9)</sup>. Appletons Schiff wurde sehr zertrümmert, das Hinterteil beschädigt, die Ruderpinne zerfiel in Stücke, 14 Kanonen wurden unbrauchbar, die Hälfte seiner Leute kampfunfähig<sup>10)</sup>. Er ging in Verzweiflung nach unten, um die Pulverkammer anzünden zu lassen, und beauftragte hiermit den Stückmeister<sup>11)</sup>. Dies erregte Empörung bei seiner Mannschaft. Es kam zum Auflauf; Appletons Schulter wurde in dem Gedränge verrenkt, der Stückmeister von der Menge festgehalten, das Schiff mußte sich an Jacob de Boer ergeben<sup>12)</sup>. Die Zahl der Toten an Bord des Leopard I wird auf 70—80, die der Verwundeten auf 54—65 im einzelnen angegeben<sup>13)</sup>. Appleton kam von de Eendracht van Enkhuizen No. 1 auf de 7 Provincien I<sup>14)</sup>. Er hatte ausgehalten für sechs<sup>15)</sup> und sich als tapferer Mann gezeigt<sup>16)</sup>. Unbeeinflusste

---

1) *Ibid.*, p. 3. — 2) *Cal. of the St. P. D. S.*, 1652—53, V, 234; *Ontstelde zee*, p. 103; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 219, 258. — 3) *A Life of Badiley by Spalding*, p. 260. — 4) *Holl. Mercurius*, 1653, p. 27; *Witsen*, II, 462; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 211, 260, siehe später. — 5) *A Life of Badiley by Spalding*, p. 211. — 6) *Ontstelde zee*, p. 101. — 7) *L. v. Aitzema*, III, XXXIII, 797; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 212. — 8) *Thijsius*, p. 2. — 9) *Witsen*, II, 462; *Leven van C. Tromp*, p. 96. — 10) *A Life of Badiley by Spalding*, p. 211, 212. — 11) *Witsen*, II, 462; *Heath's Chronicle*, II, 336; *Whitelocke's Memorials*, p. 528; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 212. — 12) *Cal. of the St. P. D. S.*, 1652—53, V, 234; *Whitelocke's Memorials*, p. 528; *Holl. Mercurius*, 1653, p. 26, 27; *Heath's Chronicle*, II, 336; *L. v. Aitzema*, III, XXXIII, 797; *L. v. d. Bos*, p. 435; *Thijsius*, p. 2; *Het Leven van J. van Galen door Montanus*, p. 51; *Leven van C. Tromp*, p. 96; *A Life of Badiley by Spalding*, p. 212, 219, 220. — 13) *Narratione*, p. 3; *Ontstelde zee*, p. 101; *Witsen*, II, 462; *Leven van C. Tromp*, p. 96; vgl. *Basnage*, I, 306, 150 tot und verwundet; *Cal. of the St. P. D. S.*, 1653—54, VI, 249, 90—100 tot. — 14) *A Life of Badiley by Spalding*, p. 218. — 15) *England in the Mediterranean by Corbett*, I, 266. — 16) *Hollandsche Mercurius*, 1653, p. 27; *L. v. d. Bos*, p. 435.

Zeugnisse lauteten günstig für ihn, ungünstig für Badiley<sup>1</sup>). Hätte die holländische Flottenabteilung, die letzteren beobachten und mit ihm Schußgefecht halten sollte, eifriger gekämpft und ihre Pflicht besser getan, hätte sie den Fliehenden den Weg verlegen oder wenigstens ein Entkommen derselben sehr schwierig und verlustreich gestalten können<sup>2</sup>). J. van Galen wird wohl darauf gerechnet haben, daß sie sich dem Davonlaufen derselben erfolgreicher entgegenstellen würde, sonst würde er andere Bestimmungen getroffen haben. Sie gab nur vorsichtig ihre Breitseiten ab<sup>3</sup>). Allein Kapitän Roodhaes machte eine rühmliche Ausnahme von ihnen und beteiligte sich am Nahkampf (s. vorher). Was die Gefechtsdauer anlangt, so wird wohl der Hauptkampf, einschließlich längerer Kampfpausen, die bei den damaligen Fahrzeugen und Geschützen unvermeidlich waren, im Verlaufe der Mittagszeit sein Ende genommen haben<sup>4</sup>). J. v. Galen soll befohlen haben, alle Segel zur Verfolgung beizusetzen. An ein Einholen war nicht zu denken. Die englischen Schiffe waren gute Segler (im Gegensatz zu Badileys Behauptung, s. früher), sie hatten zum Teil schon Vorsprung und bekamen solchen immer mehr<sup>5</sup>). Tromp stellte sich an die Spitze der nachlaufenden 7 Fahrzeuge. Die Nacht machte der Verfolgung ein Ende<sup>6</sup>). J. v. Galen hatte also den geringen Teil der englischen Streitkräfte vernichtet. Dem größeren Teil war es geglückt, unter Opferung der Minderheit zu entkommen. Die eine Zeit lang wirksame Einschließung zweier Flottenteile hatte nur den halben Erfolg gebracht.

Die Engländer sollen 386—500 Tote, 293 Verwundete gehabt haben<sup>7</sup>). Zirka 280—400 sollen sie an Gefangenen eingebüßt, und unter diesen 90—100 Verletzte sich befunden haben<sup>8</sup>). Die Holländer berichten, daß sie 123—250 Mann tot und ebensoviel

---

<sup>1</sup>) De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 355. — <sup>2</sup>) Narratione, p. 3; Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 51. — <sup>3</sup>) Witsen, II, 462; A Life of Badiley by Spalding, p. 203. — <sup>4</sup>) Setzen wir den Kampfbeginn um 9 Uhr fest (s. vorher) und rechnen 4 Stunden bis zur völligen Übergabe des Leopard (Witsen, II, 462), so wird gegen 1 Uhr das Gefecht vorübergewesen sein. — <sup>5</sup>) Holl. Mercurius, 1653, p. 27; Narratione, p. 3; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Witsen, II, 463; Leven van C. Tromp, p. 97. — <sup>6</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Thijsius, p. 3; Holl. Mercurius, 1653, p. 27; Ontstelde zee, p. 105; Witsen, II, 462; vgl. A Life of Badiley by Spalding, p. 210. Die Behauptung, die Holländer wären nach einer halben Stunde wieder umgekehrt, trifft nicht zu. — <sup>7</sup>) Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 51; L. v. d. Bos, p. 435; Narratione, p. 3; Witsen, II, 463. Dies stimmt auch annähernd mit den vorher gemachten Einzelangaben. — <sup>8</sup>) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 223, 303; Heath's Chronicle, II, 336; A Life of Badiley by Spalding, p. 214.

verwundet gehabt hätten<sup>1)</sup>. Diese Zahl erscheint etwas sehr niedrig. Sollte sie der Wirklichkeit gleichkommen, würde damit nur bestätigt sein, wie wenig ersprießliche Hilfe Badileys Abteilung mit ihrem Schießen aus allzu weiter Entfernung geleistet hat. Appleton, Seaman und Marsh wurden 22./V. an Land gebracht<sup>2)</sup>. Gesuche ihrer Gemahlinnen Jane Appleton, Isabella Seaman und Helena Marsh wurden 9./VI. eingereicht, um ihre Freilassung zu bewirken<sup>3)</sup>. Die 3 Kapitäne verließen Anfang Juni Livorno und waren vor 1./VII. in Amsterdam<sup>4)</sup>. Sie wurden auf Bürgerschaft, Appleton für 5000 pieces of eight (Achter, Piaster), Seaman für 4000, Marsh für 3000, auf 2 Monate freigelassen<sup>5)</sup>. Sie liefen in Amsterdam frei auf der Börse umher und anderswohin. Sie wurden wieder in Verwahrung genommen, damit sie nichts ausspionieren konnten<sup>6)</sup>. 15.—16./VII. erfolgte ihre Auswechslung gegen Cornelis Adriaansz Kruik, Cornelis Laurensz und Jan Gideonsz Verburgh<sup>7)</sup>. J. van Galen kam 15./III. in das Haus des holländischen Konsuls Pedro van der Straten zu Livorno<sup>8)</sup>. 17./III. sah die Wunde noch gut aus<sup>9)</sup>. 23./III. starb er<sup>10)</sup>. Er soll eigentlich nicht durch die Wunde selbst, sondern durch die zufällig dazugekommenen rheumatischen Beschwerden den Tod erlitten haben<sup>11)</sup>. Das war der schwerste Verlust, der die holländische Flottenabteilung im Mittelmeer treffen konnte und die Freude am Siege gewiß sehr herabstimmte. Er wurde einbalsamiert und seine Leiche auf dem Kriegsschiffe Haarlem (Dirk Krijnsz Verveen) in die Heimat befördert<sup>12)</sup>. 27./VIII. lief dieses Schiff an Bergen vorbei<sup>13)</sup>. 11./XII. wurde J. van Galen in der Katharinenkirche zu Amsterdam beigesetzt. 16 Kapitäne trugen den Sarg. Ein Major mit 3 Trupps oder 1 Kompagnie Soldaten ging demselben voraus<sup>14)</sup>.

<sup>1)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 51; L. v. d. Bos, p. 435; Witsen, II, 463; Narratione, p. 3; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 294, 409. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 362. — <sup>3)</sup> Ibid., V, 394; A Life of Badiley by Spalding, p. 239. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 362; A Life of Badiley by Spalding, p. 239. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 249; A Life of Badiley by Spalding, p. 223. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830; Thurloe, A Collection of the State Papers, I, 326. — <sup>7)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. van Beverningk, W. N., P. v. d. P. en P. A. Jongestal, 's-Gravenhage 1725, p. 18, 19, 26; J. de Witt, Secrete Resolutien van de E. G. M., H. St. v. H. ende W. V., I, 94; A Life of Badiley by Spalding, p. 239, s. früher. — <sup>8)</sup> Thijsius, p. 3. — <sup>9)</sup> Ibid., p. 4. — <sup>10)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 51; Witsen, II, 463; Basnage, I, 306, nicht 22./III. (Leven van M. de Ruiter, I, 106). — <sup>11)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmaghtigden van den Staedt, V, 110. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 27. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 109. — <sup>14)</sup> Het Leven van J. v. Galen door Montanus, p. 51; Holl. Mercurius, 1653, p. 104; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 797; Leven van M. de Ruiter, I, 107; Leven van C. Tromp, p. 97.

Badiley hatte ursprünglich nach Messina fahren wollen, um sich mit den Schiffen zu Venedig zu vereinen<sup>1)</sup>. Dazu war er jedoch nicht imstande<sup>2)</sup>. Er soll deshalb den Plan gehabt haben, sobald er heimgekommen, sein Flaggschiff zu wechseln, mit 10 frischen Fahrzeugen in das Mittelmeer zurückzukehren, sich mit den zu Venedig befindlichen bewaffneten Kauffahrern zu vereinen und dann die Holländer aufs neue zu bekämpfen<sup>3)</sup>. Er fuhr an den Balearen vorbei<sup>4)</sup> nach Alicante<sup>5)</sup>, Cadiz<sup>6)</sup>, Cabo de São Vicente (Südspitze Portugals)<sup>7)</sup>. Im Mai erschien er in the Downs<sup>8)</sup> und entzog sich rechtzeitig der Einschließung durch Tromps Flotte dadurch, daß er seine Fahrt in die Themse ohne viel Aufenthalt fortsetzte (Letters rel. to the f. D. w., V, 58, 65). Die englischen Schiffe zu Venedig nahmen ihren Weg über Tunis, Alicante, Motril, Malaga, Cadiz<sup>9)</sup>. Ihnen wurde von 8 holländischen Fahrzeugen vergeblich aufgelauert<sup>10)</sup>. Die Engländer mußten nach ihrer Niederlage zu Livorno viele Güter ihrer Handelsfahrzeuge zu Lande wegsenden<sup>11)</sup>. Ende März kam die Nachricht von J. van Galens Sieg nach England<sup>12)</sup>. Die Kaufleute zu London, die ihr Kapital im Levantehandel angelegt, sollen daraufhin bankrott geworden sein<sup>13)</sup>. Badiley und Appleton wurden, als sie nach London gekommen, eines Verhörs unterzogen und beide der Pflichtversäumnis geziehen<sup>14)</sup>. 1654 segelte Blake nach Livorno und forderte 150 000 £ Schadenersatz für das im Kampfe mit J. van Galen Verlorene<sup>15)</sup>.

Jacob de Boer wurde Oberbefehlshaber über die holländischen Seestreitkräfte im Mittelmeer<sup>16)</sup>. Herman Forme bekam vorläufig den Leopard als Schiff<sup>17)</sup>. 4./VI. wurden beide heimbefohlen<sup>18)</sup>. Sie fuhren an Malaga und Cadiz vorbei (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 11) über Bergen heim<sup>19)</sup>. Wahrschein-

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 214. — <sup>2)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 231. — <sup>3)</sup> England in the Mediterranean by Corbett, I, p. 267. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 286, the isles of Eris. — <sup>5)</sup> Ibid., V, 299. — <sup>6)</sup> Ibid. — <sup>7)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 233. — <sup>8)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 531; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 318, 320; Holl. Mercurius, 1653, p. 54; A Life of Badiley by Spalding, p. 234; England in the Mediterranean by Corbett, I, 268, siehe später. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 10—12. — <sup>10)</sup> Thurloe, A. C. of the State Papers, I, 260; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 361. — <sup>11)</sup> Calendar of the Clarendon State Papers ed. by Ogle and Bliss, Oxford 1869, II, 221. — <sup>12)</sup> A Life of Badiley by Spalding, p. 226. — <sup>13)</sup> Oud-Holland, 1899, Aflevering, I, 38. — <sup>14)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 27. — <sup>15)</sup> Heath's Chronicle, II, 366. — <sup>16)</sup> A. de Wicquefort, II, 161; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden v. d. St., V, 128; The letters and speeches of Cromwell by Carlyle ed. by Lomas, London 1904, II, 445. — <sup>17)</sup> A. de Wicquefort, II, 162. — <sup>18)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de E. G. M. H. St. v. H. ende W. V., I, 49, 103. — <sup>19)</sup> Thurloe, A. C. of the State Papers, I, 560—61.



lich befand sich auch das Schiff Haarlem mit der Leiche J. van Galens bei ihnen (s. vorher Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 109). Im November gelangten sie in ihre Heimat<sup>1)</sup>. Cornelis Tromp sollte ursprünglich, als Jacob de Boers Nachfolger, zu Ehren seines Vaters Oberbefehlshaber im Mittelmeer bleiben<sup>2)</sup>, aber auch er segelte bald nach Holland zurück<sup>3)</sup>. Er fuhr an der Insel Formentera (Pityusen-Insel) vorbei nach Alicante und Cadix<sup>4)</sup>. Er kam im Oktober nach La Rochelle<sup>5)</sup>, entging daselbst den ihm auflauernden Engländern<sup>6)</sup>, lief an Cape Lizard vorbei<sup>7)</sup> und langte ebenfalls im November in seiner Heimat an<sup>8)</sup>. Kapitän Adriaan Roodhaes, der die Leitung über die holländische Flottenabteilung übernommen (Thurloe, A C. of the State Papers, I, 519), erhielt bei seiner Rückkunft eine goldene Kette nebst Schaumünze, weil er im Mittelmeer 13—17 englische Newfoundlandfahrer erbeutet hatte<sup>9)</sup>.

### Die Zweitageschlacht von den Gabbard-Sandbänken bis vor Nieuport. 2./12.VI. bis 3./13./VI. 1653.

#### Die hauptsächlichsten Quellen.

1. Holländische. L. van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh; Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden, Amsterdam 1683; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1725, Deel V; Belgica ad a. 1653—54, Sammelband Göttingen, Nr. 7, Ontstelde zee, Amsterdam 1654; Gedenkschriften van A. van der Capellen, uitgegev. door R. J. van der Capellen, Uijtrecht 1778; Hollandsche Mercurius 1653; Leven van M. de Ruitter door Brandt, uitgeg. door Engelberts; Leven van Cornelis Tromp, Amsterdam 1692; Abraham de Wicquefort, Histoire des Prov.-Unies de Pais-Bas.

2. Englische: A Chronicle of the Kings of England by Sir Richard Baker, ed. by E. Phillips, London 1674; The life of Monck

<sup>1)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van d. St., I, 43; V, 260. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 130; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 437. — <sup>3)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 415. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 390. — <sup>5)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 497. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 94. — <sup>7)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 549; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 516. — <sup>8)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van d. St., I, 43; V, 260. — <sup>9)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 519; Holl. Mercurius, 1653, p. 104; Verhael gehouden door de Heeren H. van Beverningh, p. 223; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 466, nach Notul. der Admiralität van Amsterdam, 26./IX. 1654.

by Gumble, London 1671; A Chronicle by J. Heath, London 1676; Memorials of the life of Sir W. Penn by G. Penn, London 1833, enthaltend das Journal des Viceadmiral Joseph Jordan (I, 522 bis 535); Publications of the N. R. S., vol. XXXVII, London 1910, Letters rel. to the f. D. w., vol. IV; Publications of the N. R. S., vol. XLI, London 1912, Letters rel. to the f. D. w., vol. V, enthaltend das Journal von M. de Ruijter vom 19./29./IV.—3./13./VI. (p. 126—138); Calendar of the St. P. D. S., 1652—53, London 1878, vol. V; John Thurloe, A Collection of the State Papers of London 1742; B. Whitelocke's Memorials, London 1682; ferner Calendar of the Clarendon State Papers ed. by Ogle and Bliss, Oxford 1869, vol. II, p. 216, die Berichte über die Schlacht.

Das Nächste, was die Holländer zu tun gedachten, während der Zeit, in der ihre Flotte wieder in Bereitschaft gesetzt wurde, war ein Anschlag auf die englischen Kohlenfahrzeuge<sup>1)</sup>. 18 Schiffe<sup>2)</sup> wurden hierzu ausersehen, eine an und für sich ungenügende Anzahl mit sehr wenig Gefechtswert<sup>3)</sup>. Die holländische Regierung hätte de With viel stärker an Kampffahrzeugen auslaufen lassen sollen<sup>4)</sup>. Die Matrosen zeigten sich diesem Flottenbefehlshaber gegenüber so disziplinos, sie weigerten sich, ihn auf dem Schiff des Kapitän de Wildt (Wilde) zu empfangen. Als de With dasselbe schließlich vermittels Gewalt bestiegen, lief das Volk auf der andern Seite weg. Es blieb dieses Schiff nun in Texel liegen, die Mannschaft wurde ergriffen und in 2 Fischerbooten nach Amsterdam geführt. Die Rädelsführer wurden bestraft<sup>5)</sup>. Auch Kapitän Reael ließ die Mannschaft seines ihm zugewiesenen Fahrzeugs zuerst nicht an Bord. Nur unter Bewilligung von Amnestie und 3 Tonnen Bier wurden sie nach vorhergehenden Unterhandlungen dazu vermocht, ihn aufzunehmen<sup>6)</sup>. Dieses Schiff, Leopard, bestieg dann de With als Flaggschiff<sup>7)</sup>. 40—50 Kampffahrzeuge hatte er erwartet zu übernehmen<sup>8)</sup>. Zum Versammlungsplatz war Wielingen bestimmt<sup>9)</sup>. 31./III./10./IV. fuhr de With mit den 18 Kriegsschiffen und 2 Galioten aus Texel

1) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 809. — 2) Letters rel. to the f. D. w., IV, 338; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 809; Holl. Mercurius, 1653, p. 38; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 120. — 3) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 809; Letters rel. to the f. D. w., IV, 336. — 4) Holl. Mercurius, 1653, p. 39. — 5) Letters rel. to the f. D. w., IV, 249, 281; Holl. Mercurius, 1653, p. 38; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 111. — 6) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 809; Holl. Mercurius, 1653, p. 38. — 7) Holl. Mercurius, 1653, p. 38. — 8) Letters rel. to the f. D. w., IV, 281. — 9) Ibid., IV, 248, 281, 316.

nach Wielingen<sup>1)</sup>. Von dort hatte er nach Norden zu segeln, um 3 Ostindienfahrer, sowie mehrere Mittelmeer-, Spanien- und Frankreichfahrer zu begleiten<sup>2)</sup>. 2./12./IV. vor Goodwin-Sands trennte er sich von den Handelsfahrzeugen<sup>3)</sup>. 4./14./IV. kam er zwischen Flamborough-Head und Scarborough und erfuhr abends durch seine Galioten, daß 300 Kohlenfahrzeuge mit 9—12 Begleitschiffen<sup>4)</sup> im Heransegeln begriffen<sup>5)</sup>. Peter Motham (Bear), der Führer der Kohlenflotte, war 25./III./4./IV. von Tilbury Hope nach Tynemouth gefahren und dort 31./III./10./IV. angekommen<sup>6)</sup>. 4./14./IV. erfolgte sein Wiederauslaufen aus Tynemouth<sup>7)</sup>. Über Sunderland<sup>8)</sup> gelangte er 5./15./IV. zwischen Robin-Hoodsbay und Scarborough<sup>9)</sup>, als er Nachricht von der Annäherung einer holländischen Flotte erhielt<sup>10)</sup>, vor der er schon bei seinem Aussegeln gewarnt worden (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 287; Letters rel. to the f. D. w., IV, 259). Die Kohlenflotte konnte sich noch rechtzeitig nach Scarborough flüchten. Der Gouverneur daselbst traf seine Verteidigungsmaßregeln. Das Kastell lag an der Nordklippe. An der Südklippe wurden Stückbettungen errichtet, deren Geschütze die Bai beherrschten<sup>11)</sup>. Die kleinen Kohlenfahrer wurden innerhalb des Hafendamms in Sicherheit gebracht, die größeren fanden ihre Aufstellung unterhalb des Kastells, die Begleitschiffe nach der offenen See zu, damit sie ihre Breitseiten gegen die Holländer abfeuern konnten<sup>12)</sup>. 5./15. bis 7./17./IV. mühte sich de With ab, um durch Wenden und Abhalten nach Scarborough zu gelangen<sup>13)</sup>. 7./17./IV. kam er von Filey (südsüdöstlich von Scarborough) auf die Engländer zu, aber der Wind wurde ablandig, er mußte ca. 3 Meilen von ihnen

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 316, 318, 328, 330, 334, 341, 342, 371; Heath's Chronicle, II, 337; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 264, 268, 274, 279, 283, 284; Holl. Mercurius, 1653, p. 38; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 111. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 38; Letters rel. to the f. D. w., IV, 334; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 284. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 334, er hat diese nicht bis Fair-Isle geleitet und ist dann der schottischen Küste entlang gefahren, wie in Holl. Mercurius, 1653, p. 38, falsch berichtet wird. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 290, 303, 317, 329, 339, 342, 348, 349, 356. — <sup>5)</sup> Ibid., IV, 335. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 356; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 283. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 264, 283; Letters rel. to the f. D. w., IV, 317, 329, 356. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 271. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 317. — <sup>10)</sup> Ibid., IV, 329. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 38; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 809; Heath's Chronicle, II, 337; Letters rel. to the f. D. w., IV, 317, 328, 330, 331, 337; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 264, 283; Whitelocke's Memorials, p. 528. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 809; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 274, 283; Letters rel. to the f. D. w., IV, 317, 331, 342. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 336, 356.

ankern<sup>1)</sup>. 8./18./IV. befahl er wieder die Anker zu lichten, indem er eine blaue Flagge hißte. Beim Wenden steckte er eine orangene Flagge auf und innerhalb Kanonenschußweite eine rote. 2 Stunden lang wurde auf seine Flottenabteilung vom Kastell und den Schiffen aus geschossen<sup>2)</sup>. Die Holländer erwiderten das Feuer in einiger Entfernung, daher ohne Wirkung<sup>3)</sup>. 1—2 holländische Fahrzeuge sollen sich auf die Seite geneigt haben<sup>4)</sup>. Der Großmast von de Withs Flaggschiff soll getroffen worden sein<sup>5)</sup>. Er ließ danach einen weißen Wimpel hissen und berief einen Kriegsrat<sup>6)</sup>. Nach ca. 2 Stunden segelten die Holländer in der Richtung OSO ab<sup>7)</sup>. Durch die Felsen, die Enge der Einfahrt, die Untiefen, die Stille, abwechselnd mit heftigen Stoßwinden (*riding-wind*), wurde de Withs Angriff aussichtslos bei den geringen ihm zur Verfügung stehenden Streitkräften<sup>8)</sup>. Ein fester Ankergrund war ebenfalls nicht vorhanden<sup>9)</sup> und das Nahen Penns wurde gemeldet<sup>10)</sup>. Auf die Nachricht, daß de With nordwärts gesegelt<sup>11)</sup>, war Penn beauftragt worden, sich mit den Schiffen in East-Swin oder Kings-Channel unter Contreadmiral Lawson zu vereinen, um die Holländer zu beobachten und die Kohlenflotte zu sichern<sup>12)</sup>. 28./III./7./IV. wurden ihm noch weitere Befehle erteilt. Er hatte 10 Prisen und 8 als Kampffahrzeuge gemietete Handelsschiffe nach Gore (westliche Fortsetzung vom South-Channel zwischen Margate-sands und Reculver) zu geleiten und die nach Dünkirchen bestimmten Schiffe unter seine Obhut zu nehmen<sup>13)</sup>. Penn segelte aus Portsmouth um 30./III./9./IV. bis 1./II. IV.<sup>14)</sup>. 3./13.IV. erschien er vor Dover<sup>15)</sup>, 4./14./IV. gelangte er nach the Downs<sup>16)</sup>. Von hier fuhr er 6./16./IV. ab<sup>17)</sup>; 7./17./IV. erschien er vor North-

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 329, 330. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 328, 330, 335, 356; Holl. Mercurius, 1653, p. 38; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 268, 283. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., V., 277, 283; Letters rel. to the f. D. w., IV, 330, 342, 346, 357. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 328. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 357. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 38; Letters rel. to the f. D. w., IV, 328, 330. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 330, 343; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 274, 283. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 335, 337, 338, 339, 350. — <sup>9)</sup> Ibid., IV, 337. — <sup>10)</sup> Heath's Chronicle, II, 337; Holl. Mercurius, 1653, p. 39. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 361, 371; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 120—121; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 237; Whitelocke's Memorials, p. 528. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 237, 246, 257, 264; Letters rel. to the f. D. w., IV, 259, 303, 319; Memorials of the life of Penn, I, 484—486. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 260, 261, 273, 274, 282, 283; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 253. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 199, 289, 295; vgl. seine Schiffe; *ibid.*, IV, 278—279. — <sup>15)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 252; Letters rel. to the f. D. w. IV, 302. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 304, 345; Cal. of the St. P. D. S., 1652—1653, V, 258; Memorials of the life of Penn, I, 522. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 373.

foreland<sup>1)</sup>, 8./18./IV. kam er nach Southwoldbay<sup>2)</sup>. Außerhalb dieser Bai traf er mit Lawson 10./20./IV. zusammen<sup>3)</sup>.

8./18./IV. war de With auf seiner Rückfahrt vor Yarmouth<sup>4)</sup>. Von da lief er auf Wielingen zu<sup>5)</sup>. Er entrann glücklich der Gefahr von Penn oder Lawson abgefangen zu werden und gelangte 12./22./IV. vor Walchern. Abends ankerte er zu Schooneveld<sup>6)</sup>. Die Holländer konnten also nur eine kurze Hinderung der Kohlenfahrzeuge am Weitersegeln erzielen. Dieses hatte allerdings ein augenblickliches Anziehen der Kohlenpreise im Gefolge (a chaldron = 36 bushels oder 2000 Pfund stieg von 2 £ auf 5—6 £). Die Garküchen und Brauereien mußten aus Mangel an Feuerung eine Zeitlang schließen<sup>7)</sup>. Es entstand Murren<sup>8)</sup>. Die Kohle war zu London so unentbehrlich, wie das Korn in Holland<sup>9)</sup>. Wäre de With mit genügend starken Seestreitkräften und ausreichenden Brandern versehen worden, hätte er eine bessere Angriffszeit abwarten und den Engländern durch Vernichtung der Kohlenfahrzeuge ernstlichen Schaden zufügen können<sup>10)</sup>.

11./21./IV. segelte Motham mit der Kohlenflotte von Scarborough ab. 100 Fahrzeuge liefen nach Boston-on-Witham (Lincolnshire) und Kings-Lynn-on-Ouse (Norfolk). 12./22./IV. Sie erschienen im Humber. 14./24./IV. wurde die Fahrt nach der Themse fortgesetzt. Mit Penn fand die Begegnung statt<sup>11)</sup>. 15./25./IV. wurden die Kohlenfahrzeuge von letzterem nach der Themse geleitet<sup>12)</sup>. Die Engländer konnten nun ihren Mangel an Seeleuten, der sie bisher allein am Auslaufen behindert hatte, abhelfen. Namentlich 32 zu Kriegsschiffen umgewandelte Handelsfahrzeuge warteten auf die Leute von der Kohlenflotte<sup>13)</sup>. Das Werben der Mannschaft dieser Flotte zum Kriegsdienst war mit Schwierigkeiten verknüpft. Die Besitzer der Kohlenfahrzeuge sandten ihre Leute, wenn sie zu Lee-road an der Themse an-

<sup>1)</sup> Ibid., IV, 321, 322, 373; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 265. —

<sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 271; Letters rel. to the f. D. w., IV, 333.

— <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 340; Cal. of the St. P. D. S. 1652—53, V, 272; Memorials of the life of Penn, I, 523. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 39. —

<sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w. IV, 350. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 208, 335, 354. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 325; Calendar of the Clarendon State Papers ed.

by Ogle and Bliss, II, 191; History of the Commonwealth by Gardiner, London 1897,

II, 193. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 352. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 39. —

<sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 385. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 283,

287; Letters rel. to the f. D. w., IV, 357. — <sup>12)</sup> History of the Commonwealth by

Gardiner, II, 331. — <sup>13)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 127..

gekommen, nach Ipswich-on-Orwell und andere Orte, um sie vor Werbungen, zu schützen. Die Werbemeister mußten angewiesen werden, an der Küste von Essex aufzupassen, daß die Kohlenschiffe die geflüchteten Leute beim Zurücksegeln nicht wieder aufnehmen<sup>1)</sup>. Von den Kriegsschiffen mußte oft auf die Kohlenfahrzeuge geschossen werden, wenn man letztere zum Anhalten und Hergeben von Mannschaften veranlassen wollte<sup>2)</sup>. Die Besatzung eines Kohlenschiffs konnte man auf ca. 10—15 Mann annehmen<sup>3)</sup>. Der Mangel an Leuten blieb groß<sup>4)</sup>. Man mußte die Aushebung nicht bloß auf die englischen Häfen und Plätze, sondern auch auf die Kanalinseln ausdehnen<sup>5)</sup>. Von der Insel Man wurden 500, von den Inseln Guernesey und Jersey 1500 Mann erwartet<sup>6)</sup>. 16./26./III. wurde den Freibeutern die Kommission entzogen, solange der Mannschaftsbedarf der Flotte nicht gedeckt<sup>7)</sup>. Die Oberbefehlshaber der Flotte sollen ermächtigt gewesen sein,  $\frac{1}{4}$  der Besatzung aus jedem Handelsschiff, dem die Flotte begegnen würde, zu nehmen<sup>8)</sup>. Die gewaltsame Werbung verursachte Unwillen, da man Bootsführer und Seeleute selbst nachts aus den Betten holte in London, dann in den Tower brachte und von da aus in Barken zur Flotte<sup>9)</sup>.

#### Die Seezüge beider Flotten bis zur Schlacht.

Holländischerseits war man sehr besorgt um die Handelsfahrzeuge (Frankreich- und Spanienfahrer)<sup>10)</sup>, die unter Evert Antoniusz Marre und ca. 6—10 Begleitschiffen<sup>11)</sup> von Frankreich abgesegelt waren. Man fürchtete, daß ihnen Penn begegnet<sup>12)</sup>. Auch Blakes Abtheilung konnte ihnen gefährlich werden (siehe später). Ihr Verlust mußte eine ungeheure Schädigung Hollands zur Folge haben<sup>13)</sup>. Namentlich auf Drängen Amsterdams, welches um seine die wertvollste Ladung bergenden Spanienfahrer sehr beunruhigt war<sup>14)</sup>, wurde der Beschluß gefaßt, denselben entgegenzusegeln<sup>15)</sup>, und

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 290; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 246. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 348; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 279, 283. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 290. — <sup>4)</sup> Ibid., IV, 298, 305, 352. — <sup>5)</sup> Ibid., IV, 201. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 324; Cal. of the f. D. w., V, 271. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w. IV, 231. — <sup>8)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 633. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 352. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 358; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 433, 435. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 403. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 371, 373, 375, 381. — <sup>13)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 236, 259; Letters rel. to the f. D. w., V, 44; Leven van M. de Ruiters, I, 109. — <sup>14)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 259. — <sup>15)</sup> Heath's Chronicle, III, 344; Letters rel. to the f. D. w., V, 2, 28, 130.

zugleich 5 Ostindienfahrer, sowie ca. 200 nach dem Westen und Süden bestimmte Handelsfahrzeuge nach Norden zu geleiten<sup>1)</sup>. 19./29./IV. wurde die Verfügung erlassen, daß die Kriegsschiffe in Wielingen und anderen zeeländischen Häfen sich mit de With vereinen, mit ihm vor die Maas laufen und mit denen von der Maas zusammen nach Texel segeln sollten. Dasselbst sollten sie sich mit den Kampffahrzeugen von Amsterdam, dem Nordquartier und Friesland verbinden und zwischen der holländischen Küste und der Doggerbank kreuzen<sup>2)</sup>. 19./29./IV. lief de Ruijter mit seinem Flaggschiff het witte Lam<sup>3)</sup> von Vlissingen nach Schooneveld, ca. 4 Meilen vor der holländischen Küste<sup>4)</sup>, wo er mit de With zusammentraf<sup>5)</sup>. Beide hatten zu kreuzen in der Richtung Ostende—Walcheren—Maas—Texel<sup>6)</sup>. Die zurückbleibenden Schiffe sollten weitere Instruktionen abwarten, entweder vor Schooneveld oder vor Hard (gemeint ist wohl Banjaard, nordöstlich von Walcheren an der Mündung des Veergat)<sup>7)</sup>. De With und M. de Ruijter kamen vor Ostende 22./IV./2./V. an<sup>8)</sup>. Von dort<sup>9)</sup> segelten sie 23./IV./3./V. wieder ab. Abends befand sich Schouwen 4 Meilen südöstlich von ihnen entfernt. 24./IV./4./V. Sie sichteten die Türme von Gravezande südsüdöstlich von sich<sup>10)</sup>. Um 25.—26./IV./5.—6./V. erschienen sie vor der Maas<sup>11)</sup>. Dasselbst waren sie 47 Kriegsschiffe stark 27./IV./7./V. zusammen mit den Fahrzeugen, die sich ihnen angeschlossen<sup>12)</sup>. 28./IV./8./V. vereinigten sie sich mit Tromp, der zu Brielle vor Anker gegangen<sup>13)</sup> und von da zu ihnen gesegelt<sup>14)</sup>. Die Flotte bestand nun aus 60 Kriegsschiffen<sup>15)</sup>. 28./IV./8./V. nachmittags war dieselbe außerhalb der Maas. Tromp hatte zum Flaggschiff Gelderland I. Jan und Cornelis Evertsz de Oude befanden sich 1½ Meilen weiter draußen<sup>16)</sup>. Sie konnten nicht zur Hauptmasse gelangen (siehe später). Tromp beschloß seinen Kurs nach Texel zu nehmen<sup>17)</sup>. Der vorläufige Versammlungs-

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 49; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 132, 146; Letters rel. to the f. D. w., IV, 359; *ibid.*, V, 28, 29, 30, 40, 42; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 811, 814; Leven van C. Tromp, p. 109. — <sup>2)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot. Mog. Heeren Staten van Hollandt ende West-Vreeslandt, Utrecht 1717, I, 39. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 44. — <sup>4)</sup> *Ibid.*, IV, 361. — <sup>5)</sup> *Ibid.*, IV, 366; V, 126. — <sup>6)</sup> *Ibid.*, IV, 375. — <sup>7)</sup> *Ibid.*, IV, 367, 375. — <sup>8)</sup> *Ibid.*, V, 126. — <sup>9)</sup> *Ibid.*, IV, 370. — <sup>10)</sup> *Ibid.*, V, 127; L. van Aitzema, III, XXXIII, 811. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 377, 380; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 127. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 371, V, 127. — <sup>13)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 236. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 383. — <sup>15)</sup> *Ibid.*, V, 127—128; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 127. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 384. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 128; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 127—128.

platz war vor Texel, 2 Meilen seewärts vom Marsdiep, bestimmt<sup>1)</sup>. 29./IV./9./V. erfolgte die Abfahrt von vor der Maas<sup>2)</sup>. 30./IV./10./V. befand sich die Flotte zwischen Maas und Texel, etwa noch 12 Meilen von letzterem entfernt<sup>3)</sup>. 1./II./V. erfolgte die Ankunft in Texel<sup>4)</sup>. 4./14./V. fand die Abfahrt von dort statt<sup>5)</sup>, ehe sich die Abteilungen von Jan Evertsz de Oude und Pieter Florisz dazu fügen konnten<sup>6)</sup>. Tromp hatte ca. 80 Kriegsschiffe und 5 Brander beisammen<sup>7)</sup>. Sein Flaggschiff wurde statt der Gelderland I<sup>8)</sup> de Vrede I<sup>9)</sup>. Eine Galiote wurde längs der Küste von England, Schottland und Shetland, eine andere der norwegischen Küste entlang Evertsz Antoniusz Marre entgegengesandt<sup>10)</sup>. Die nördlichste Spitze von de Bree-Veertien (von Gravezande bis Noordwijk-aan-zee beginnend) lag hinter der Flotte, als dieselbe in See stach<sup>11)</sup>. Zirka 14—18 unbereite Schiffe wurden in Texel zurückgelassen. Diese hatten den Befehl erhalten, sich nach Helder zu begeben, sobald ihre Ausrüstung vollendet, um nach Verlangen mit der Hauptflotte vereint werden zu können<sup>12)</sup>. Die oberste Staatsbehörde hatte angeordnet, möglichst die englische Küste zu meiden und den Gegner nicht zum Kampf zu reizen, wohl in Anbetracht der fehlenden Abteilungen von Jan Evertsz und Pieter Florisz<sup>13)</sup>. 5./15./V. befand sich Texel etwa 17—18 Meilen südlich von der Flotte<sup>14)</sup>. Diese lief an der Doggerbank vorbei<sup>15)</sup>, wohl auch in entsprechender Entfernung an der jütischen Küste<sup>16)</sup>. 8./18./V. sichtete sie die norwegischen Gestade. Sie erschien westlich von Skudesnaeshavn (Naze), dann war sie 8 Meilen nördlich davon mit dem Kurs NNW der Küste entlang. Der Brander Hamken sank<sup>17)</sup>. 9./19./V. hatten sich die Holländer ungefähr 8 Meilen von der norwegischen Küste entfernt; 10./20./V.

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 128; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 236. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 47; Letters rel. to the f. D. w., IV, 383. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 388; *ibid.*, V, 25. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 129. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 31, 40, 42; Heath's Chronicle, III, 344; Holl. Mercurius, 1653, p. 48; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 132; Memorials of the life of Penn, I, 527. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 49. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 811; Holl. Mercurius, 1653, p. 51; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 132; Heath's Chronicle, III, 344; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 259; Letters rel. to the f. D. w., V, 4, 27, 30, 40; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 308. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 384, 388; V, 128. — <sup>9)</sup> *Ibid.*, V, 29, 42. — <sup>10)</sup> *Ibid.*, V, 28. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 811, aber nicht am 5./15./V., sondern am 4./14./V. — <sup>12)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 260; Letters rel. to the f. D. w., V, 7, 28, 39; L. van Aitzema, III, XXXIII, 811. — <sup>13)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 811. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 31, 129. — <sup>15)</sup> Gedenkschriften van A. van der Capellen uitgeg. door R. J. van der Capellen, Uijtrecht 1778, II, 398. — <sup>16)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 146. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 40, 42, 43, 130.



befand sich Bergen ca. 10 Meilen ostnordöstlich von ihnen und 11./21./V. Shetland 7 Meilen westnordwärts. Tromp ging etwa 4 Meilen westnördlich von der Nordspitze von Shetland zu Anker<sup>1)</sup>. 12./22./V. Er trennte sich von den Handelsfahrzeugen (s. früher) unter Belassung von Begleitschiffen<sup>2)</sup> für dieselben<sup>3)</sup>. Die erwartete Handelsflotte aus Frankreich fand er nicht vor<sup>4)</sup>. Er nahm seinen Kurs nach O auf Norwegen zu. Noch 77 Kampffahrzeuge soll er bei sich gehabt haben. Danach muß er unterwegs noch Verstärkung erhalten haben<sup>5)</sup>. 13./23./V. befand sich Bergen 12 Meilen östlich von der holländischen Flotte. 15./25./V. gelangte dieselbe 1 Meile von den Inseln Outlooks (wohl gemeint Hvidingsø zwischen Skudesnaeshavn und Stavanger und durch Übersetzung verstümmelt). 16./26./V. war Skudesnaeshavn 8—9 Meilen nordöstlich von ihr entfernt<sup>6)</sup>, 17./27./V. erschien sie an der Doggerbank<sup>7)</sup>. Tromp plante zwischen letzterer und Texel zu kreuzen, bis er Nachricht vom Eintreffen der Frankreichfahrer erhalten<sup>8)</sup>. 4—5 Fahrzeuge derselben trafen mit ihm zusammen<sup>9)</sup>. Die Hauptmasse der erwarteten Handelsflotte war um 17./27./IV. von Frankreich aus in die Heimat abgefahren<sup>10)</sup> und 15./25./V. zu Bergen angelangt, von wo die 4—5 vorerwähnten Schiffe vorausgeeilt waren<sup>11)</sup>. In Skudesnaeshavn trennten sich 18 weitere Handelsfahrzeuge von der Hauptabteilung der Kauffahrer<sup>12)</sup>. 18./28./V. Tromp sandte de Wildt (Wilde) nach Texel, um die 18 daselbst zurückgelassenen Kriegsschiffe zur Beschleunigung ihrer Vereinigung mit der Hauptflotte zu veranlassen<sup>13)</sup>. 19./29./V. gelangte Tromp vor Texel und Vlieland<sup>14)</sup>. Evert Antoniusz Marre erreichte mit 100 Fahrzeugen den Hafen von Vlie<sup>15)</sup>. 50 andere Handelsschiffe unter Andries Fortuin waren für die Maas und Wielingen bestimmt<sup>16)</sup>. Von den bei Skagens Horn befindlichen 300 Kauffahrern mit

---

1) Letters rel. to the f. D. w., V, 131; Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 398. — 2) Letters rel. to the f. D. w., IV, 361, zirka 20 Kriegsschiffe, dies ist wohl zu hoch gegriffen. — 3) Ibid., V, 40, 43, 46, 131; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 347; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 814; Leven van M. de Ruyter, I, 109. — 4) Leven van M. de Ruyter, I, 109; Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 398. — 5) Letters rel. to the f. D. w., V, 40. — 6) Ibid., V, 43, 132. — 7) Ibid., V, 42; Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 398; vgl. Holl. Mercurius, 1653, p. 52. — 8) Letters rel. to the f. D. w., V, 41. — 9) Ibid., V, 42; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 814; Holl. Mercurius, 1653, p. 52; Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 398. — 10) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 236; Letters rel. to the f. D. w., V, 131. — 11) Letters rel. to the f. D. w., V, 42. — 12) Ibid., V, 44. — 13) Ibid., V, 40—41, 133. — 14) Ibid., V, 44, 133. — 15) Ibid., V, 44; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 530—31; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 146. — 16) Letters rel. to the f. D. w., V, 45, 133.

8 Begleitfahrzeugen kam die erste Abteilung, 90 Schiffe stark, 19./29./V. ebenfalls nach Vlie<sup>1</sup>). 20./30./V. vereinigten sich die erwarteten Schiffe (17 Kriegsschiffe und 1 Brander) unter Pieter Florisz mit Tromp<sup>2</sup>). Letzterer hielt vor Zandvoort-aan-zee Musterung ab, wohl 20./30./V. (nicht 21./31./V.). Mit 2 Galioten fuhr er rings um seine Kriegsschiffe, segelte an jedes derselben heran und prüfte seine Segelbereitschaft<sup>3</sup>). Er lief dann mit den nach der Maas bestimmten Handelsfahrzeugen längs Katwijk-aan-zee weiter<sup>4</sup>). Nahe Scheveningen ließ er zwei Matrosen ans Land setzen. Es waren zwei Frauen, eine von Middelburg, 22 Jahre alt, eine von Monster (südwestlich vom Haag), 19 Jahre alt<sup>5</sup>). Tromp fuhr an Scheveningen und dem Leuchtturm von Haag vorbei nach Goeree und auf Jan Evertsz zu<sup>6</sup>). 21./31./V. fand die Verbindung mit dem letzteren und einem zeeländischen Brander statt<sup>7</sup>). Die abgeordneten Herren van Essen, Jacob van Wassenaar, Herr van Obdam, van Amerongen, Dirk Pietersz Roodhooft und andere erschienen bei Tromp und beauftragten ihn, ohne Zeitverlust nach the Downs zu segeln, um das aus dem Mittelmeer zurückgekehrte englische Geschwader unter Badiley daselbst abzufangen<sup>8</sup>). Verleumderischerweise wurde J. v. Wassenaar, Herr van Obdam beschuldigt, ihn zu einer schlaffen Bekämpfung der Engländer verleitet zu haben<sup>9</sup>). Auch auf die Ostindien- und Ostlandsfahrer sollte Tromp passen<sup>10</sup>), aber eine Landung mit mehreren 1000 Mann, um Dörfer in Brand zu stecken, sollte er nicht unternehmen<sup>11</sup>). Die Einteilung der Flotte in 5 Geschwader wird um diese Zeit erfolgt sein<sup>12</sup>). Geplant mag dieselbe schon früher gewesen sein<sup>13</sup>). 22./V./1./VI. Pfingstsonntag wurde eine Danksagung abgehalten wegen der glücklichen Ankunft der Handelsflotte aus Frankreich<sup>14</sup>). 23./V./2./VI. Pfingstmontag.

1) Holl. Mercurius, 1653, p. 53. — 2) Letters rel. to the f. D. w., V, 45, 133; Holl. Mercurius, 1653, p. 53; Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 398; Leven van M. de Ruiter, I, 110; Leven van C. Tromp, p. 110. — 3) Holl. Mercurius, 1653, p. 53. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 44. — 5) Holl. Mercurius, 1653, p. 53. — 6) Letters rel. to the f. D. w., V, 45, 133; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 258; Whitelocke's Memorials, p. 532; Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 398. — 7) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 814; Letters rel. to the f. D. w., V, 133. — 8) L. van Aitzema, III, XXXIII, 814; Holl. Mercurius, 1653, p. 54; Leven van C. Tromp, p. 110; Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 398; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 532. — 9) Vaderlandsche Historie van J. van Wagenaar, XII, p. 239, nach Resol. Holl. 20./VII. 1653. — 10) L. v. den Bos, p. 538. — 11) Ibid., p. 539; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 258. — 12) Oud-Holland, 1899, I. Aflevering, p. 39. — 13) Letters rel. to the f. D. w., V, 130. — 14) L. van Aitzema, III, XXXIII, 814; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 257.

langten 5—6 Schmacken mit 150 Soldaten an für die Schiffe von Nordholland<sup>1)</sup>. Tromp befand sich vor der westlichen Spitze von Goeree an Bord seines Flaggschiffs de Vrede I<sup>2)</sup>. Er stach in See, nachdem er Zeit verloren durch Abwarten des günstigen Windes<sup>3)</sup>. 24./V./3./VI. Nach Einberufung des Kriegsrats wurde beschlossen, die Engländer in the Downs durch Jan Evertsz, Tromp und de With von Norden her und durch M. de Ruijter und Pieter Florisz von Süden her anzugreifen<sup>4)</sup>. Tromp ging von de Vrede I auf Brederode über<sup>5)</sup>. 25./V./4./VI. Northforeland befand sich vormittags NWN von den Holländern<sup>6)</sup>. M. de Ruijter und Pieter Florisz (zusammen 35 Kriegsschiffe, 2 Brander)<sup>7)</sup> segelten nach Goodwin-Sands und dem Süden von the Downs zu: Ein englisches Kriegsschiff (Robert Clarke, Drake)<sup>8)</sup> flüchtete sich unter das Westfort von Dover. Tromp kam mit dem Hauptteil der Flotte (68 Kampffahrzeuge, 4—5 Brander)<sup>9)</sup> von Norden her durch the Downs gefahren. Die Holländer sollen englische Flaggen am Bugspriet geführt haben<sup>10)</sup>. 2 Handelsfahrzeuge wurden an der Küste von Jan Egbertsz Ooms und Lambert Bartelsz genommen<sup>11)</sup>. Tromp vereinte sich wieder mit de Ruijter und Pieter Florisz<sup>12)</sup>. 2 Uhr nachmittags lief er an Dover vorbei<sup>13)</sup>. Er soll aus Wut, weil er die Schiffe Badileys nicht mehr vorgefunden, dieses beschossen und dadurch die umliegende Küste beunruhigt haben<sup>14)</sup>. Reiterei marschierte von Dover nach Deal und Sandwich, als die Holländer erschienen<sup>15)</sup>. Die Holländer feuerten auf das Kastell von Dover<sup>16)</sup>. Die Dächer gingen in Stücke, die Ziegeln flogen weg<sup>17)</sup>. Zu eitlen

1) Letters rel. to the f. D. w., V, 55, 133. — 2) Ibid., V, 25. — 3) L. van Aitzema, III, XXXIII, 814; Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 398; Oud-Holland, 1899, Aflevering I, 39. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 56, 134; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 257, 260; Leven van M. de Ruiter, I, 110. — 5) Letters rel. to the f. D. w., V, 57; Holl. Mercurius, 1653, p. 54, aber nicht schon 23./V./2./VI. — 6) Letters rel. to the f. D. w., V, 57, 134; Leven van C. Tromp, p. 110. — 7) Holl. Mercurius, 1653, p. 54; Letters rel. to the f. D. w., V, 56. — 8) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 352. — 9) Holl. Mercurius, 1653, p. 54; Letters rel. to the f. D. w., V, 56. — 10) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 358. — 11) Letters rel. to the f. D. w., V, 58, Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 352. — 12) Letters rel. to the f. D. w., V, 135. — 13) Letters rel. to the f. D. w., V, 57. — 14) Heath's Chronicle, III, 344. — 15) Letters rel. to the f. D. w., V, 66. — 16) Ibid., V, 49, 52, 58; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 352, 358; Leven van M. de Ruiter, I, 110, aber nicht am 24./V./3./VI., wie L. van Aitzema, III, XXXIII, 816, berichtet, auch nicht am 26./V./5./VI. (Letters rel. to the f. D. w., V, 7; Heath's Chronicle, III, 344) oder 28./V./7./VI. (Whitelocke's Memorials, p. 531), sondern 25./V./4./VI. (Letters rel. to the f. D. w., V, 57—58; Ontstelde zee, p. 115). — 17) Holl. Mercurius, 1653, p. 54; Whitelocke's Memorials, p. 531; Leven van C. Tromp, p. 110.

Drohungen verschwendete man eine Menge Munition<sup>1)</sup>. Drake empfing viele Breitseiten, schnitt die Ankertaue ab, da ihn 3—4 holländische Kriegsschiffe entern wollten und halbe Kabellänge von ihm entfernt waren. Er wurde mit Booten von der Küste weg geschleppt<sup>2)</sup>. Die Engländer schossen vom Kastell und von Beukery (wohl Verstümmelung von Richborough, nördlich von Sandwich)<sup>3)</sup>. Der Oberkonstabel zu Dover hatte Mangel an Kanonieren zum Laden der Geschütze vom Kastell und den 2 Forts, sonst hätten die Engländer dreimal schneller auf ihre Gegner feuern können. Es fehlte an Kriegsvorrat. Die Stückbettungen waren nicht im Stande, weil Geld nicht vorgesehen zu ihrer Ausbesserung<sup>4)</sup>. Die Engländer hatten größte Besorgnis, daß auch ein Angriff auf Portsmouth erfolgen könnte, wo noch unbereite Kriegsschiffe darunter the Sovereign of the Seas lagen. Es wurde der Befehl erteilt, dieselben zu verbrennen, falls die Holländer sich ihnen nähern würden, aber letztere hatten jetzt wohl außer Sicherung ihrer Handelsfahrzeuge das Aufsuchen der englischen Kriegsflotte unter Deane und Monk im Auge<sup>5)</sup>. 6 Uhr abends segelten sie nach der St.-Jean-Reede bei Boulogne-sur-mer<sup>6)</sup>, wo sie nachts zu Anker gingen<sup>7)</sup>. 26./V./5./VI. Von der Reede von St.-Jean liefen sie 11 Uhr vormittags nach Cap Gris-Nez<sup>8)</sup>, nachdem sie erst eine Zeitlang von dieser Reede nach South-Foreland zu gekreuzt<sup>9)</sup>. Es wurde der Beschluß gefaßt, zwischen Dover-Street und Orfordness (Olferness) und zwischen Orfordness und Wieelingen zu kreuzen, um mit den Engländern zusammenzutreffen<sup>10)</sup>. 27./V./6./VI. Sie fuhren von Cap Gris-Nez nach Goodwin-Sands zu<sup>11)</sup>. Mittags kamen sie zu Anker mitten in See in gleicher Höhe mit Goodwin-Sands (Hoeygen verstümmelt statt Goeying)<sup>12)</sup>. Abends segelten sie in südöstlicher Richtung in gleicher Höhe mit Gravelines, dann nahmen sie einen nördlichen Lauf. 28./V./7./V war Northforeland 4 Meilen westlich von ihnen, sie befanden sich

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 7, 12; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 281. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 352; Letters rel. to the f. D. w., V, 7, 49. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 54; Leven van C. Tromp, p. 110. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 356, 358; Letters rel. to the f. D. w., V, 52. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 70—71. — <sup>6)</sup> Ibid., V, 58. — <sup>7)</sup> Ibid., V, 58, 135; L. van Aitzema, III, XXXIII, 816; Holl. Mercurius, 1653, p. 54; Ontstelde zee, p. 115; Whitelocke's Memorials, p. 531; Leven van M. de Ruiter, I, 110; Leven van C. Tromp, p. 110—111. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 59. — <sup>9)</sup> Ibid., V, 135. — <sup>10)</sup> Ibid., V, 59. — <sup>11)</sup> Ibid., V, 52; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 356; Heath's Chronicle, III, 344. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 135; Heath's Chronicle, III, 344.

also nicht weit von Longsandhead<sup>1)</sup>. Dann segelten sie nach der holländischen Küste zu<sup>2)</sup>. Mittags ankerten sie in gleicher Höhe mit de Polders. Dieselben waren ungefähr 2 Meilen von ihnen entfernt. 29./V./8./VI. vormittags zeigten sich die Holländer etwa 4 Meilen weg von Nieuport<sup>3)</sup>. Hier erhielt Tromp die Nachricht, daß die Engländer in Texel und Vlie gewesen und ca. 5 Stunden weit von ihm, etwa 12 Meilen seewärts von den Holländern, sich befänden<sup>4)</sup>. Abends war Wielingen oder die Insel Walcheren ungefähr 3—4 Meilen südöstlich von der holländischen Flotte, nachdem sie Ostnordostkurs eingehalten<sup>5)</sup>. Es wurde beschlossen, den Lauf in West- evtl. Westsüdrichtung zu nehmen, gerade auf die Themse zu, um die Engländer abzuschneiden<sup>6)</sup>, bzw. dieselben abzulenken, damit der Weg für die Ostseeflotte frei wurde<sup>7)</sup>. Von den in Vlie versammelt gewesenen Handelsfahrzeugen sollen sich ca. 300 um 29.—30./V./8.—9./VI. an der Rückseite von Yarmouth-Sands befunden haben<sup>8)</sup>. 30./V./9./VI. abends ankerte Tromp in der Nähe von Longsandhead, etwa 5 Meilen südwestlich von ihm war Northforeland<sup>9)</sup>. 31./V./10./VI. Die Holländer gingen wieder unter Segel. Mittags erhob sich ein heftiger Südwestwind. 3 Uhr nachmittags ankerten sie 4 Meilen NO von Northforeland, um die Flut zu stoppen<sup>10)</sup>. 1./VI./VI. morgens wurden die Anker gelichtet. Der Wind blies heftig aus NW. Sie kamen dicht unter Northforeland, hielten Nordostost- und Ostnordostkurs. Der Wind wurde Nordwind<sup>11)</sup>. Die Holländer gelangten an die Rückseite von Longsandhead (The Sands)<sup>12)</sup>, 2./VI./VI. segelten sie von da wieder weg<sup>13)</sup>, wohl in der Richtung auf Nieuport bzw. Blankenberghe zu (L. van Aitzema, III, XXXIII, 817; Ontstelde zee, p. 115, Leven van M. de Ruiter, I, 111), daher die Schlacht auch nur Schlacht bei Nieuport genannt. (Marine-

1) Letters rel. to the f. D. w., V, 7, 135—136. — 2) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 361. — 3) Letters rel. to the f. D. w., V, 135—136; Holl. Mercurius, 1653, p. 54. — 4) Höll. Mercurius, 1653, p. 54; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 152. — 5) L. van Aitzema, III, XXXIII, 816; Letters rel. to the f. D. w., V, 7, 64, 135—136; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 152; Leven van M. de Ruiter, I, 111. — 6) Letters rel. to the f. D. w., V, 7, 137; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 152; Leven van M. de Ruiter, I, 111. — 7) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 361. — 8) Letters rel. to the f. D. w., V, 53, 62; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 361. — 9) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 364; Letters rel. to the f. D. w., V, 64. — 10) Letters rel. to the f. D. w., V, 137; Leven van M. de Ruiter, I, 111. — 11) Letters rel. to the f. D. w., V, 137; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 370; Leven van M. de Ruiter, I, 111. — 12) Letters rel. to the f. D. w., V, 66, 67. — 13) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 372.

Rundschau 1909, 20. Jahrg., II, 775; vgl. David Hannay, Admiral Blake, London 1897, p. 112 und English Men of Action by Corbett, London 1890, p. 87, „The great Flanders battle“).

Die Zahl der holländischen Kriegsschiffe schwankte zwischen 92<sup>1)</sup>, 98<sup>2)</sup>, 100<sup>3)</sup>, 104<sup>4)</sup>, 107<sup>5)</sup>, 108<sup>6)</sup>, 120<sup>7)</sup>). Wir haben 98 Kriegsschiffe als die der Wirklichkeit am nächsten kommende Zahl angenommen. Tromp und de With klagten hauptsächlich über die vielen leichten und schlechten Schiffe<sup>8)</sup>. 24—25 Brander waren bewilligt worden, nur 6 wurden davon geliefert und trotzdem in keinem guten Zustand<sup>9)</sup>.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte holländische Flotte<sup>10)</sup>.

Linker Flügel<sup>11)</sup>.

	Kanonen	Mann
R Witte Cornelisz de With, Leopard <sup>12)</sup> . . . . .	—	—
Küstenlotse Richard Joons <sup>13)</sup> .		
— Jan Jansz (de) Lapper, Vicekommodore, de Fazant <sup>14)</sup> . . . . .	32	120
R Jacob Kleijdick, Contrekommodore <sup>15)</sup> — . . . . .	—	—
R Dirk Vijg <sup>16)</sup> — . . . . .	—	—
— Hendrik Kroeger (Kraeger), Leiden <sup>17)</sup> . . . . .	—	—
R Leendert Haekswant (Haepwant) <sup>18)</sup> — . . . . .	—	—
A Cornelis Jansz (Jacobsz) Brouwer <sup>19)</sup> — . . . . .	28	105

<sup>1)</sup> Ontstelde zee, III, p. 115; Letters rel. to the f. D. w., V, 47. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821 (dito, III, XXXIII, 817, die Zahl 89 wohl nur verdrückt); Letters rel. to the f. D. w., V, 4, 56; A. de Wicquefort, II, 213; Holl. Mercurius, 1653, p. 54, die Zahl 68 wohl nur verdrückt für 63; L. v. den Bos, p. 539; Thurloe, A. C. of the State Papers, I, 269; Letters rel. to the f. D. w., V, 124; Leven van M. de Ruiter, I, 111—112; Leven van C. Tromp, p. 111; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 649; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 357; Life M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 48; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 333; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 39. — <sup>3)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 146, 152. — <sup>4)</sup> Sir Baker's Chronicle, p. 636; The History of England by Echard, II, 750. — <sup>5)</sup> Thurloe, A. C. of the State Papers, I, 278. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 284. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 357, bei letzterer Zahl waren Brander und Galioten wohl mit inbegriffen. — <sup>8)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 811; Letters rel. to the f. D. w., IV, 207; Leven van M. de Ruiter, I, 108; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 360. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 362; V, 3, 27, 47. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 130, 239—240; Leven van M. de Ruiter, I, 107—108; Leven van C. Tromp, p. 104. — <sup>11)</sup> Marine-Rundschau, 1909, 20. Jahrg., II, 777—778; vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 56, 134. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 282, 334, 336. — <sup>13)</sup> Ibid., IV, 337. — <sup>14)</sup> Ibid., IV, 309; V, 130, 239, 364. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 130; Leven van M. de Ruiter, I, 107—108; Leven van C. Tromp, p. 104. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 338, 384. — <sup>17)</sup> Ibid., IV, 338; V, 363. — <sup>18)</sup> Ibid., IV, 38; V, 239. — <sup>19)</sup> Ibid., IV, 338; Holl. Mercurius, 1652, p. 32.

	Kanonen	Mann
A Gerrit Schuit <sup>1)</sup> — . . . . .	28	105
A Frederik Bogaert <sup>2)</sup> — . . . . .	30	115
A Martin Schaeff <sup>3)</sup> — . . . . .	—	—
— Cornelis Cornelisz de Groot <sup>4)</sup> — . . . . .	—	—
R Paulus van der Kerkhoven <sup>5)</sup> — . . . . .	—	—
R — de gouden Beer <sup>6)</sup> . . . . .	—	—
R — Jonge Kodde <sup>7)</sup> . . . . .	—	—
R — Jonge Schaap <sup>8)</sup> . . . . .	—	—
R — Gorcum (Gorinchem) <sup>9)</sup> . . . . .	—	—
R — Prinses Roijael <sup>10)</sup> . . . . .	34	140
R — de Rozenkrans van Holland (Garland) <sup>11)</sup>	44—46	180—200
R — Prinses Louisa II <sup>12)</sup> . . . . .	ca. 38	ca. 120
R — Prins <sup>13)</sup> . . . . .	—	—

Mitte I<sup>14)</sup>.

R Martin Tromp, Brederode <sup>15)</sup> . . . . .	54	250—270
Steuermann Egbert Meeuwsz Kortenaar <sup>16)</sup> . Advocat Fiscaal de Bij <sup>17)</sup> . Advocat Fiscaal Teunis Faber <sup>18)</sup> .		
A Gideon de Wildt (Wilde), Vicekommo- dore <sup>19)</sup> , de Vrede I <sup>20)</sup> . . . . .	44	150
— Vader Abel, Contrekommadore <sup>21)</sup> — . . . . .	—	—
R Aart van Nes <sup>22)</sup> , Gelderland I . . . . .	—	—
A Gerbrand Schatter, de gouden Dolphijn of Dolphijn I <sup>23)</sup> . . . . .	32	100
A Jacob Paulusz Cort, de Star <sup>24)</sup> . . . . .	30	100
A Govert Reael <sup>25)</sup> , Leeuwarden . . . . .	34—36	120—140

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 338; Holl. Mercurius, 1652, p. 32. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1652, p. 32; Letters rel. to the f. D. w., IV, 338. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 338, früher Kapitän von „Den Engel“ (Letters rel. to the f. D. w., IV, 310). — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 338. — <sup>5)</sup> Ibid., V, 127, 218. — <sup>6)</sup> Ibid., V, 41. — <sup>7)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 821. — <sup>8)</sup> Wie <sup>7)</sup>. — <sup>9)</sup> Oud-Holland, 1899, Aflevering I, 41. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 54; Letters rel. to the f. D. w., IV, 314, also aus dem Mittelmeer zurückgekehrt. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 814; Letters rel. to the f. D. w., IV, 363, 383; V, 41, 220. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 383; V, 41, 220; vgl. Leven van C. Tromp, p. 192. — <sup>13)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 814; Letters rel. to the f. D. w., IV, 383; V, 41, 56, 57. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 56, 134. — <sup>15)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 811; der Rumpf sehr verstärkt gegen früher (Letters rel. to the f. D. w., V, 57). — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 239. — <sup>17)</sup> Ibid., IV, 384; V, 58. — <sup>18)</sup> Ibid., V, 239. — <sup>19)</sup> Ibid., V, 130, Gijdejoers de Wilde. — <sup>20)</sup> Ibid., IV, 309; V, 29, 44. — <sup>21)</sup> Ibid., V, 130. — <sup>22)</sup> Ibid., V, 127. — <sup>23)</sup> Oud-Holland, 1899, I. Aflevering, p. 41. — <sup>24)</sup> Wie <sup>23)</sup>. — <sup>25)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 809; Holl. Mercurius, 1652, p. 31; Letters rel. to the f. D. w., IV, 309.

	Kanonen	Mann
A Cornelis van Velsen <sup>1)</sup> , Gelderland III . . .	28	100
A Boëtius Schaeff (Scharf) <sup>2)</sup> — . . . . .	—	—
A Jan Gideonsz Verburgh, Graaf Willem <sup>3)</sup> No. I	40	140
A Pieter (Jan) van Brakel (Brakel), Bommel <sup>4)</sup>	30	100
A Cornelis Laurensz (Louwensz) <sup>5)</sup> — . . . . .	—	—
A Jacob Jansz Koppe, de Katrina <sup>6)</sup> . . . . .	—	—
A Uldinich, de Jager <sup>7)</sup> . . . . .	—	—
R Jan Willem Adriaansz (Arensen), de Scheepswerf <sup>8)</sup>	42	140
R Sijmen Cornelis van der Meer <sup>9)</sup> — . . . . .	—	—
A Cornelis Nau-Oog (Nanooch) <sup>10)</sup> — . . . . .	36	135
A Abraham van der Hulst (Vorlecht), Gro- ningen <sup>11)</sup> . . . . .	40	140
A Jan Admiraal <sup>12)</sup> , de Brak <sup>13)</sup> . . . . .	—	—
A Jan Egbertsz Ooms <sup>14)</sup> , Gouda I . . . . .	28	100
A Evert Antoniusz Marre, Hollandia III <sup>15)</sup> .	32	120
A Dirk (Jan) Pietersz Heertiens, (Heertges, Haerkens), de Windhond <sup>16)</sup> . . . . .	18	70
A Ewout Jeroensz <sup>17)</sup> — . . . . .	—	—
A Hillebrand Jeroensz de Moij, Zutphen I <sup>18)</sup> .	28	100
A — de Vrijheid <sup>19)</sup> . . . . .	46	150
R — de Dolphijn II <sup>20)</sup> . . . . .	—	—

<sup>1)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 817; Letters rel. to the f. D. w., IV, 310; V, 138; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Leven van M. de Ruiter, I, 114. — <sup>2)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 817; Letters rel. to the f. D. w., V, 220, 281. — <sup>3)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 818, 822; Ontstelde zee, p. 119; Letters rel. to the f. D. w., IV, 309; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 270—271; Leven van M. de Ruiter, I, 116. — <sup>4)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Ontstelde zee, p. 119; Letters rel. to the f. D. w., IV, 309, 323; V, 74, 220, 240, 241 243. — <sup>5)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 818, 822; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 270—271; Letters rel. to the f. D. w., V, 242. — <sup>6)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Letters rel. to the f. D. w., IV, 323. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 191, Leutnant-Kommodore. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 323; V, 127, a ship of Holme (Sir Baker's Chronicle, p. 636; The History of England by Echard, London 1718, II, 750), siehe früher. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 368. — <sup>10)</sup> Ibid., V, 192; Holl. Mercurius, 1652, p. 32. — <sup>11)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Letters rel. to the f. D. w., IV, 309. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 220, 240. — <sup>13)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 287; Letters rel. to the f. D. w., V, 185. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 310; V, 58, 359. — <sup>15)</sup> Ibid., V, 44, siehe früher. — <sup>16)</sup> Ibid., IV, 309; V, 220, 240. — <sup>17)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 119. — <sup>18)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 372; V, 361, das Schiff Zutphen I wird wohl von Ewout Jeroensz de Moij aus in seine Hände gekommen sein (Letters rel. to the f. D. w., IV, 323). — <sup>19)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 335. Ob de With dieses Schiff, welches er zu besteigen wünschte, mit dem Leopard vertauscht hat, war aus den Quellen nicht ersichtlich. War es der Fall, hat Leopold wohl einen anderen Befehlshaber erhalten und ist bei der Flotte geblieben. — <sup>20)</sup> Oud-Holland, 1899, I. Aflevering, p. 41; vgl. Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 651, 169—171 lang, nach Letters rel. to the f. D. w., V, 218, muß Paulus v. d. Kerkhoven später Kapitän von diesem Schiff geworden sein.



	Kanonen	Mann
Mitte II <sup>1)</sup> .		
Z Jan Evertsz de Oude, de Leeuwin II van Middelburg <sup>2)</sup> . . . . .	—	—
Z Cornelis Evertsz de Oude, Vicekommo- dore, Hollandia I <sup>3)</sup> . . . . .	38—42	160
Z Adriaan Nicolaasz Kempen, Contre- kommodore <sup>4)</sup> — . . . . .	30	120
Z Jacob Adriaansz Pense von Middelburg <sup>5)</sup> —	30	110
Z Gillis Jansz von Veere <sup>6)</sup> — . . . . .	28	100
Z Lambert Bartelsz von Vlissingen <sup>7)</sup> — . .	28	100
Z Dingman Cats von Middelburg <sup>8)</sup> — . . .	—	—
Z Jan Oliviersz von Veere <sup>9)</sup> — . . . . .	38	125
Z Cornelis Evertsz de Jonge von Vlissingen <sup>10)</sup> , Vlissingen I . . . . .	26	100
Z Krijn Mangelaar <sup>11)</sup> — . . . . .	—	—
Z Willem Folkersz, de zwarte Bul <sup>12)</sup> . . . .	—	—
Z — Prins Willem No. 2 <sup>13)</sup> . . . . .	56	ca. 280
Z — Oranje <sup>14)</sup> . . . . .	—	—
Z Jan Ekertsz <sup>15)</sup> — . . . . .	—	—
— Hendrik Teunisz (Teunen) <sup>16)</sup> — . . . . .	—	—
— Kleuter, de groote St.-Marcus <sup>17)</sup> . . . . .	—	—
Z — de Fortuin <sup>18)</sup> . . . . .	—	—
Rechter Flügel I <sup>19)</sup> .		
Z Michiel Adriaansz de Ruijter, de ge- kroonde Liefde van Middelburg <sup>20)</sup> . . .	36	145
Z Adriaan Jansz den Oven, Vicekommo- dore <sup>21)</sup> , de Vrede II <sup>22)</sup> . . . . .	ca. 56	ca. 200

<sup>1)</sup> Marine-Rundschau, 1909, 20. Jahrg., II, 777—778; vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 56 134. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 133. — <sup>3)</sup> Vermutlich führte Cornelis Evertsz de Oude das frühere Flaggsschiff seines älteren Bruders. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 239. — <sup>5)</sup> Ibid., V, 127. — <sup>6)</sup> Ibid., V, 239. — <sup>7)</sup> Ibid., V, 58. — <sup>8)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Letters rel. to the f. D. w., V, 74, 127. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 127. — <sup>10)</sup> Ibid., V, 135—136. — <sup>11)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 591. — <sup>12)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Letters rel. to the f. D. w., IV, 324, ein Ostindienfahrer. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 129, siehe früher. — <sup>14)</sup> Ibid., V, 129, ein Ostindienfahrer. — <sup>15)</sup> Ibid., V, 135—136. — <sup>16)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 119. — <sup>17)</sup> Wie <sup>16)</sup>. — <sup>18)</sup> Oud-Holland, 1899, I, Aflevering, p. 41. — <sup>19)</sup> Wie <sup>1)</sup>. — <sup>20)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 126; Leven van M. de Ruiter, I, 107, nicht mehr het Lammetjen, wie Holl. Mercurius, 1653, p. 55, falsch angibt. — <sup>21)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Letters rel. to the f. D. w., V, 74, 242; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 532. — <sup>22)</sup> Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 41; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 532.

	Kanonen	Mann
Z Marcus Hartman, Contrekommodore <sup>1)</sup> —	34	110
Z Jan Tijisz Mattheus <sup>2)</sup> , het witte Lam . . .	—	—
Z Andries Fortuin von Zierikzee, de Een- dracht I <sup>3)</sup> . . . . .	24	98
Z Jacob Huijrluijt, Zeelandia I <sup>4)</sup> . . . . .	34	120
— Rietberch <sup>5)</sup> — . . . . .	—	—
— Adriaan Contijn <sup>6)</sup> — . . . . .	—	—
— Jan Faransen (wohl Fransz) Sluiter (Shirter) <sup>7)</sup> — . . . . .	—	—
— Barend Timens (wohl Sijmensz) Sonder (Sooder) <sup>8)</sup> — . . . . .	—	—
Z Bartinaeus (wohl Bartholomeüs) Sudan, de gouden Pelikaan <sup>9)</sup> of Pelikaan II . .	—	—
— Jan Sideriks <sup>10)</sup> — . . . . .	—	—
— J. J. Vermoes <sup>11)</sup> — . . . . .	—	—
— Jan Pietersz van Strijp <sup>12)</sup> — . . . . .	—	—
— Pieter Jacobsz <sup>13)</sup> — . . . . .	—	—
— Egbert Jansz Schaep <sup>14)</sup> — . . . . .	—	—
— Hendrik Hendriksz <sup>15)</sup> — . . . . .	—	—
Rechter Flügel II <sup>16)</sup> .		
N Pieter Florisz, Monnikendam <sup>17)</sup> . . . . .	36	138
A Gillis Tijisz (Matthijsz) Kampen, Vice- kommodore, de gouden Leeuw I <sup>18)</sup> . .	24	80
A Klaas Bastiaansz Jaarsveld, Contre- kommodore <sup>19)</sup> — . . . . .	34	120
N Arend Dirksz (Derksen), de Monnik <sup>20)</sup> . .	24	109

<sup>1)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271, im April Flaggkapitän von M. de Ruijter (Letters rel. to the f. D. w., V, 126). — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 127, als früherer Flaggofficier de Ruijters führte er wohl het witte Lam. — <sup>3)</sup> Ibid., V, 45. — <sup>4)</sup> Ibid., IV, 310; Oud-Holland, 1899, I. Aflevering, p. 41. — <sup>5)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Letters rel. to the f. D. w., V, 74. — <sup>6)</sup> Wie <sup>5)</sup>. — <sup>7)</sup> Wie <sup>5)</sup>. — <sup>8)</sup> Wie <sup>5)</sup>. — <sup>9)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 531. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 371. — <sup>11)</sup> Ibid., IV, 338. — <sup>12)</sup> Wie <sup>11)</sup>. — <sup>13)</sup> Wie <sup>11)</sup>. — <sup>14)</sup> Wie <sup>11)</sup>. — <sup>15)</sup> Wie <sup>11)</sup>. — <sup>16)</sup> Marine-Rundschau, 1909, 20. Jahrg., II, 777—778; vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 56, 134. — <sup>17)</sup> Siehe früher. 30 Mann von der Miliz zu Helder waren zur Ergänzung der Mannschaft an Bord genommen (Letters rel. to the f. D. w., V, 48). — <sup>18)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 310; V, 130; Holl. Mercurius, 1652, p. 33. — <sup>19)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 130; Holl. Mercurius, 1652, p. 32. — <sup>20)</sup> Siehe früher; Letters rel. to the f. D. w., V, 239.

	Kanonen	Mann
V Andries Douwes <sup>1)</sup> — . . . . .	28	105
V Adriaan Hansz Kleijntje (Kleijn) <sup>2)</sup> — . . .	28	100
A Willem van der Zaan <sup>3)</sup> — . . . . .	—	—
N Pieter Schellinger (Schillinghe), de Stad van Medemblik <sup>4)</sup> . . . . .	30	110
V Joost Bulter (Bulker) von Groningen <sup>5)</sup> , de Kameel <sup>6)</sup> . . . . .	42 <sup>7)</sup>	—
V Sijmen (Tijmen) Klaasz <sup>8)</sup> , Westergo <sup>9)</sup> . . Leutnant Cornelis Reiniersz Eenarm <sup>10)</sup> .	—	—
N Jacob (Jan) Klaasz Duijm <sup>11)</sup> , de Zon van Enkhuizen <sup>12)</sup> . . . . .	28	108
N Hendrik Pietersz <sup>13)</sup> , de Man van Edam <sup>14)</sup>	—	—
V Jan Coenders <sup>15)</sup> — . . . . .	—	—
V Isaak Codde <sup>16)</sup> , het Postpaerd <sup>17)</sup> . . . . .	—	—
N Jan Frederiksz Haeksboot (Houkbort <sup>18)</sup> ) —	30	110
N Cornelis Pietersz Taenman <sup>19)</sup> — . . . . .	28	105
N — de Maagd van Enkhuizen II <sup>20)</sup> . . . . .	—	—
A Jan ter Stegen (Steege), Aemilia II <sup>21)</sup> . . .	28	100

Brander<sup>22)</sup>.

— Jacob Dirksz Stroo<sup>23)</sup> — .

<sup>1)</sup> Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., V, 192. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 323; Holl. Mercurius, 1652, p. 32; *ibid.*, 1653, p. 56; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271. — <sup>3)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 821; Leven van M. de Ruiter, I, 112, früher Kapitän von Aemilia (Letters rel. to the f. D. w., IV, 309, 324). Er bekam eine goldene Kette, welche die Witwe van Dam, seine Urenkelin, später der Seefahrtsschule von Amsterdam schenkte (Oud-Holland, 1899, I. Aflevering, p. 41). — <sup>4)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 818, 822; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 270—271; Ontstelde zee, p. 119; Letters rel. to the f. D. w., IV, 315; V, 138; Leven van M. de Ruiter, I, 115. — <sup>5)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 817, 822; Ontstelde zee, p. 116; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Leven van M. de Ruiter, I, 112; Leven van C. Tromp, p. 112. — <sup>6)</sup> Ein neu gebautes Kriegsschiff (Holl. Mercurius, 1653, p. 55). — <sup>7)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 649, nach Columna Rostrata, p. 124. — <sup>8)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 818, 822; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 270; Leven van M. de Ruiter, I, 116. — <sup>9)</sup> Träger Segler, weil seit 8 Monaten nicht gereinigt (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822). — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 240. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 818, 822; Holl. Mercurius, 1652, p. 32; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 270—271. — <sup>12)</sup> Träger Segler (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822). — <sup>13)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 818, 822; Letters rel. to the f. D. w., V, 242; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 270—271. — <sup>14)</sup> Träger Segler (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822). — <sup>15)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822; Letters rel. to the f. D. w., V, 240, 287. — <sup>16)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Letters rel. to the f. D. w., V, 220, 281, 287. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 323. — <sup>18)</sup> *Ibid.*, V, 192; Holl. Mercurius, 1652, p. 32. — <sup>19)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 338. — <sup>20)</sup> Oud-Holland, 1899, I. Aflevering, I, 41. — <sup>21)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 309—310; V, 242, früher Kapitän vom Schiff de Keizer. — <sup>22)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 3, 27, 47; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Holl. Mercurius, 1653, p. 54; A. deWicquefort, II, 213. — <sup>23)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822.

R	Jacob Adriaansz <sup>1)</sup>	—.
R	— <sup>2)</sup>	—.
R	— <sup>3)</sup>	—.
Z	Klaas Jansz <sup>4)</sup>	—.
(Z	— het Hammeken [Hammetie, Hamken] <sup>5)</sup> .	
—	— <sup>6)</sup> .	

10 Galioten<sup>7)</sup>.

1 Advisboot Teunisz Willemsz van der Heijden, Amsterdam<sup>8)</sup>.

Rechnen wir vom Geschwader de Withs Prinses Louisa II und Prins mit je 38 und 40, die übrigen 12 Schiffe, deren Geschützzahl nicht angegeben, mit durchschnittlich je 28, rechnen wir vom Geschwader Tromps Gelderland I und de Dolphijn II mit je 40, das Schiff des Vader Abel mit 30, die übrigen 7, deren Geschützzahl nicht angegeben, mit je 28, rechnen wir vom Geschwader des Jan Evertsz Oranje mit 56, de Leeuwin II van Middelburg mit 42, de zwarte Bul mit 40, die übrigen 6, deren Geschützzahl nicht angegeben, mit je 28, rechnen wir von de Ruijters Geschwader das Schiff des Adriaan den Oven mit 56 und die 12, deren Geschützzahl nicht angegeben, mit je 28, und vom Geschwader des Pieter Florisz die 6, deren Geschützzahl nicht angegeben, mit je 28, so erhalten wir in Summa 3110 Kanonen.

Rechnen wir vom Geschwader de Withs Prinses Louisa II und Prins mit je 120 und 140 Mann, die übrigen 12 Schiffe, deren Mannschaftszahl nicht angegeben, mit je durchschnittlich 100, rechnen wir vom Geschwader Tromps Gelderland I und Dolphijn II mit je 140, die übrigen 8, deren Mannschaftszahl nicht angegeben, mit je 100, rechnen wir vom Geschwader des Jan Evertsz das Flaggschiff desselben zu 180, Oranje zu 280, de zwarte Bul zu 200, die übrigen 6, deren Mannschaftszahl nicht angegeben, mit je 100, rechnen wir vom Geschwader de Ruijters das Schiff des Adriaan den Oven mit ca. 200 und die 12, deren Mannschaftszahl nicht angegeben, mit je 100, und vom Geschwader des Pieter Florisz das Schiff de Kameel mit 140, die übrigen 6, deren

<sup>1)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822; Letters rel. to the f. D. w., V, 138. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 27, 127. — <sup>3)</sup> Wie <sup>2)</sup>. — <sup>4)</sup> Ibid., V, 133. — <sup>5)</sup> Ibid., V, 27, 43, 130. — <sup>6)</sup> Ibid., V, 56; Holl. Mercurius, 1653, p. 54. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821. — <sup>8)</sup> Ibid., 818, die Admiralitäts-jacht (Letters rel. to the f. D. w., IV, 247).

Mannschaftszahl nicht angegeben, mit je 100, so erhalten wir 11 503 Mann.

Im Geschwader von de With haben wir 1 Schiff à 567, 2 à 450, 1 à 400, 2 à 350, 14 à 300, in demjenigen Tromps 1 à 800, 2 à 500, 5 à 450, 2 à 400, 5 à 350, 10 à 300, 1 à 200, in demjenigen des Jan Evertsz 1 à 1200, 2 à 800, 2 à 450, 1 à 425, 2 à 350, 8 à 300, 1 à 275, in demjenigen von M. de Ruijter 1 à 1200, 3 à 400, 12 à 300, 1 à 250, und in demjenigen von Pieter Florisz 1 à 450, 2 à 400, 2 à 350, 11 à 300, 2 à 250 Tonnen, in Summa 36 067 Tonnen.

Wir haben 2 Schiffe I., 4 III., 32 IV., 59 V., 1 VI. Klasse, wir erhalten demnach  $24 \times 250 + 159\frac{1}{2} \times 230 + 175\frac{1}{4} \times 220 + 2 \times 140$ , in Summa 81 520 Zentner englisches oder 73 720 Zentner holländisches Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7\frac{3}{4}$  Ellen Segeltuch pro Tonne, so erhalten wir  $36\ 067 \times 7\frac{3}{4} = 279\ 520$  Ellen Segeltuch.

Eine weitere Beschwerde führte Tromp über die zahlreichen unerfahrenen Kapitäne<sup>1)</sup>. Zuchtlosigkeit herrschte namentlich bei den Schiffsbefehlshabern der zu Kampffahrzeugen umgewandelten Kauffahrer<sup>2)</sup>, sie zeigte sich aber auch in den höheren Rangstufen<sup>3)</sup>. Unter den Matrosen hatte z. T. Aufruhr geherrscht<sup>4)</sup>, die Disziplin unter ihnen blieb eine schlechte<sup>5)</sup>. An Mannschaft war Mangel, zumal sich viel Kranke an Bord befanden<sup>6)</sup>. Den Soldaten waren zu wenig Offiziere oder Unteroffiziere beigegeben<sup>7)</sup>. Mit 10 000 Pfund Pulver soll jedes Schiff von Amsterdam, mit 15 000 Pfund Tromps Flaggschiff ausgerüstet gewesen sein<sup>8)</sup>. Die Kriegsmunition wurde für ausreichend erklärt<sup>9)</sup>. Trotzdem erwies sich dieselbe als ungenügend für die Zweitageschlacht, zumal vor Dover und an den englischen Küsten manche Breitseite verschossen worden<sup>10)</sup>. Es fehlte an Vorräten überhaupt<sup>11)</sup>. Die 2 bewilligten Munitions- und Bedarfschiffe waren nicht erschienen<sup>12)</sup>. Wangen und Reservetakelwerk war nicht vorrätig<sup>13)</sup>. Auch einige Kriegsschiffe waren knapp mit Lebensmitteln versehen<sup>14)</sup>.

<sup>1)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 108; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 358.

— <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 6. — <sup>3)</sup> De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 361. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 316, siehe früher. — <sup>5)</sup> Ibid., IV, 207. — <sup>6)</sup> Ibid., IV, 363; V, 138; Leven van M. de Ruiter, I, 114; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 360. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 48. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 280. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 818. — <sup>10)</sup> Siehe vorher, De Nederl. zeemacht door Backer Dirks, I, 360. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 207. — <sup>12)</sup> Ibid., V, 3, 47, 48. — <sup>13)</sup> Ibid., V, 48. — <sup>14)</sup> Ibid., V, 3, 47.

Man plante die Garnisonen von Brielle, Goeree, Haag sowie diejenigen auf Walcheren und Schouwen zu verstärken und nach Scheveningen die Leibwache oder die auserlesensten Truppen zu senden<sup>1)</sup>. 10 Kompanien sollten unter dem Grafen van Hoorn nach Rammekens bei Vlissingen ziehen<sup>2)</sup>. Nach Hellevoetsluis am Haringvliet (Voorne), auf Texel und Vlieland sollten Truppen gebracht werden. Die Tonnen und Bojen wurden aufgenommen<sup>3)</sup>. 8—10 Geschütze wurden nach Texel gebracht<sup>4)</sup>. Am Eingang zum Stortemelkgat auf Vlieland wurden ebenfalls solche aufgestellt<sup>5)</sup>. Auf Helder, Texel, Vlieland, Ter-Schelling und Ameland wurden Reiterei und Fußsoldaten als Wache verwendet<sup>6)</sup>.

Penn und Lawson waren nach ihrer Vereinigung (siehe früher) nach Yarmouth gesegelt<sup>7)</sup>. 11./21./IV. erschienen sie nahe Winton, nördlich von Yarmouth<sup>8)</sup>. 14./24./IV. befanden sie sich vor Dimlington (zwischen Withernsea und Spurnhead), dem Sammelplatz für die Kohlenfahrzeuge<sup>9)</sup>. Sie kamen mit denselben zusammen (siehe früher). 15./25./IV. abends ankerten sie 8 Meilen ONO von Yarmouth. 16./26./IV. fuhren sie an letzterem Platz vorbei und gelangten abends nach Southwoldbay<sup>10)</sup>. 21./IV./1./V. Sie empfingen den Befehl nach Aldborough und Longsandhead zu segeln, um sich mit der Hauptflotte aus Portsmouth zu vereinen<sup>11)</sup>. Aus der Themse sollten ungefähr 32 in Kampffahrzeuge umgewandelte Handelsschiffe zu Penn und Lawson stoßen<sup>12)</sup>. Letztere fuhren von Southwold ab und ankerten 22./IV./2./V. zu Aldborough<sup>13)</sup>. Hier führte ihnen Bourne 20 von den erwarteten 32 Schiffen aus der Themse zu, darunter London I, King Ferdinandus<sup>14)</sup>. 23.IV./3./V. war Northforeland 6 Meilen südwestsüdlich von Penn und Lawson entfernt. Abends ankerten dieselben an der Rückseite von Goodwin-Sands<sup>15)</sup>.

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 811; vgl. A. de Wicquefort, II, 214. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 811. — <sup>3)</sup> Ibid., III, XXXIII, 812; vgl. A. de Wicquefort, II, 214; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 239. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 818. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 54. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 57. — <sup>7)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 524. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 341; Memorials of the life of Penn, I, 487. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 341; Heath's Chronicle, III, 344; Holl. Mercurius, 1653, p. 51; Theatri Europaei, Historische Beschreibung, VII, 442; Memorials of the life of Penn, I, 524. — <sup>10)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 524. — <sup>11)</sup> Ibid., I, 525. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 374, 381; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 288, siehe später. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 369; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 290; Memorials of the life of Penn, I, 525. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 369, 373. — <sup>15)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 304; Memorials of the life of Penn, I, 525.

Monk und Deane sollen von Stokesbay aufgebrochen sein<sup>1)</sup>. 24./IV./4./V. gingen Penn und Lawson vor Southforeland zu Anker. 25./IV./5./V. kamen sie nach the Downs<sup>2)</sup>, von wo sie 27./IV./7./V. wieder absegelten<sup>3)</sup>. 28./IV./8./V. war Beachy-Head 2 Meilen von ihnen entfernt<sup>4)</sup>. Ein Teil der Hauptflotte soll von Portsmouth weggefahren sein<sup>5)</sup>. 29./IV./9./V. der Rest derselben ebenfalls<sup>6)</sup>. Sie lief an der St.-Helens-Road vorbei<sup>7)</sup> und gelangte abends vor Arundel-on-Arun (Sussex)<sup>8)</sup>, wo sie sich mit Penn und Lawson vereinigte<sup>9)</sup>. Man beschloß die Holländer an ihrer eignen Küste zu bekämpfen<sup>10)</sup>. 1./II./V. ankerten sie zu Dungeness<sup>11)</sup>. 2./II./V. kamen sie morgens vor Dover, befanden sich später 6 Meilen von Northforeland und segelten 3./II./V. nach der holländischen Küste zu<sup>12)</sup>. 3.—4./II.—14./V. Sie liefen an der zeeländischen Küste vorbei<sup>13)</sup>. Jan Evertsz wollte sich gerade von Zeeland aus mit Tromp (siehe vorher) in Texel vereinen, er traf auf die englische Flotte an der Mündung der Schelde und mußte sich mit seinen ihm zugehörigen Schiffen in das Veergat (zwischen Walcheren und Schouwen) flüchten<sup>14)</sup>. Die Engländer schnitten ca. 48 der 54 Fischerboote oder Kabeljauschützen von Zierikzee, Maas-Sluis (östlich Brielle), Ter-Heijde (zwischen Gravezande und Scheveningen), Scheveningen und Catwijk-aan-zee, den Weg in das Veergat ab und nahmen dieselben vermittle kleiner Fahrzeuge oder Schaluppen. Die 4—600 gefangenen Fischer waren ihnen beim Steuern ihrer Schiffe recht passend<sup>15)</sup>. Sie nahmen auch eins von den 2 Begleitfahrzeugen<sup>16)</sup>. Der Rest von den 54 Schützen rettete sich nach Texel zu<sup>17)</sup>. 5./II./V. Die Engländer erschienen 1/2 Meile vor Haag, dann zu Scheveningen<sup>18)</sup>. Zwischen Noordwijk-aan-zee

1) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 304. — 2) Ibid., V, 293; Letters rel. to the f. D. w., IV, 377; Memorials of the life of Penn, I, 525. — 3) Letters rel. to the f. D. w., V, 28; Memorials of the life of Penn, I, 526. — 4) Memorials of the life of Penn, I, 526. — 5) Letters rel. to the f. D. w., IV, 383. — 6) Ibid., IV, 386. — 7) Heath's Chronicle, III, 343. — 8) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 300. — 9) Ibid., V, 300; Letters rel. to the f. D. w., IV, 385—386; Memorials of the life of Penn, I, 526; English Men of Action by Corbett, p. 87; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 621. — 10) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 303. — 11) Letters rel. to the f. D. w., IV, 389; Memorials of the life of Penn, I, 526. — 12) Letters rel. to the f. D. w., V, 25, 26; Memorials of the life of Penn, I, 526. — 13) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 132; Leven van M. de Ruiters, I, 109; Leven van C. Tromp, p. 109. — 14) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 811; Leven van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1820, p. 65. — 15) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 811; Holl. Mercurius, 1653, p. 47; Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 397; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 239; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 332. — 16) Leven van C. Tromp, p. 108—109. — 17) Whitelocke's Memorials, p. 531; Holl. Mercurius, 1653, p. 47, 51; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 307; Letters rel. to the f. D. w., V, 30. — 18) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 239.

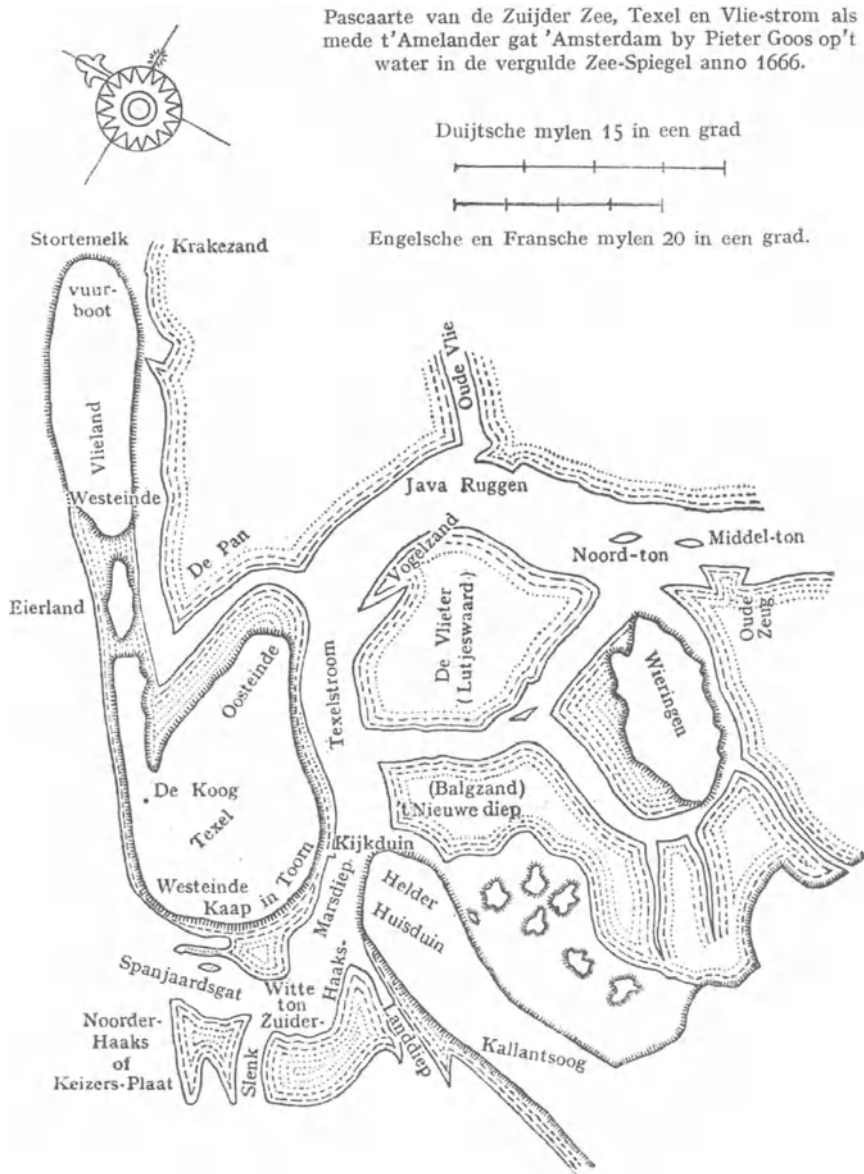
und Petten (nördlich von Egmond-aan-zee) setzten sie die gefangenen Fischer an Land<sup>1)</sup>. Sie mußten schwören, nicht gegen die Engländer zu dienen. Die Mannschaft des Begleitschiffs behielt man inne<sup>2)</sup>. Die Engländer liefen an Zandvoort<sup>3)</sup> und Camp (Camperduin zwischen Egmond-aan-zee und Petten) vorbei<sup>4)</sup> und gelangten abends vor Petten nahe Texel<sup>5)</sup>, ungefähr an dieselbe Stelle, die Tromp morgens 5./15.V. nach seiner Abfahrt verlassen (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 811, siehe vorher, vgl. Holl. Mercurius 1653, p. 49. Die Engländer vor den Bree-Veertien, es wird die nördlichste Spitze derselben hier in Frage kommen). Die Holländer sollen zeitweise etwa 5 Meilen von ihnen entfernt gewesen sein<sup>6)</sup>. Die Engländer waren also einen ganzen Tag zu spät gekommen, um Tromp am Auslaufen und der Sicherung der Handelsflotten zu hindern<sup>7)</sup>. Sie landeten einige Leute zu Petten, Texel und Helder, die wieder zurückgetrieben wurden<sup>8)</sup>. Sie nutzten ihren Vorteil nicht aus, daß Pieter Florisz mit seiner Abteilung ungeschützt, hinter Befestigungen ohne genügende Truppenzahl, sich befand<sup>9)</sup>. Sie hätten Tromps Rückkehr abwarten und an der holländischen Küste liegenbleiben müssen, statt ihm unverzüglich nachzujagen<sup>10)</sup>. Dann hätten sie die Handelsflotten, die aus Frankreich und dem Osten der Heimat zu eilen, abfangen und Tromp unvereinigt mit Jan Evertsz und Pieter Florisz desto sicherer schlagen können<sup>11)</sup>. 6./16.V. Die Engländer, die sofort die Verfolgung des Feindes aufgenommen, hielten, da mit Lebensmitteln, ausgenommen Getränke, für 2 Monate versehen, Kurs nach NW<sup>12)</sup>. 7./17.V. befanden sie sich ca. 50 Meilen weg, nahe Newcastle-on-Tyne<sup>13)</sup>. Vor Tynemouth (Timmourt) setzten sie die genommenen Fischerboote ab, um sie als Kohlenfahrzeuge zu verwenden<sup>14)</sup>.

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 811. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 48; Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 397; Leven van C. Tromp, p. 109. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 48. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 48; Memorials of the life of Penn, I, 526. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 48; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 307; Letters rel. to the f. D. w., V, 31. — <sup>6)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 132, 146; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 312; Leven van M. de Ruiter, I, 109; Leven van C. Tromp, p. 109. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 52; Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 398; Leven van M. de Ruiter, I, 109; Leven van C. Tromp, p. 108—109. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 49; Leven van C. Tromp, p. 109; Naval warfare by Colomb, p. 40. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 5; Rittmeyer, Seekriege, I, 219. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 6; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 356. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 52. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—1653, V, 292; Memorials of the life of Penn, I, 527. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 31; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 312. — <sup>14)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 51; Letters rel. to the f. D. w., V, 39, nicht vernichtet wurden sie, wie Gedenkschriften van A. van der Capellen, II, 397, berichtet.



Sie versorgten sich mit Bier (Memorials of the life of Penn I, 527). Sie fuhren in nordnordwestlicher Richtung weiter und zeigten sich 10./20./V. 3 Meilen nördlich von Aberdeen-on-Dee, wo sie frisches Wasser einnahmen<sup>1)</sup>. Zu Aberdeen, Dunnottar-castle (südlich von Stonehaven) und Tomtalon (wohl Dundee gemeint) wurden Anweisungen hinterlassen für die nachfolgenden Schiffe (Holl. Mercurius 1653, p. 52) 11./21./V. Sie fuhren nach den Orkneyinseln zu, 12./22./V. nachmittags befanden sie sich in der Nähe derselben. Nachts segelten sie nach den Shetlandsinseln ab<sup>2)</sup>. 13./23./V. waren sie nahe Fair-Isle<sup>3)</sup>. 14./24./V. gelangten sie nach Bressa-Sound (zwischen Mainland und den Bressainseln)<sup>4)</sup>. 15./25./V. ankerten sie daselbst und reinigten 16./26./V. ihre Schiffe. 17./27./V. vormittags erfolgte die Abfahrt von Bressa-Sound. Im Kriegsrat wurde beschlossen, über Horns Riff (westlich von Jütland) nach Texel zu segeln. 18./28./V. wurde der Kurs OS und OSO eingeschlagen. 20./30./V. morgens sichteten sie Schottland<sup>5)</sup>. Eine Untersuchung wurde angestellt über das Verhalten einiger Offiziere von Raven I<sup>6)</sup>. 21./31./V. setzten die Engländer ihre Fahrt nach Horns Riff fort<sup>7)</sup>. Sie liefen an der Doggerbank vorbei<sup>8)</sup>. 24./V./3./VI. nahmen sie die Richtung SSO und SOS. Abends kam der Leuchtturm von Ter-Schelling (Scheldt) südöstlich von ihnen in Sicht<sup>9)</sup>. 25./V./4./VI. gelangten sie nach der Insel Ter-Schelling und steuerten längs der Küste auf Vlieland zu<sup>10)</sup>. Der Kriegsrat traf die Bestimmung, daß die Flotte vor Texel liegen sollte, um die Verbindung der dort befindlichen Fahrzeuge mit der holländischen Hauptmasse vor der Maas zu hindern. 26./V./5./VI. morgens waren die Engländer vor Texel<sup>11)</sup>. 14 englische Kriegsschiffe kamen bei Mondschein durch das Stortemelkgat bis zur äußersten Spitze von Vlieland gegenüber Ter-Schelling,

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 51; Heath's Chronicle, III, 344; Letters rel. to the f. D. w., V, 6, 35; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 318; Whitelocke's Memorials, p. 531 (aber falsches Datum); Theatri Europae, Historische Beschreibung, VII, 442; Memorials of the life of Penn, I, 527. — <sup>2)</sup> Heath's Chronicle, III, 344; Memorials of the life of Penn, I, 527. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 6, 45; Memorials of the life of Penn, I, 527. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 6; Memorials of the life of Penn, I, 528. — <sup>5)</sup> Wie <sup>4)</sup>. — <sup>6)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 624. — <sup>7)</sup> Heath's Chronicle, III, 344; Memorials of the life of Penn, I, 529. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 353. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 6, 60; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 358; Memorials of the life of Penn, I, 529. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 60; Leven van M. de Ruiter, I, 111; Memorials of the life of Penn, I, 529. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 814; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 257, 260; Letters rel. to the f. D. w., V, 50, 54; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 353; Memorials of the life of Penn, I, 529; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 532, aber falsches Datum.



um einen Angriff auf die im Hafen befindlichen Ostland- und Nordfahrer zu machen<sup>1)</sup>. Es sollen ca. 500 Fahrzeuge gewesen sein, unter ihnen 3—5 Ostindienfahrer. Auch die Heringsbüsen

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 54; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 268; Letters rel. to the f. D. w., V, 46.

von Enkhuizen waren am Auslaufen verhindert<sup>1)</sup>. Durch den Schimmer der Kanonen bei der hellen Mondbeleuchtung sollen die Engländer erschreckt worden und zurückgewichen sein. Sie kamen mit der Flut davon<sup>2)</sup>. Da in der Nähe sehr viel Seehunde vorhanden, hätten sonst viele Leute bei längerem Verweilen und Landen daselbst den Tod gefunden<sup>3)</sup>. Es wurde 27./V./6./VI. der Beschluß gefaßt, Kundschaftsfahrzeuge vor Texel und der Maas kreuzen zu lassen und nach Yarmouth zu segeln, um sich mit den übrigen 20 noch zugerüsteten englischen Schiffen zu vereinen auf die Nachricht von der großen Flotte Tromps hin<sup>4)</sup>. Zwischen Calais und Dover wurde der Sammelplatz festgesetzt<sup>5)</sup>. 28./V./7./VI. fuhren sie nach Yarmouth<sup>6)</sup> zu und gingen zunächst 6 Meilen ungefähr vor Lowestoft südlich von Yarmouth zu Anker, 29./V./8./VI., um auf die Verstärkungen zu warten, dann wohl etwa 5 Meilen östlich von Yarmouth<sup>7)</sup>. Der Kriegsrat kam zu dem Entschluß, hin und her zu kreuzen, um die Verbindung mit den 20 Schiffen von Leeroad oder Swin zu gewinnen<sup>8)</sup>. 31./V./10./VI. segelten die Engländer nach Southwold (Solebay) und ankerten daselbst mittags<sup>9)</sup>, zum Teil auch weiter südlich vor Dunwich (Dunnidge) und zwischen Dunwich und Aldborough. Man hatte die Absicht, von da nach Longsandhead zu segeln zur Vereinigung mit den erhofften 20 Schiffen aus der Themse unter Blake<sup>10)</sup>.

Blake soll nach 21./31./III. seinen Dienst wieder übernommen haben. Zu Portsmouth ließ er seine Schiffe ausrüsten<sup>11)</sup>. Als die Nachricht vom Segeln der holländischen Flotte nach Norden eingegangen, hißte er seine Flagge auf Essex, ein neues Schiff III. Klasse<sup>12)</sup>. Zum Flaggkapitän erkor er sich William Brandley (Brandly)<sup>13)</sup>. Mit den Kampffahrzeugen, die damals schon segel-

1) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 268; Letters rel. to the f. D. w., V, 46; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 165; Holl. Mercurius, 1653, p. 58. — 2) Holl. Mercurius, 1653, p. 54. — 3) Ibid., p. 55. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 7; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 260; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 357; Memorials of the life of Penn, I, 529; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 333. — 5) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 358. — 6) Ibid., V, 359; Memorials of the life of Penn, I, 529; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 532, aber falsches Datum. — 7) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 359, 361; Letters rel. to the f. D. w., V, 62; Memorials of the life of Penn, I, 529; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 532, aber falsches Datum. — 8) Memorials of the life of Penn, I, p. 530. — 9) Ibid., I, 530. — 10) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 364, 370; Letters rel. to the f. D. w., V, 7, 65. — 11) History of the Commonwealth by Gardiner, II, 332; The Political History of England, vol. VII, the hist. of E. by Francis Charles Montague, London 1907, p. 405. — 12) Memorials of the life of Penn, II, 615; A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 268—269, vgl. später. — 13) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 22, 236.

bereit, lief er nach Norden, um die Holländer vorläufig zu beobachten, evtl. wohl auch ihre Handelsflotten abzufangen<sup>1)</sup>. Er befand sich 20./30./IV. zwischen Firth of Forth und Moray Firth<sup>2)</sup> und kreuzte bis zu den Orkneyinseln<sup>3)</sup>. 28./IV./8./V. gelangte die Kunde von seiner Seefahrt nach Holland<sup>4)</sup>. Er kehrte wieder um und lief an Aberdeen-on-Dee vorbei<sup>5)</sup>. Hier mag er von der Umwandlung der Republik in ein Protektorat gehört haben. Getreu seiner Ansicht von militärischer Disziplin (siehe früher) ließ er bei seinen Offizieren keine politische Erörterung zu<sup>6)</sup>. Er soll, um Tromp ausfindig zu machen, vom Norden bis nach der holländischen Küste zu gekreuzt haben<sup>7)</sup> und mit den Holländern in Schußgefecht gekommen sein<sup>8)</sup>. Er soll unter die Kanonen von Deal und Dover haben flüchten müssen<sup>9)</sup>. Erst zu Yarmouth sollen Deane und Monk von diesem Vorkommnis Kenntnis erhalten haben<sup>10)</sup>. Um seine Schiffe wieder herzustellen, wird er in die Themse gesegelt sein danach. Hier erhielt er Befehl, mit allen daselbst bereiten Fahrzeugen wieder auszulaufen<sup>11)</sup>.

1./11./VI. Das Wetter war nebelig und trübe<sup>12)</sup>. Es herrschte heftiger Nordwestwind. 6 Uhr morgens lichtete die englische Flotte die Anker und fuhr von ihren verschiedenen Ankerplätzen bei Southwold ab<sup>13)</sup>. Um 8 Uhr vormittags warf sie wieder die Anker aus, um die Flut zu stoppen, den schwerfälligeren Schiffen das Herankommen zu erleichtern und den in Aussicht habenden Zuwachs an Kampffahrzeugen zu empfangen<sup>14)</sup>. Deane und Monk gingen mit einem Teil der Flotte vorerst außerhalb the Shipwash, südlich von Orfordness zu Anker<sup>15)</sup>. Durch den Sturm waren die Schiffe etwas zerstreut worden<sup>16)</sup>. Great President verlor Bugspriet und Raa (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 609). Die Holländer sichtete man ungefähr 4 Meilen in Lee von sich<sup>17)</sup>. Nachts waren Deane und Monk 2 Meilen entfernt von der Südspitze der Gabbardsandbänke geankert<sup>18)</sup>. 2./12./VI. befand

1) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 609. — 2) Blake by Dixon, p. 203. — 3) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 612. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 28. — 5) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 613. — 6) Wie 5). — 7) Ibid., p. 628. — 8) Ibid., p. 629. Dies müßte demnach in der Zeit vom 19./29./V. bis 24./V./3./VI. gewesen sein. — 9) Ibid., p. 629. — 10) Ibid., p. 630. — 11) Letters rel. to the f. D. w., V, 71. — 12) Memorials of the life of Penn, I, 496. — 13) Letters rel. to the f. D. w., V, 8; Memorials of the life of Penn, I, 530. — 14) Memorials of the life of Penn, I, 496, 530. — 15) Letters rel. to the f. D. w., V, 69; Memorials of the life of Penn, I, 530. — 16) Memorials of the life of Penn, I, 491; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 635—636. — 17) Memorials of the life of Penn, I, 530; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 635. — 18) Letters rel. to the f. D. w., V, 8.

sich die Flotte nahe Harwich zwischen Orfordness und Longsandhead<sup>1)</sup>.

Die Schiffszahl derselben schwankte zwischen 90—94<sup>2)</sup>, 95<sup>3)</sup>, 95—100<sup>4)</sup>, 100<sup>5)</sup>, 105<sup>6)</sup>, 110<sup>7)</sup>, 114<sup>8)</sup>. Wir haben 101 Kriegsschiffe als der Wirklichkeit am meisten entsprechend aufgeführt. Die Zahl der Brander belief sich auf 6<sup>9)</sup>.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte englische Flotte<sup>10)</sup>.

The red squadron.

I. Klasse.	Kanonen	Mann	Tonnen
Resolution, Richard Deane, George Monk . . . . .	88	614 <sup>11)</sup>	976—1361
Kapitän John Bourne <sup>12)</sup> . Leutnant Edward Morecock <sup>13)</sup> . John Fowler, Advokat der Flotte <sup>14)</sup> . Richard Lyons, Pfarrer <sup>15)</sup> . John Poortman, clerk of the check <sup>16)</sup> .			

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 372—373. — <sup>2)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 284; Ontstelde zee, p. 115. — <sup>3)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 498; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 649; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 48. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817; Letters rel. to the f. D. w., V, 4, 127, 137; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 278; Leven van M. de Ruiter, I, 111. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Heath's Chronicle, III, 344; Whitelocke's Memorials, p. 530; Baker's Chronicle, p. 636; Letters rel. to the f. D. w., V, 135—136; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 365; Holl. Mercurius, 1653, p. 49—50; Leven van C. Tromp, p. 104—107; Memorials of the life of Penn, I, 491; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187; Oud-Holland, 1899, I. Aflv., p. 39; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 357. — <sup>6)</sup> Naval warfare by Colomb, p. 39. — <sup>7)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 278; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 333. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 135—136. — <sup>9)</sup> 5 Brander werden genannt (Holl. Mercurius, 1653, p. 49—50; Leven van C. Tromp, p. 104—107; Memorials of the life of Penn, I, 491; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187), der sechste (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 607). — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 49—50; Leven van C. Tromp, p. 104—107; Memorials of the life of Penn, I, 491; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187—188; vgl. Letters rel. to the f. D. w., IV, 278—280, 293, 327; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 58—62, in dieser Liste fehlt Portland und Unicorn, ist aber Hamburgh-Merchant erwähnt, welcher sonst nicht vorkommt. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 357. — <sup>12)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 498. Er war geschätzt wegen seiner Geschicklichkeit und seines Mutes (Letters rel. to the f. D. w., IV, 296). — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396. — <sup>14)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 598, 643; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 601. J. Fowler war nicht Kapitän auf Foresight, es liegt hier wohl eine Verwechslung vor, er wird als Verwundeter an Bord dieses Schiffes vielleicht anfänglich mit der Leiche Deanes in die Heimat befördert worden sein (siehe später). — <sup>15)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 496. — <sup>16)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 660.

DIE ZWEITAGESCHLACHT BIS VOR NIEUPORT 571

III. Klasse.	Kanonen	Mann	Tonnen
Worcester, George Dakings (Dakins)	50	220	629—662
Golden Fleece, Nicholas Forster (Foster) . . . . .	40—44	180	600 <sup>1)</sup>
IV. Klasse.			
Advice, Jeremy Smith . . . . .	42	180	516—544
Leutnant William Payme <sup>2)</sup> .			
Diamond, William Hill . . . . .	42	180—182	548
Sapphire, Nicholas (Richard) Heaton (Heathen) . . . . .	38	140	442—447
Marmaduke of London, Edward Blagg . . . . .	42—44	160	400
Pelican, Peter Motham . . . . .	40	180	500
Loyalty, John Limbry (Limbrey) .	34	140—150	440 <sup>3)</sup>
Society of London, Nicholas Lucas	44	140	312
Malaga Merchant (Koopman van Malgom), Henry Collins . . .	36	140	364
V. Klasse.			
Mermaid (Syrene), John King . .	26	100	287—309
VI. Klasse.			
Martin, John Vessey . . . . .	14	90	120
II. Klasse.			
Triumph, James Peacock (Pake), Viceadmiral . . . . .	62	350—400	778
IV. Klasse.			
Laurel, John Stoakes (Stokes) . .	48	200—230	489
Hodges, junior, Stückmeister <sup>4)</sup> .			
Adventure I, Robert Nixon (Nickson)	40	160	370—395
Providence, John Pierce (Pearce) <sup>5)</sup>	33	140	304—358
Bear, Francis Kirby . . . . .	46	200	395—430 <sup>6)</sup>
Heart's-ease (Hartelust, 's Harten- lust), Thomas Wright <sup>7)</sup> (Weight)	36	150	ca. 370
Hound, Jonathan Hide . . . . .	34—36	120	ca. 380

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 534. — <sup>2)</sup> Ibid., 1652—53, V, 603. — <sup>3)</sup> Ibid., 1651—52, IV, 521. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 38. — <sup>5)</sup> The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187. — <sup>6)</sup> A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 257, 270—71, eine holländische Prise 1652/53 (nicht wie Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 584, Bear 280 Tonnen, ein Handelsschiff); An History of M. A. by Charnock, II, 384; Oppenheim, p. 332—33. — <sup>7)</sup> Wright (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 464; An History of M. A. by Charnock, II, 384), Wicht (Leven van C. Tromp, p. 117).

572 DIE ZWEITAGESCHLACHT BIS VOR NIEUPORT

	Kanonen	Mann	Tonnen
Ann and Joyce (Wapen en Blijdschap), William (Thomas) Pile (Pyle) . . . . .	34	120	388
London I, Arthur Browne (Brown)	40—44	180—200	445—505
Thomas and William, John Jefferson (Sefferson) . . . . .	36	140	444
Hannibal, William Haddock (Hadduk)	44	180	400
V. Klasse.			
Mary Prize, Henry Maddison (Maddisow) . . . . .	37	120	300
Schiffer William Gettins <sup>1)</sup> .			
III. Klasse.			
Speaker (Voorspreker), Samuel Howett (Hewert), Contre-admiral . . . . .	56—64	300	727—777
II. Klasse.			
Unicorn, Peter Strong <sup>2)</sup> . . . . .	46—50	260	723—767
IV. Klasse.			
Sussex (Busseckx), Roger Cuttance (Kuttance) . . . . .	46	180	ca. 520
Schiffer Matthew Rider <sup>3)</sup> . Freiwilliger Isaac Bevan <sup>4)</sup> .			
Guinea, Edmund Curteis (Kurtice) .	34	150	ca. 375
Tiger, Gabriel Sanders (Saunders).	40	170	447
Violet (Vigolette), Joseph Whiting <sup>5)</sup>	40—44	180	400 <sup>6)</sup>
Sophia II, Rowland Bevan <sup>7)</sup> . . .	38	160	374 <sup>8)</sup>
Four Sisters <sup>9)</sup> , Robert Becke (Beck)	25—30	120	317 <sup>10)</sup>
Phoenix II (Fenicx) of London (Phoenix Merchant), Henry Eaden (Euden) . . . . .	34	110	330 <sup>11)</sup>

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 612 — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 53, 62, 64; Memorials of the life of Penn, I, 530. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 604. — <sup>4)</sup> Bruder des Kapitän Rowland Bevan (Letters rel. to the f. D. w., V, 97; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 392). — <sup>5)</sup> Joseph Whiting, Kapitän (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 391), nicht Henry Southwood. — <sup>6)</sup> The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 112. — <sup>7)</sup> Roland Bevan, Kapitän (Letters rel. to the f. D. w., V, 97; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 392), nicht Robert Kirby. — <sup>8)</sup> An History of M. A. by Charnock, II, 384 (ibid., II, 324, liegt wohl ein Druckfehler vor). — <sup>9)</sup> Ein Handelsschiff von Hamburg (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 20). — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 550. — <sup>11)</sup> Ibid.

DIE ZWEITAGESCHLACHT BIS VOR NIEUPORT 573

V. Klasse.	Kanonen	Mann	Tonnen
Falmouth (Valmuyer), John Jeffreys (Jeffryes) . . . . .	26	100	ca. 300
The white squadron.			
II. Klasse.			
James (Jacques), William Penn Richard Gibson, Zahlmeister <sup>1)</sup> .	66—70	360—380	792
III. Klasse.			
Lion, John Lambert . . . . .	52—56	220—250	550—600
IV. Klasse.			
Ruby, Robert Sanders (Saunders) .	42	180	550—556
Assistance, William Crispin . . .	40—44	180	513—555
Foresight, Richard Stayner <sup>2)</sup> . .	42	180	513—548
Portsmouth, Robert Dornford(Doen- fort) . . . . .	38	170	422—463
Exchange I of London (Verwisseling), Henry Tiddiman (Tedman, Sidman) . . . . .	30	100	350
Richard and Martha, Eustace (Evestace) Smith . . . . .	46	180	500
Sarah of London, Francis Steward (Stenard) . . . . .	34	140	360
Lisbon-(Lixa)-Merchant (Lisbonsche Koopman), Simon Baily (Raily)	38	140—170	ca. 400
V. Klasse.			
Anne Percy (Piercy), Thomas Hare (Hart) . . . . .	32—33	120	250
Peter (Pievre), John Littleton . .	32	100	ca. 250
VI. Klasse.			
Merlin, George Crapnell . . . . .	12—14	90	105—130
II. Klasse.			
Victory, Lionel Lane (Lanck), Viceadmiral . . . . .	60	300	721
IV. Klasse.			
Centurion, Walter Wood . . . . .	42	200	531—553
Gillyflower (Goude Blom), Thomas Hayward . . . . .	32	120	400

<sup>1)</sup> Memorials of the life of Penn, II, 615. — <sup>2)</sup> Nicht John Fowler, siehe S. 570, unter <sup>14)</sup>.



## 574 DIE ZWEITAGESCHLACHT BIS VOR NIEUPORT

	Kanonen	Mann	Tonnen
Raven I, Robert Taylor . . . . .	38—40	140	ca. 380
Exchange II (Beurs), Jeffrey Dare	25—32	120	ca. 330
Globe (Sphera), Robert Coleman (Kole-Mon) . . . . .	25—30	110	300—333 <sup>1)</sup>
Thomas and Lucy, Andrew Rand .	34	125	ca. 380
Portland <sup>2)</sup> , — . . . . .	42—44	180	605 (608) <sup>3)</sup>
Expedition, Thomas Vallis (Vollis)	23	144 <sup>4)</sup>	301—357
V. Klasse.			
Middelburgh (Middleborough), Tho- mas Whiting (Wheiting) . .	32	120	ca. 265
Prudent Mary (Wijze Mary), John Taylor I . . . . .	20—34	100	280 <sup>5)</sup>
II. Klasse.			
Andrew, Thomas (William) Graves I, Contreadmiral .	56	350—360	775—783
Seavern, Hoochbootsmann <sup>6)</sup> .			
IV. Klasse.			
Assurance, Philip Holland . . . .	36	160	341—350
Crow <sup>7)</sup> , Thompson (Tomse) . . .	36	140—160	ca. 340
Reformation of London, Anthony Earning . . . . .	40	160	444
Princess Mary, Saite Hanley (Holley) Schiffer George Browne <sup>8)</sup> .	38	170	ca. 400
V. Klasse.			
Dutchess, Richard Suffield (Seafild)	24	90	ca. 300
Waterhound (Zeehond), Giles Shelly	32	120	300
Pearl, James Cadman . . . . .	26—28	100	260—285 <sup>9)</sup>
Industry of London (Kunstigheid, Consticheijt), Benjamin Salmon	30	100	280 <sup>10)</sup>

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 550; Memorials of the life of Penn, I, 237. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 64. — <sup>3)</sup> 1652/53 gebaut (A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 274; An History of M. A. by Charnock, II, 384; Oppenheim, p. 334—335; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 111, chap. XXII, p. 246). — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 613, ein schlechter Segler; *ibid.*, of the reign of Charles II, 1667, vol. VII, p. 15. — <sup>5)</sup> *Ibid.*, 1652—53, V, 550. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 38. — <sup>7)</sup> Nicht Crown, sondern Crow (An History of M. A. by Charnock, II, 384; Oppenheim, p. 330. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 63, hinterließ eine Witwe Dorothy. — <sup>9)</sup> 1651 gebaut (Letters rel. to the f. D. w., IV, 21), muß 285 statt 385 Tonnen heißen; A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 276—74; An History of M. A. by Charnock, II, 379, 385; Oppenheim, p. 330—31; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 111. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 550.

	Kanonen	Mann	Tonnen
The blue squadron.			
II. Klasse.			
George, John Lawson (La-Roson) . . . . .	58	350	684
IV. Klasse.			
Kentish <sup>1)</sup> , James Reynolds . . .	46—50	180	601
Great President, John Reeve <sup>2)</sup> . .	42—44	180	445—505
Nonsuch (Nonpareille), Thomas Penrose . . . . .	40	170	389—400
Sucess, William Kendall . . . . .	38	150—160	380
Welcome, John Harman <sup>3)</sup> . . . . .	40	200	365—400 <sup>4)</sup>
Oak, John Edwin . . . . .	32	120	ca. 400
Brazil, Thomas Heath . . . . .	30	120	320
Eastland Merchant (Levantsche Koopman), John Walters (Wouters) . . . . .	32	120	ca. 320
Adventure II of London (Merchants Adventure) Edward Greene . .	38	160	380 <sup>5)</sup>
Samaritan, Shadrach (Sydrach) Blake	25—30	120	357 <sup>6)</sup>
II. Klasse.			
Vanguard, Joseph Jordan, Viceadmiral . . . . .	56—62	320—400	750
IV. Klasse.			
Happy Entrance I (d'Intrede), Richard Newberry (Herberery)	43—50	200	539
Dragon, Luke Lightfoot <sup>7)</sup> . . . .	36—38	160	378—470
William Huntrise, Quartiermeister <sup>8)</sup> .			
Gift Major ('t Present), Thomas Salmon (Salnor) . . . . .	34	130	380—400
Benjamin, Robert Sparks (Sparkes)	32	120	350 <sup>9)</sup>
King Ferdinandus, Richard Paine (Hayne) . . . . .	36	140	ca. 400

<sup>1)</sup> Ibid., V, 607. — <sup>2)</sup> Ibid., V, 609, nicht Francis Packe. — <sup>3)</sup> Geb. 1625 (The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXII, p. 432), nicht Thomas Harman. — <sup>4)</sup> A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 258—259, 274—275; An History of M. A. by Charnock, II, 383; Oppenheim, p. 332—33; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 411; träger Segler (Letters rel. to the f. D. w., V, 250). — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 551. — <sup>6)</sup> Ibid., V, 550. — <sup>7)</sup> Ibid., V, 595, nicht John Seaman. — <sup>8)</sup> Ibid., V, 412. — <sup>9)</sup> Ibid., V, 551.

## 576 DIE ZWEITAGESCHLACHT BIS VOR NIEUPORT

V. Klasse.	Kanonen	Mann	Tonnen
Convert of Liverpool (Bekeering), Philip (Richard) Gethings . .	32	120	180—250
Paulus (Sinte Paulus), Anthony Spatchurst (Spatehart) . . .	32	120	240—290 <sup>1)</sup>
Crescent (Wasdom), Thomas Thorow- good . . . . .	30	115	ca. 300
Samuel Talbot (boat, Taboat), Jo- seph Ames . . . . .	30	110	300 <sup>2)</sup>
Roebuck ('t Geitje) Henry, (John) Fenn . . . . .	20—30	100	260—280
II. Klasse.			
Rainbow (Hemelboog; Arend Hemel), William Goodson, Contreadmiral . . . . .	58—60	300	665
IV. Klasse.			
Convertine (Bekeering), Anthony Joyne . . . . .	44	210—220	500
Amity, Francis (Henry) Packe . . Leutnant David Young <sup>3)</sup> .	36	150	354
Dolphin of London, William White <sup>4)</sup> James Warom, clerk of the check <sup>5)</sup> .	30	150	470
Arms of Holland, Francis Mardrig (Murdrick) . . . . .	34—36	120—150 <sup>6)</sup>	ca. 380
Tulip (Julipon), Joseph Cubitt . .	32	120	ca. 350
William and John, Nathaniel Jesson	36	120	ca. 380
V. Klasse.			
Jonathan, Robert Graves II . . .	30—32	110	ca. 300
Dragoneare of London (Dragoneer, Draecker), Edward Smith . .	32	110	300 <sup>7)</sup>
Blossom of London (Verworpeling), Nathaniel Cock . . . . .	30	110 <sup>8)</sup>	300

1) Eine holl. Prise 1652. A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 260—61, 276—77; An History of M. A. by Charnock, II, 385; Oppenheim, p. 332—33; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 111. — 2) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 550; Memorials of the life of Penn, I, 238. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 173, 466, statt 2. und 3./VII. muß es 2. und 3./VI. heißen. — 4) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 332, nicht Robert Davis. — 5) Ibid. — 6) An history of M. A. by Charnock, II, 384. — 7) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 550. — 8) Ibid., V, 551.

VI. Klasse.	Kanonen	Mann	Tonnen
Nicodemus, William Ledgant <sup>1)</sup> , (Lidgant) . . . . .	12	60—70	110

Brander<sup>2)</sup>.

Fox (Reynaert, Renard), Cornelius.

Fortune, Humphrey Morris.

Renown (Fame), James Salmon.

Falcon, —.

Hunter, —.

Cherry-Tree<sup>3)</sup>, —.

Wir erhalten in Summa 3844 Kanonen.

Wir erhalten in Summa 16 719 Mann (vgl. L. v. Aitzema, III, XXXIII, 811, 12—16 000 Mann; A. de Wicquefort, II, 212. 4000 Kanonen, 16 000 Mann; Holl. Mercurius 1653, p. 49—50; Leven van Tromp, p. 105—107; Memorials of the life of Penn I, 491, 16 629 Mann, 3840 Kanonen; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 357; Naval warfare by Colomb, p. 39; Blake by Dixon, p. 206; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 49; Stenzel, Seekriegsgeschichte III, 74).

Wir erhalten in Summa 42 652 Tonnen.

Wir haben 1 Schiff I., 8 II., 4 III., 66 IV., 19 V., 3 VI. Klasse wir erhalten demnach  $70^{8/10} \times 250 + 301^{1/5} \times 230 + 53.5 \times 220 + 3^{1/2} \times 140 = 99\,236$  Zentner Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7^{3/4}$  Ellen Segeltuch pro Tonne, so erhalten wir  $42\,652 \times 7^{3/4} = 330\,555$  Ellen Segeltuch.

Englischerseits wurde z. T. geklagt über die Enge der Stückpforten<sup>4)</sup>. Die Beschaffung der nötigen Pulvermenge scheint große Schwierigkeiten bereitet zu haben. Von allen Seiten mußte Pulver herbeigebracht werden<sup>5)</sup>. Hanf, Pech, Teer und ähnliche Kriegsbedürfnisse waren aus Stockholm, Goeteborg, Hamburg, Danzig und andern Orten genügend nach England gelangt<sup>6)</sup>. 12 Lebensmittel-

Jeremy Smith besaß großes Vertrauen bei Monk. Weil er ein tätiger und herzhafter Mann, war er Sir Thomas Morgan als Beistand bei der Bildung von Reiterregimentern zugeteilt worden (The life of Monck by Gumble, London 1671, p. 144).

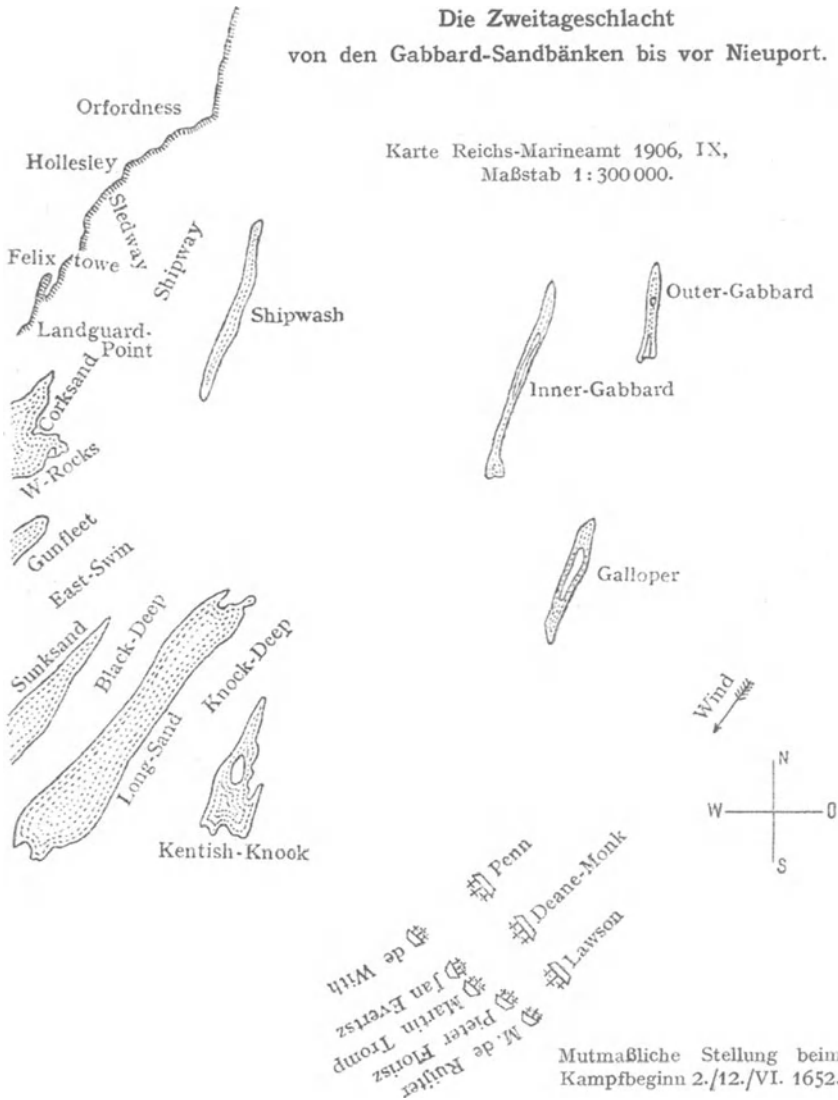
<sup>1)</sup> Ibid., V, 370. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 49—50; Leven van C. Tromp, p. 104—107; Memorials of the life of Penn, I, 491; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187—188. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 607. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 14. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 253, 264, 289, 297, 312, 315, 316, 384; Letters rel. to the f. D. w., IV, 245, 284, 290, 292, 307, 363, 368. — <sup>6)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 530.

fahrzeuge sollten die Flotte begleiten<sup>1)</sup>, sie sollten die Größe von mindestens je 2—300 Tonnen haben<sup>2)</sup>. Alle leeren Fässer in den Weinschenken wurden zum Gebrauch für die Kriegsschiffe beschlagnahmt<sup>3)</sup>. Der Mangel an Hängematten war groß, die Mannschaften konnten z. T. nur in Decken liegen<sup>4)</sup>. Über die Schwierigkeit, die nötige Anzahl Matrosen zur Bemannung zu bekommen, wurde schon berichtet (s. vorher). Man zog Soldaten heran, um an Bord der Schiffe Dienst zu tun. Zu diesem Zwecke nahm man Leute aus den Regimentern von Cromwell, Barkstead, Ingoldsby, Baxter<sup>5)</sup>. 1000 Mann kamen aus Irland<sup>6)</sup>. Zirka 4—5000 Landsoldaten wurden auf die Flotte gebracht<sup>7)</sup>.

Obwohl die Engländer im Kanal viel schnellsegelnde Fahrzeuge hielten und es ihren Gegnern dadurch sehr schwer machten, hier Erkundigungen einzuziehen<sup>8)</sup>, verurteilten sie doch gerade selbst besonders die Unvollkommenheit ihres Nachrichtenwesens<sup>9)</sup>. Daß sie hierin auf ihren Seezügen keinen Wandel geschafft, ist um so mehr zu verwundern, da sie doch erst vor der letzten Schlacht mit ihrer Achtlosigkeit im Erkunden üble Erfahrung gemacht und sich ohnedies mit neuen Segel- und Gefechtsordnungen befaßt hatten<sup>10)</sup>. Diese Schlacht wurde infolge der Anwendung der vorgeschriebenen Artikel für die verbesserte Kampfweise zu der entscheidendsten im Kriege und bildete den Anfang zu einer besonderen Epoche in der Seetaktikgeschichte<sup>11)</sup>. Das bessere Zusammenwirken der englischen Flotte erwies sich als sehr erfolgreich<sup>12)</sup>. Selbst die Holländer mußten zu ihrem großen Nachteil erkennen, daß ihre Feinde ein besseres Gefechtssystem zur Geltung gebracht<sup>13)</sup>. Bei dem Kampf um die Seeherrschaft wurde die reine Schlacht mit möglicher Ausnutzung aller Streitmittel ausschlaggebend<sup>14)</sup>.

1) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 288. — 2) Letters rel. to the f. D. w., IV, 387, V, 26. — 3) Memorials of the life of Penn, I, 484. — 4) Letters rel. to the f. D. w., IV, 387, V, 26; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 300, 385. — 5) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 257, 266, 294, 316; Letters rel. to the f. D. w., IV, 303, 304, 325, 326, 390; Memorials of the life of Penn, I, 487. — 6) Letters rel. to the f. D. w., IV, 283. — 7) Ibid., IV, 231. — 8) Ibid., IV, 375. — 9) Ibid., V, 5, 50; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 626. — 10) Vgl. früher die Gefechtsinstruktionen vom 25./II./7./III. bis 29./III./8./IV. (7 Artikel) und vom 29./III./8./IV. 1653 (21 Artikel), sowie das unter „Tactic“ Gesagte. — 11) Letters rel. to the f. D. w., V, 8—9; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 187, 189. — 12) Letters rel. to the f. D. w., V, 9; Memorials of the life of Penn, I, 497; Fighting Instructions ed. by Corbett, p. 97. — 13) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 182. — 14) Marine-Rundschau, 20. Jahrg., 1909, II, 774; vgl. ibid., 24. Jahrg., 1913, I, 143 und Kurt von Maltzahn, Der Seekrieg und seine geschichtliche Entwicklung, Leipzig 1906, p. 31.

Die Zweitageschlacht  
von den Gabbard-Sandbänken bis vor Nieuport.



2./12./VI. Erster Schlachttag. Die Engländer befanden sich ungefähr 2 Meilen entfernt von der Südspitze von the Gabbard-sands<sup>1)</sup>, ost-südöstlich von Harwich und the Shipwash<sup>2)</sup>, nordost-nördlich von Northforeland (s. Karte), als sie die Holländer 2 Meilen

<sup>1)</sup> Gaber (Memorials of the life of Penn, I, 491); Gober (The naval history by Lediard, II, 552; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 649); Gable (Blake by Dixon, p. 206). — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 72.

in Lee von sich sichteteten, in Südsüdwestrichtung<sup>1)</sup>. Der Wind war schwach und schwankte zwischen N und O<sup>2)</sup>. Die Engländer hatten die Luv, sie blieben beieinander treibend zuerst in ziemlich weitem Abstand voneinander, um ihre Gegner in einen Halbmond einzuschließen<sup>3)</sup>. Auf Kanonenschußweite herangekommen, fügten sie sich aber wieder näher zusammen und suchten möglichst eine Kiellinie aufrechtzuerhalten<sup>4)</sup>. Die Holländer strebten nach ihnen zu zu lavieren, wohl um die Luv zu gewinnen und auf Musketenschußweite herankommen zu können<sup>5)</sup>, sie hielten dicht beim Wind<sup>6)</sup>. Nachdem auf jedem Schiff ein Gebet gesprochen, war die Blutflagge aufgesteckt und von Tromp das Zeichen zum Segeln gegen den Feind erteilt worden<sup>7)</sup>. Wie in den Kämpfen vor Plymouth und bei Kentish Knock (s. früher), sollen auch hier die Holländer Branntwein vor Schlachtbeginn erhalten und dadurch eine Zeitlang verwegen gefochten haben<sup>8)</sup>. Wir verweisen hier auf früher Gesagtes. Die holländische Flotte soll ebenfalls zuerst in Halbmondform gesegelt sein<sup>9)</sup>. Infolge des schwachen Windes konnte das allgemeine Schußgefecht erst zwischen 11—12 Uhr beginnen<sup>10)</sup>. Die Engländer vermieden den Nahkampf und suchten zunächst zufolge der neuen Gefechtsinstruktionen durch ihr überlegenes Artilleriefeuer auf halbe Kanonenschußweite (nicht Musketenschußweite wie früher vor dem Nahkampf) den Feind zu erschüttern. Der schwache Wind und die ruhige See begünstigten dabei die volle Ausnutzung der Überarmierung<sup>11)</sup>.

<sup>1)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 491, 496. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Leven van M. de Ruiter, I, 112; Leven van C. Tromp, p. 111; Memorials of the life of Penn, I, 530; Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 39. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Leven van M. de Ruiter, I, 112; Leven van C. Tromp, p. 111. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Letters rel. to the f. D. w., V, 21; Leven van M. de Ruiter, I, 112; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 189. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Leven van M. de Ruiter, I, 112. — <sup>6)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 530. — <sup>7)</sup> Ontstelde zee, p. 115. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 88; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 331; Memorials of the life of Penn, I, 494; Blake by Dixon, p. 206; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 658. — <sup>9)</sup> Ontstelde zee, p. 116. — <sup>10)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 817, 821; Baker's Chronicle, p. 636; Heath's Chronicle, III, 344; Letters rel. to the f. D. w., V, 10, 124; Leven van M. de Ruiter, I, 112; Leven van C. Tromp, p. 111; Memorials of the life of Penn, I, 492, 530; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 636, 649; Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 39; vgl. Blake by Dixon, p. 206, nicht schon um 9 Uhr (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 388; Ontstelde zee, p. 116; Letters rel. to the first D. w., V, 97), auch nicht um 10 Uhr (The life of Monck by Gumble, p. 59; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 391, 392), hierbei kann es sich nur um vereinzelt Schußwechsel handeln. — <sup>11)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 273, 277, 278, 281; Letters rel. to the f. D. w., V, 11; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 156; From Howard to Nelson by Laughton, p. 108; Marine-Rundschau, 20. Jahrg., 1909, II, 777; Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 75; Rittmeyer, Seekriege, I, 222—223.

Die Holländer sollen mehr nach dem Rumpf, ihre Gegner mehr nach den Masten und Stengen geschossen haben<sup>1)</sup>. Wir verweisen hier auf frühere Gesagtes.

Der Kanonendonner wurde auf den Höhen bei Chatham<sup>2)</sup>, zu London<sup>3)</sup>, aber auch zu Dünkirchen gehört<sup>4)</sup>. 3 Stunden lang ungefähr dauerte das Breitseitenfeuergeschehen<sup>5)</sup>. Zuerst kam Lawsons Geschwader in Kampf<sup>6)</sup>. Da dieses ursprünglich als blaues Geschwader die Nachhut bildete, so focht es also in Kehrtformation als Vorhut und befand sich Steuerbord von Deane und Monk<sup>7)</sup>. Es soll die anderen Geschwader im Segeln überholt haben<sup>8)</sup>, es wird vermutlich zuerst die Anker gelichtet haben. Lawson hatte zum Gegner M. de Ruijter und Pieter Florisz, die den rechten Flügel der Holländer bildeten und somit ebenfalls in Kehrtformation, wahrscheinlich durch Wenden auf die Engländer zu, als Vorhut den Streit begannen<sup>9)</sup>. Penn soll erst nach einiger Zeit mit seinem schwerfällig segelnden James herangekommen sein<sup>10)</sup>. Da Penns Vorhut zur Nachhut geworden, mußte er natürlich mit seinem Geschwader zuletzt auf dem Kampfplatz erscheinen. Mit den 3 ersten Breitseiten aus Brederode fiel Deane, das Schwert schwingend, im Bug von Resolution<sup>11)</sup>, als er auf Monk zuschritt<sup>12)</sup>. Die Sage ging, daß in der der Schlacht vorhergehenden Nacht die Ratten den linken Teil des Wamses von Deane, durch den die Kugel sich ihren Weg gebahnt, zerfressen<sup>13)</sup>. Nach einer anderen Sage sollten die Strümpfe nachts an der Seite seines Bettes verschwunden und am anderen Morgen in einem Rattenloch gefunden worden sein<sup>14)</sup>. Deane soll von bösen Vorahnungen er-

1) *Ontstelde zee*, p. 119. — 2) *Cal. of the St. P. D. S.*, 1652—53, V, 384; *Letters rel. to the f. D. w.*, V, 77. — 3) *Whitelocke's Memorials*, p. 532; *Letters rel. to the f. D. w.*, V, 71. — 4) *Thurloe, A. C. of the State Papers*, I, 272. — 5) *Memorials of the life of Penn*, I, 492. — 6) *The life of Monck by Gumble*, p. 64; *Memorials of the life of Penn*, II, 357; *English Men of Action by Corbett*, p. 87. — 7) *History of the Commonwealth by Gardiner*, II, 333; *Marine-Rundschau*, 20. Jahrg., 1909, II, 775, 777. — 8) *The life of R. Deane by J. B. Deane*, p. 635—636. — 9) *The Memoirs of E. Ludlow*, I, 361; *Marine-Rundschau*, 20. Jahrg., 1909, II, 777. — 10) *The life of R. Deane by J. B. Deane*, p. 657. — 11) *Heath's Chronicle*, III, 344, *Leven van M. de Ruijter*, 1, 112, *The life of R. Deane by J. B. Deane*, p. 637 nach *The Illustrated Clarendon in the Bodleian*. — 12) *The life of Monck by Gumble*, p. 64. Nach *The History of the rebellion by Edward Hyde, earl of Clarendon*, reedited by Macray Oxford 1888, vol V, book XIV, p. 288, soll der tödliche Schuß aus dem Schiff des holländischen Contrekommodore (Vader Abel) gefallen sein, dies wird aber sonst nirgends weiter bestätigt. — 13) *The life of Monck by Gumble*, p. 59, *Leven von M. de Ruijter*, I, 119, *The life of R. Deane by J. B. Deane*, p. 638, nach J. Prince, *Worthies of Devon*, Exeter, 1701, p. 590. — 14) *The life of R. Deane by J. B. Deane*, p. 638, nach James Turner, *Memoirs of his own life and times 1632—70*, Edinburgh 1829, ed. by Bannatyne Club.



füllt gewesen sein<sup>1)</sup>. Monk ließ die Leiche mit seinem Mantel bedecken<sup>2)</sup> und fort in die Kajüte schaffen<sup>3)</sup>. Eine Kanonenkugel hatte Deane mitten in den Leib getroffen<sup>4)</sup>. Eine schwarze Flagge wurde nicht gehißt<sup>5)</sup>. Der Advokat der Flotte, John Fowler, wurde wenige Minuten nach Deanes Fall durch eine Kugel, die ihm das Dickbein zerschmetterte, zum Krüppel geschossen (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 601; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 598). Durch Stille kamen die zwei Gegner wieder voneinander<sup>6)</sup>. — Erst von 2—3 Uhr nachmittags bis zur Dunkelheit fand ein zweiter Kampf statt<sup>7)</sup>, als lebhafter Nordwestwind eingetreten<sup>8)</sup>. M. de Ruijter und Pieter Florisz gewannen Lawson die Luv ab<sup>9)</sup>. De Ruijter enterte letzteren, besetzte das oberste Verdeck desselben, wurde aber abgeschlagen von 3—4 englischen Kampffahrzeugen, die ihrem bedrohten Geschwaderchef zu Hilfe geeilt<sup>10)</sup>. M. de Ruijter und Pieter Florisz verschossen bei Fortsetzung des Streites bald den größten Teil ihrer Munition und gerieten dadurch in Not<sup>11)</sup>. Tromp hatte vergebens versucht, Resolution zu entern. Monk hielt sich immer in genügender Entfernung<sup>12)</sup>. 2 holländische Galioten wurden genommen<sup>13)</sup>. Die holländische Hauptabteilung unter Tromp eilte dem bedrängten rechten Flügel zu Hilfe<sup>14)</sup>. Lawson brachte de Scheepswerf zum Sinken<sup>15)</sup>. Er versuchte mit 8—10 schnellsegelnden Fahrzeugen einige holländische Schiffe abzuschneiden. Dies glückte ihm vorübergehend bei 5—6 holländischen Fahrzeugen<sup>16)</sup> darunter diejenigen des Willem van der Zaan und Joost Bulter.

<sup>1)</sup> The life of Monk by Gumble, p. 60; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 639. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 14; Leven van M. de Ruiter, I, 112. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 14; Heath's Chronicle, III, 344. — <sup>4)</sup> Heath's Chronicle, III, 344; Whitelocke's Memorials, p. 532; Baker's Chronicle, p. 636; Memorials of the life of Penn, I, 492, 497, man nimmt eine Kettenkugel an (From Howard to Nelson by Laughton, p. 107; The History of the British navy by Charles Duke Yonge, London 1866, I, 73; Rittmeyer, Seekriege, I, 223). — <sup>5)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 641. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Ontstelde zee, p. 116; Baker's Chronicle, p. 636; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 55; A. de Wicquefort, II, 213; Baker's Chronicle, p. 636; Ontstelde zee, p. 116; Letters rel. to the f. D. w., V, 137; Memorials of the life of Penn, I, 492, 530; Blake by Dixon, p. 206; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 75. — <sup>8)</sup> Ontstelde zee, p. 116; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Baker's Chronicle, p. 636. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Ontstelde zee, p. 116; Letters rel. to the f. D. w., V, 137. — <sup>10)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 277, 281; Thurloe verwechselt Lawson mit Monk fälschlicherweise (Thurloe, A C. of the State Papers, I, 281). — <sup>11)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 496. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Ontstelde zee, p. 116; Memorials of the life of Penn, I, 495, 498. — <sup>13)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 821. — <sup>14)</sup> Baker's Chronicle, p. 636; Heath's Chronicle, III, 345. — <sup>15)</sup> Baker's Chronicle, p. 636; The History of England by Echard, II, 750. — <sup>16)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 273.

Des letzteren Fahrzeug de Kameel bekam 4—5 Schüsse unter Wasser und sank<sup>1)</sup>. Weil es ein neues Kriegsschiff, meinten die Engländer, es sei ein Flaggschiff gewesen<sup>2)</sup>. Kapitän Bulter wurde durch einen Splitter<sup>3)</sup> in der Mitte des Leibes schwer verwundet und starb mit dem Säbel in der Faust durch Ertrinken. Zirka 30—70 seiner Mannschaft kamen ebenfalls im Wasser um. Der Leutnant und der Befehlshaber der Soldaten retteten sich mit 50—60 Leuten sogleich oder z. T. vermittels einer Galiote auf das Schiff des Willem van der Zaan<sup>4)</sup>. Der letztere entkam unter großer Gefahr vor dem einfallenden Wandtauwerk von de Kameel<sup>5)</sup> und den rings ihn umgebenden Feinden. Er soll ein englisches Kampffahrzeug dem Sinken nahegebracht haben<sup>6)</sup>. Pieter Schellingers Großstenge wurde abgeschossen<sup>7)</sup>. Da es ungefähr gegen 4 Uhr wieder stille wurde<sup>8)</sup>, konnten die Engländer ihre Überlegenheit nicht ausnutzen<sup>9)</sup>. Das Geschwader der blauen Flagge geriet etwas von seiner Mitte ab<sup>10)</sup>. Der Wind sprang nach Osten herum<sup>11)</sup>. Tromp faßte deshalb den Plan, die Schiffe seines Geschwaders durch den Wind vermittels Boote herumzubugsieren, um die Luv Steuerbordhalse zu gewinnen und Lawson abzuschneiden<sup>12)</sup>. Tromps Mieterschaft in der Seemannskunst verschaffte ihm die Luv<sup>13)</sup>. Die Engländer wendeten alles auf, um sich möglichst bald wieder miteinander zu vereinen<sup>14)</sup>. Aber ehe dies der Fall, brachen die Holländer in ihre Schlachtlinie ein und zwangen ihre Gegner zum Weichen<sup>15)</sup>. Viele Kapitäne der blauen Flagge zeigten sich verzagt<sup>16)</sup>. Tromps Geschwader kam Steuerbordbug gegen-

1) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271, 281; Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Ontstelde zee, p. 116; Heath's Chronicle, III, 344, 345; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817; Leven van M. de Ruiter, I, 112—113; Leven van C. Tromp, p. 112; Memorials of the life of Penn, I, 497; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 649. — 2) White-locke's Memorials, p. 532; Memorials of the life of Penn, I, 492. — 3) Leven van heroemde Nederlanders door Nicolaas Godfried van Kampen, Haarlem 1838, I, 268, durch ein Stück Holz. — 4) Ontstelde zee, p. 116; Letters rel. to the f. D. w., V, 97; Holl. Mercurius, 1653, p. 55. — 5) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817, 821; Ontstelde zee, p. 116; Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Leven van M. de Ruiter, I, 113; Leven van C. Tromp, p. 112. — 6) Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Letters rel. to the f. D. w., V, 124. — 7) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822; Leven van M. de Ruiter, I, 115. — 8) Ontstelde zee, p. 117, 7 war wohl verdruckt für 4. — 9) Stenzel, Seekriegsgesch., III, 76. — 10) Leven van C. Tromp, p. 112. — 11) Memorials of the life of Penn, I, 496; Oud-Holland, 1899, I. Aflevering, p. 39; Marine-Rundschau, 1909, 20. Jahrg., II, 778. — 12) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 277; Leven van M. de Ruiter, I, 113; Memorials of the life of Penn, I, 496; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 337; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 39; Marine-Rundschau, 1909, 20. Jahrg., II, 778; *ibid.*, 1911, 22. Jahrg., 5. Heft, p. 578. — 13) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 392. — 14) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821. — 15) Letters rel. to the f. D. w., V, 137. — 16) The life of Monck by Gumble, p. 64.

über dem roten Geschwader<sup>1)</sup> und Backbordbug gegenüber Lawson<sup>2)</sup>. Monk befand sich Steuerbordbug gegenüber de With<sup>3)</sup>. Das blaue Geschwader kam zwischen zwei Feuer. Ein Gegenmanöver war ihm bei Tromps Schnelligkeit nicht möglich. Die Freiheit des Handelns war ihm genommen. Aber der Erfolg der Holländer konnte nur ein vorübergehender sein zufolge ihrer ungenügenden artilleristischen Kraft. Tromps Konzentration seiner Streitkräfte auf einen Teil des Gegners erfolgte auch ohne Binden des Restes, denn Monk war bald zur Stelle<sup>4)</sup>. Durch den Eintritt von Unordnung in der holländischen Flotte mißglückte das Abschneiden Lawsons und bald gelang es den Engländern, die Luv wieder über Tromps Geschwader zu gewinnen<sup>5)</sup>, bei der größeren Segel- und Manövrierfähigkeit ihrer Schiffe<sup>6)</sup>. Tromps Scharfblick, Entschlossenheit und hohe seemännische Begabung konnte die materielle Überlegenheit seiner Gegner nicht wettmachen<sup>7)</sup>. Der Kampf lebte von neuem auf. Gegen 6 Uhr befanden sich die Holländer im Rückzugsgefecht<sup>8)</sup>. Abends sollen einige englische Kriegsschiffe gebrannt haben<sup>9)</sup>. Andererseits glaubten die Engländer, noch 2 holländische Kampffahrzeuge dem Sinken nahegebracht zu haben (Heath's Chronicle, III, 344; Whitelocke's Memorials, p. 532; Memorials of the life of Penn, I, 492). Dabei wird wohl ein Brander, der mit dem Kapitän gesunken, mit inbegriffen sein (Letters rel. to the f. D. w., V, 138). Langsam segelte die holländische Flotte der gegenüberliegenden Küste zu<sup>10)</sup>. Das Gefecht mußte infolge der einbrechenden Dunkelheit (8<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr war Sonnenuntergang) abgebrochen werden<sup>11)</sup>. Zwischen 9 und 10 Uhr abends trennten sich die Gegner<sup>12)</sup>. Der eingetretene Westsüdwestwind hatte die Holländer bei ihrem Zurückweichen begünstigt (Baker's Chronicle, p. 636), die namentlich die großen

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 11. — <sup>2)</sup> Marine-Rundschau, 1909, 20. Jahrg., II, 778. — <sup>3)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 76. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 10—11; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 337; Oud-Holland, 1899, Aflev. I, p. 40; Marine-Rundschau, 1909, 20. Jahrg., II, 778—779; *ibid.*, 1911, 22. Jahrg., 5. Heft, p. 578. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 137; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 392; Ontstelde zee, p. 117; Leven van C. Tromp, p. 112—113; Memorials of the life of Penn, I, 496; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 357. — <sup>6)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 337; Marine-Rundschau, 1909, II, 779. — <sup>7)</sup> Marine-Rundschau, 1909, II, 780. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 11; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 649. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Leven van C. Tromp, p. 112. — <sup>10)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 277. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817, 821; Leven van M. de Ruijter, I, 113. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 97; Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Ontstelde zee, p. 117; Memorials of the life of Penn, I, 495.

englischen Schiffe fürchteten (The life of Monck by Gumble p. 59); Memorials of the life of Penn, I, 492). Solange man die Lichter unterscheiden konnte, verfolgte man englischerseits mit schnellsegelnden Fahrzeugen (The Memoirs of E. Ludlow, I, 362; Memorials of the life of Penn I, 492). Jordan soll am meisten hierbei beteiligt gewesen sein (The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 642). Der Wind trieb beide Flotten vor Dünkirchen. Westlich davon ging Tromp südwärts, Monk nordwärts zu Anker<sup>1)</sup>. Eine Stunde nach Sonnenuntergang flog das Schiff des Cornelis van Velsen in die Luft, nur 5 Mann konnten gerettet werden. Das Unglück wurde verursacht entweder durch Unachtsamkeit beim Aufbewahren des Schießpulvers oder dadurch, daß beim letzten Schuß, den es verschoß, die Pulverkammer in Brand geraten<sup>2)</sup>. Beide Flotten blieben eine Weile voneinander entfernt<sup>3)</sup>. Bei M. de Ruijter und de With machte sich am meisten der Mangel an Munition geltend<sup>4)</sup>. Vom Kampf des letzteren Penn gegenüber wird nirgends besondere Erwähnung getan, hier fehlen alle Einzelheiten. Dieselben werden nur ein reines Schußgefecht gehalten haben und kämpften wahrscheinlich in einem größeren Abstand voneinander als die anderen Abteilungen. Es muß eine anfängliche Annäherung anscheinend im scharfen Winkel erfolgt sein<sup>5)</sup>. Das Geschwader der weißen Flagge soll etwas zurückgeblieben sein<sup>6)</sup>. Monk soll sich tadelnd über den ungleichmäßigen Angriff an diesem Tage geäußert haben<sup>7)</sup>. Im großen und ganzen hatten die Engländer einander gut unterstützt im Gegensatz zu den Holländern des rechten Flügels<sup>8)</sup>. Von ihren Brandern konnten letztere, da sie meist in Lee, keinen Gebrauch machen<sup>9)</sup>. Beide Teile besserten nachts aus<sup>10)</sup>. Die Nacht über war schwacher Wind<sup>11)</sup>. Beide Flotten gelangten nordwestlich von Nieuport<sup>12)</sup>.

Tromp war gewarnt worden vor Blakes Ankunft, aber er glaubte nicht an dessen rechtzeitiges Kommen<sup>13)</sup>. Die Zahl der

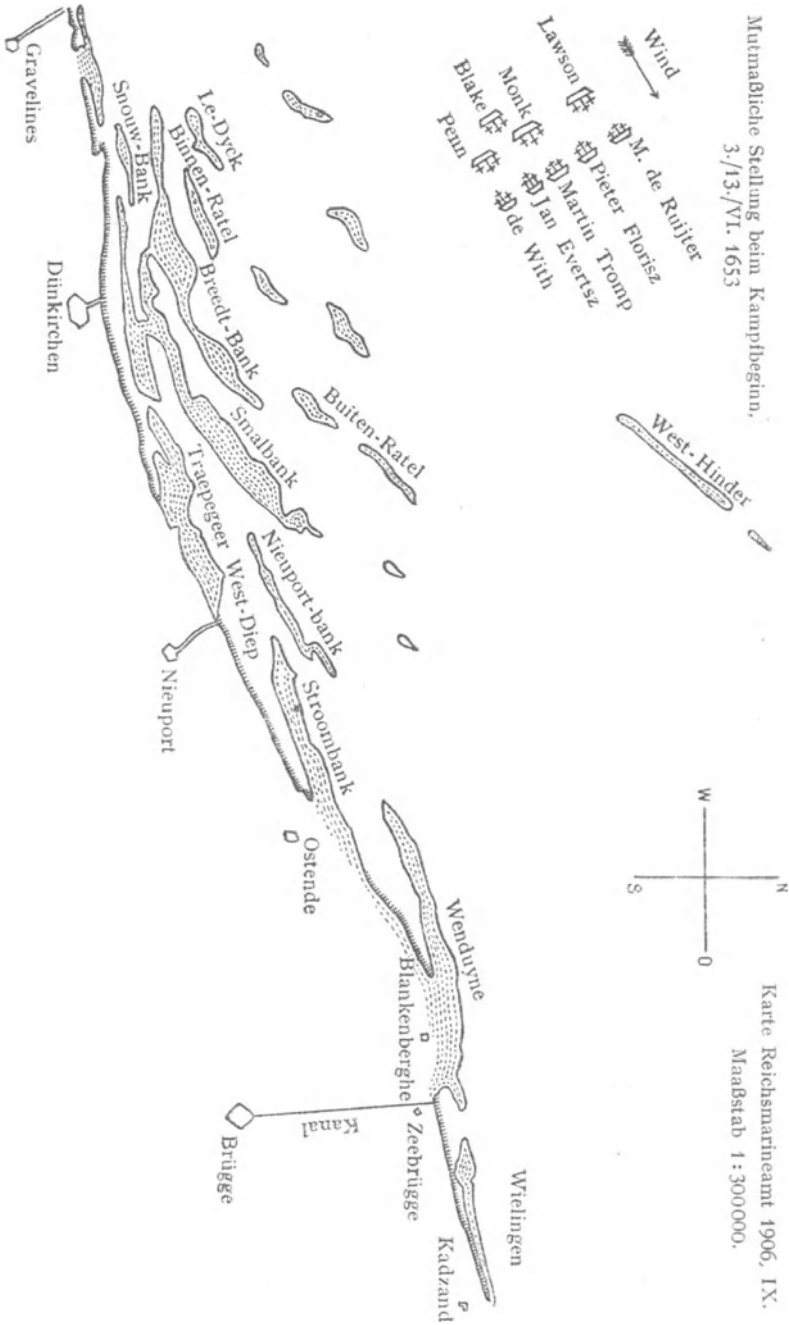
<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 392; Memorials of the life of Penn, I, 497; Marine-Rundschau, 1909, II, 779; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 76. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817, 821; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271, 281; Letters rel. to the f. D. w., V, 124, 137, 138; Heath's Chronicle, III, 344; Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Ontstelde zee, p. 117; Leven van M. de Ruiter, I, 114; Leven van C. Tromp, p. 112; Memorials of the life of Penn, I, 497. — <sup>3)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 114; Memorials of the life of Penn, I, 530. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 10. — <sup>6)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 636. — <sup>7)</sup> English Men of Action by Corbett, p. 88. — <sup>8)</sup> Ontstelde zee, p. 117. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817. — <sup>10)</sup> Ibid., III, XXXIII, 821. — <sup>11)</sup> Memorials of the life of Penn, p. 530. — <sup>12)</sup> Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 40; From Howard to Nelson by Laughton, I, 107. — <sup>13)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 278.

Schiffe Blakes schwankt zwischen 7—8<sup>1)</sup>, 10—12<sup>2)</sup>, 13—14<sup>3)</sup>, 18<sup>4)</sup>, 20<sup>5)</sup>, 21<sup>6)</sup>, 24<sup>7)</sup>, 28<sup>8)</sup>, 20—30<sup>9)</sup>, 36<sup>10)</sup> nach den einzelnen Angaben. Von seiner Abteilung werden außer Essex (siehe später) das Schiff des Kapitän Robert Blake junior<sup>11)</sup>, vermutlich Hampshire (1653 gebaut, 40 Kanonen, 180 Mann, 479—481 Tonnen, An History of M. A. by Charnock, II, 384, vgl. A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 258—273), Tenth Whelp<sup>12)</sup> (Kapitän David Dove<sup>13)</sup>, Swan II (Thomas Wilkes)<sup>14)</sup>, James of London<sup>15)</sup>, (John Gribbell)<sup>16)</sup>, Charles (II) (Schiffer John Body)<sup>17)</sup>, vermutlich William Wildey, Kapitän, Thomas Thompson, Leutnant (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 535), das Schiff vermutlich 1632 gebaut 810 Tonnen, (Publications of the N. R. S., vol. VII, Two discourses of the navy 1638 and 1659 by John Hollond also a discourse of the navy by Sir Slyngesbie ed. by Tanner London 1896, p. 29), auch Liberty genannt (Oppenheim, p. 338), und Nonsuch Ketch<sup>18)</sup> als am Kampfe beteiligt aufgeführt. Wir glauben die Zahl 18 als diejenige, die der Wirklichkeit am nächsten kommt, annehmen zu müssen (siehe früher). Blake segelte am 2./12./VI. von Gravesend ab, lief an Shoebury-Ness bei Southend (Essex-Küste)<sup>19)</sup> und Gunfleet vorbei<sup>20)</sup> zur Hauptflotte, wie ihm befohlen<sup>21)</sup>. Er wird spät in der Nacht mit 7 Schiffen zu derselben gelangt sein<sup>22)</sup>. Der Rest erschien am anderen Tage<sup>23)</sup>. Die Verstärkung kam rechtzeitig an<sup>24)</sup>. Die Holländer dagegen erfuhren eine Minderung ihrer Streitkräfte dadurch, daß sich nachts 20 holländische Kapitäne unter Vorgeben, sie seien durch Sturm getrennt worden, wegstahlen<sup>25)</sup>.

1) Memorials of the life of Penn, I, 531. — 2) Letters rel. to the f. D. w., V, 101. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 419; Letters rel. to the f. D. w., V, 198; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 656. — 4) Baker's Chronicle, p. 637; Heath's Chronicle, III, 345; Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Ontstelde zee, p. 117; The History of England by Echard, II, 751; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 468. — 5) Letters rel. to the f. D. w., V, 124. — 6) Ibid., V, 100. — 7) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 277. — 8) Leven van C. Tromp, p. 114. — 9) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 281. — 10) Ibid., I, 284; vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 4. — 11) Memorials of the life of Penn, I, 495. — 12) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 392, 395. — 13) Ibid., 1653—54, VI, 63. — 14) Ibid., 1652—53, V, 395. — 15) Ibid., 1651—52, IV, 518. — 16) Guter Seemann, aber kein eifriger Kämpfer (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 401). — 17) Ibid., V, 612. — 18) Ibid., V, 419. — 19) Ibid., V, 372; Letters rel. to the f. D. w., V, 67. — 20) Letters rel. to the f. D. w., V, 69. — 21) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 373. — 22) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Leven van M. de Ruyter, I, 115. — 23) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822; vgl. die bei der Schiffszahl Blakes angegebenen Daten. — 24) Memorials of the life of Penn, I, 498; vgl. Sidney Papers ed. by Blencowe, London 1825, p. 144. — 25) Letters rel. to the f. D. w., V, 100; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 419.

3./13./VI. Zweiter Schlachttag. Es war Morgenröte<sup>1)</sup>. Der Wind schwankte zwischen SW<sup>2)</sup> und NW<sup>3)</sup>. Die Holländer waren südostwärts gesegelt<sup>4)</sup>, um sich evtl. Nieuport, Ostende, Blankenberghe entlang nach Wielingen retten zu können<sup>5)</sup>, die Engländer ihnen mit kleinen Segeln gefolgt, die 2 Flotten blieben eine Meile voneinander entfernt<sup>6)</sup>. Die Engländer waren westnordwestlich in Luv von ihren Gegnern<sup>7)</sup>. Tromp ließ den Anwalt der Flotte mit seiner Schaluppe unter den Kriegsschiffen eine Rundfahrt machen, um alle Kapitäne zur Pflicht zu ermahnen<sup>8)</sup>. Er hatte beschlossen, sich noch einmal zum Streit zu stellen und dann sich wegen seines Munitionsmangels und seiner Unterlegenheit nach Wielingen zurückzuziehen. Er bat um Schiffe und Kriegsvorrat<sup>9)</sup>. De With hatte sich gegen einen Rückzug ausgesprochen<sup>10)</sup>. Die Engländer näherten sich in Halbmondform<sup>11)</sup>. Tromp mühte sich ab, die Luv zu gewinnen<sup>12)</sup>. Er wollte näher herankommen, um wirksamer schießen zu können (Letters rel. to the f. D. w., V, 100). 8 Uhr vormittags begann das Schußgefecht der Vorhuten<sup>13)</sup>. Bei Nieuport vernahm man den Kanonendonner<sup>14)</sup>. Zwischen 10—11 Uhr wurde der Kampf ein allgemeiner<sup>15)</sup>. Dünkirchen lag 4 Meilen südsüdöstlich von den Holländern, deren Kurs ONO war. Der Wind kam von SW<sup>16)</sup>. Die Engländer befanden sich wieder in Kiellinie, aus Gruppen bestehend. Sie schossen in halber Kanonenschußweite. Die fregattenähnlichen Fahrzeuge hatten nur Befehl zu entern, wenn die holländischen Kriegsschiffe in Unordnung geraten<sup>17)</sup>. Die Engländer taten mit ihrem schweren Geschütz den Holländern großen Schaden, die mit den leichten Kanonen sie nicht erreichen konnten<sup>18)</sup>. Tromp be-

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 55. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 138. L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Memorials of the life of Penn, I, 531. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Ontstelde zee, p. 117; Leven van M. de Ruiter, I, 114. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 138; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Leven van M. de Ruiter, I, 114. — <sup>5)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 531. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 138; Leven van M. de Ruiter, I, 114. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821. — <sup>8)</sup> Ontstelde zee, p. 118. — <sup>9)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 817. — <sup>10)</sup> Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, I, 182. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Ontstelde zee, p. 117; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 468. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 818; Leven van M. de Ruiter, I, 114. — <sup>13)</sup> Heath's Chronicle, III, 345; A. de Wicquefort, II, 213; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Leven van M. de Ruiter, I, 115; Leven van C. Tromp, p. 114. — <sup>14)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 272. — <sup>15)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817, 822; Letters rel. to the f. D. w., V, 12, 97, 124, 138; A. de Wicquefort, II, 213; Baker's Chronicle, p. 636; The Memorials of E. Ludlow, I, 362; The life of Monck by Gumble, p. 60; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 392; Memorials of the life of Penn, I, 492, 531. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 138. — <sup>17)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 277. — <sup>18)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 119.



Die Zweitageschlacht von den Gabbard-Sandbänken bis vor Nieupoort.

schloss, einen Teil der englischen Flotte abzuschneiden, nachdem es ihm geglückt war, mit dem größten Teil seiner Schiffe in Luv von den Gegnern zu kommen<sup>1)</sup>. Es trat Windstille ein<sup>2)</sup>. Dies wurde den Holländern zum Verhängnis. Sie kamen wieder in Lee<sup>3)</sup>. Durch Unvorsichtigkeit und Unerfahrenheit der Kapitäne fing erneute Unordnung einzureißen an<sup>4)</sup>. Da gegen 4 Uhr nachmittags ungefähr wieder lebhafter Wind einsetzte, wuchs die Bedrängnis der Holländer noch mehr, weil ihre Schiffe sehr leicht<sup>5)</sup>. Der Nahkampf setzte ein. Er mußte bei der schweren moralischen Erschütterung (Letters rel. to the f. D. w., V, 14) durch die Fernwirkung der englischen Geschütze und die Erkenntnis der eignen großen Unterlegenheit für die Holländer von den schlimmsten Folgen begleitet sein. Cornelis Laurensz, der Vicekommodore Adriaan den Oven, Hendrik Pietersz, Jan ter Stegen, Jacob Duijm und Jan Coenders neigten z. T. zur Seite, wichen ineinander und verwickelten sich mit ihrer Takelage. Dem Feinde gelang es infolgedessen, Cornelis Laurensz, Adriaan den Oven, Hendrik Pietersz, Jan ter Stegen, Jacob Duijm mit ihren Schiffen gefangenzunehmen. Nur Jan Coenders konnte wieder loskommen und sich retten<sup>6)</sup>. An der Eroberung dieser Fahrzeuge soll Jordan mit seiner Abteilung den hauptsächlichsten Anteil gehabt haben<sup>7)</sup>. Happy Entrance I bugsierte vermutlich Adriaan den Oven (White-locke's Memorials, p. 532, der Contreadmiral wurde mit dem Vicekommodore wohl verwechselt). Tromp sandte seine Schaluppe durch die Flotte mit der Ermahnung, einander freien Raum zu geben und einander aus dem Schußbereich zu bleiben, um der Unordnung zu steuern und weitere solche Vorkommnisse zu verhüten<sup>8)</sup>. Bartinaeus Sudan wurde ebenfalls mit seinem Schiff von Fahrzeugen der blauen Flagge geentert und erbeutet<sup>9)</sup>. De Maagd van Enkhuizen II ging verloren<sup>10)</sup>. Westergo erhielt, als

1) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821; Ontstelde zee, p. 119. — 2) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 818, 822; A. de Wicquefort, II, 213; Letters rel. to the f. D. w., V, 12; Ontstelde zee, p. 119; Leven van M. de Ruiter, I, 115; Leven van C. Tromp, p. 114; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 468. — 3) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822. — 4) Holl. Mercurius, 1653, p. 55; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 818; Leven van M. de Ruiter, I, 115. — 5) Letters rel. to the f. D. w., V, 125; Memorials of the life of Penn, I, 493, 531; Blake by Dixon, p. 207; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 338; English Men of Action by Corbett, p. 89. — 6) Letters rel. to the f. D. w., V, 74, 125, 242; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817, 818, 822; Thurloe, A. C. of the State Papers, I, 271, 331 (Hoven); Holl. Mercurius, 1653, p. 55; Ontstelde zee, p. 119; Blake by Dixon, p. 208. — 7) Memorials of the life of Penn, I, 531. — 8) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822. — 9) Memorials of the life of Penn, I, 531. — 10) Oud-Holland, 1899, Aflev. I, p. 41.



es sehr unvorsichtig in den Feind geraten (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 818; Leven van C. Tromp p. 116), von Lawson einen Schuß mit einem 24-Pfünder unter Wasser. Der Leutnant Cornelis Reiniersz Eenarm lief in die Pulverkammer, er befand dieselbe z. T. unter Wasser. Die Pulverfässer trieben. Westergo im Segeln sehr träge, weil unrein, wurde bald von Lawson und zwei anderen Fahrzeugen des blauen Geschwaders umringt. Die Matrosen hatten keine Lust, ohne Entsatz zu kämpfen. Der Kapitän Sijmen Klaasz übergab das Schiff ohne Kampf<sup>1)</sup>, da es anscheinend dem Sinken nahe<sup>2)</sup>. Mit 3 Stücken Blei stopften die Engländer das Loch, nachdem sie den Schiffsraum ausgeschöpft<sup>3)</sup>. Das Schiff des Kapitän Pieter Schellinger mußte von einem anderen Fahrzeuge geschleppt werden, riß sich los, trieb unter die Feinde, wurde in Brand geschossen und genommen, nachdem es von der meisten Mannschaft verlassen<sup>4)</sup>. Adriaan Hansz Kleijntje floh nach Texel, da er sich zu Harlingen nicht sehen lassen wollte<sup>5)</sup>. Ebenso verließ Isaak Codde die Flagge in der Schlacht<sup>6)</sup>. Zeelandia I ging verloren<sup>7)</sup>. Vom blauen Geschwader wurde der Quartiermeister William Huntrise an Bord des Dragon getötet<sup>8)</sup>, dessen Mast durchschossen<sup>9)</sup>. Nonsuch wurde schwer beschädigt<sup>10)</sup>, ebenso Success<sup>11)</sup>. Welcome war kampfunfähig gemacht worden<sup>12)</sup>. Die Stengen von Great President gerieten in einen schlechten Zustand<sup>13)</sup>. An Bord des Dolphin of London wurde der Schreiber Warom getötet<sup>14)</sup>. Dienstuntauglich geschossen wurden Convert of Liverpool<sup>15)</sup>, William and John<sup>16)</sup>, Convertine<sup>17)</sup>, Amity<sup>18)</sup>. Der Brander „Cherry Tree“ wurde von den Holländern genommen<sup>19)</sup>.

Tromp gab fünfmal die Lage auf Penn ab<sup>20)</sup>. Er hakte James an, enterte ihn, ließ Leute in sein Schiff gehen. Diese wurden ver-

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822; Letters rel. to the f. D. w., V, 74; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Leven van M. de Ruiters, I, 116; Blake by Dixon, p. 208. — <sup>2)</sup> Leven van C. Tromp, p. 115. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 818, 822; Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 119; Letters rel. to the f. D. w., V, 74, 138; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 270; Blake by Dixon, p. 208; vgl. Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 40. — <sup>5)</sup> Holl Mercurius, 1653, p. 56. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 220. — <sup>7)</sup> Oud-Holland, 1899, I, Aflevering, p. 41. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 412. — <sup>9)</sup> Ibid., V, 595. — <sup>10)</sup> Ibid., V, 602; Letters rel. to the f. D. w., V, 99. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 603. — <sup>12)</sup> Ibid., V, 603; Letters rel. to the f. D. w., V, 99. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—1653, V, 609. — <sup>14)</sup> Ibid., 1653—54, VI, 332. — <sup>15)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 602; Letters rel. to the f. D. w., V, 99. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 99. — <sup>17)</sup> Ibid. — <sup>18)</sup> Ibid.; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 602. — <sup>19)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 607. — <sup>20)</sup> Ontstelde zee, p. 118; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 468.

trieben. Tromp wurde abgeschlagen. Penn enterte hierauf Brederode. an dessen Bord ca. 60 Engländer gelangten. Die holländische Besatzung floh unter das Verdeck. Tromp zündete mit Schießpulver einige Pulverfässer an, um die Verdeckstücke, auf denen sich die Gegner befanden, in die Luft zu sprengen<sup>1)</sup>. Er soll Pulverfässer unter dem Vorderkastell in Brand geschossen<sup>2)</sup> und brennende Lichter in den Pulverraum geworfen haben<sup>3)</sup>. Er soll hierbei dem Beispiel eines Vorgängers, des zeeländischen Admirals Lodewijk Boisot, gefolgt sein, der 29./I. 1574 im Kampfe gegen die Spanier unter Juliano Rovero beim Roemerswaal auf Zuid-Beveland (Naeukeurige Afteijckening van de gelegenheijt der XVII Nederlantsche Provincien uijtgegev. bij Marcus Doornick, Amsterdam 1672), südöstlich von Middelburg, in gleiche Verlegenheit geraten<sup>4)</sup>. Die Engländer flogen halb verbrannt und verwirrt in die Luft, aber neue Engländer kamen<sup>5)</sup>. Es eilten auch frische englische Kriegsschiffe heran, ungefähr 13 an der Zahl, vielleicht waren hierbei solche von Blakes Abteilung<sup>6)</sup>. Ein englischer Kapitän hatte den Schiffsschnabel von Brederode zertrümmert, was Tromp als eine üble Vorbedeutung angesehen<sup>7)</sup>. Das Schiff hatte mehrere Schüsse unter Wasser, darunter 2 von Zwölfpfündern, weit unten im Schiffsraum. Es blieb sehr undicht. Trotz Pumpen und Wasserschöpfens mit Eimern stand das Wasser 5—7' hoch bis in die Pulverkammer<sup>8)</sup>. Tromp selbst wurde verletzt am Kopf durch einen Splitter<sup>9)</sup>. Beinahe wäre Brederode genommen worden. Nur mit Mühe wurde er den Gegnern wieder entrissen<sup>10)</sup>. Durch de Withs und Jan Evertsz Eingreifen wurde er befreit<sup>11)</sup>. Tromp soll nach seiner Errettung vom Feinde ein anderes Kriegs-

---

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 118; Leven van C. Tromp, p. 114—115; Memorials of the life of Penn, I, 499; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 40. — <sup>2)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 546. — <sup>3)</sup> Blake by Dixon, p. 208. — <sup>4)</sup> Geschichte der europäischen Staaten von Heeren und Ukert, Geschichte der Niederlande von N. G. van Kampen, Hamburg 1831, I, 401; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 359, vgl. Larousse. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 118; Leven van C. Tromp, p. 114—115; Memorials of the life of Penn, I, 499. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 118; Leven van C. Tromp, p. 114; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 469; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 338. — <sup>7)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 298. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817, 818, 822; Letters rel. to the f. D. w., V, 101; A. de Wicquefort, II, 213; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 279, 284; Leven van M. de Ruiter, I, 116; Leven van C. Tromp, p. 116. — <sup>9)</sup> Ontstelde zee, p. 120; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 279, 284. — <sup>10)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 284. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 118; Leven van C. Tromp, p. 115; Memorials of the life of Penn, I, 499, fälschlich ist hier Jan Evertsz mit de Ruijter verwechselt worden. Es konnte außer de With nur Jan Evertsz in Frage kommen (siehe vorher).

schiff bestiegen haben<sup>1)</sup>. Ein unglücklicher Schuß tötete Boëtius Schaeff und seinen Leutnant. Die entarteten Matrosen verhinderten ein richtiges Kommando an Bord. Das Schiff verließ die Flagge und lief aus dem Gefecht nach der Maas<sup>2)</sup>. De Dolphijn II und de Vrede II gingen verloren<sup>3)</sup>. Vom Schiff des Jan Gideonsz Verburch wurde das Ruder abgeschossen, es wurde nach langem Kampf erobert<sup>4)</sup>. Das Schiff des Pieter van Brakel wurde sehr beschädigt, das Takelwerk zerschossen, die Marsstenge und Raen zerfielen in Stücke, als es zu tief unter die Engländer geraten, Statt Signalschüsse abzugeben und Hilfe abzuwarten, floh Pieter van Brakel nach Texel<sup>5)</sup>. Jan Admiraal schlich sich gleichfalls dahin weg, der Obersteuermann soll diesen falschen Kurs genommen haben, während er schlief; vermutlich also betrunken war<sup>6)</sup>. Dirk Pietersz Heertiens war ebenfalls in schweren Schlaf verfallen und unbewußt von der Flotte abgeirrt. Erwacht, hielt er es für das Beste seinen Lauf nach Texel zu richten<sup>7)</sup>. Manche Kapitäne lagen betrunken in der Kajüte, die Schiffe wendeten und verweigerten anderen Hilfsleistung (Holl. Mercurius 1653, p. 55). Ewout Jeroensz war mitten unter die Feinde gekommen, aber es gelang ihm, sich vor Gefangenschaft zu sichern<sup>8)</sup>. Ein holländischer Brander, Kapitän Jacob Adriaansz, wurde ohne Nutzen verbrannt, ein anderer, Kapitän Jacob Dirksz Stroo, erhielt Schüsse unter Wasser, man ließ ihn treiben<sup>9)</sup>.

Im Geschwader von Jan Evertsz ging de Fortuin verloren<sup>10)</sup>. Das Kriegsschiff von Cornelis Evertsz de Oude wurde so zerschossen, daß es kaum Vlissingen erreichen konnte<sup>11)</sup>. Hendrik Teunisz und Kleuter gerieten weit unter die Engländer. Kleuter entkam mit de groote St.-Marcus nach Texel. Hendrik Teunisz fand wohl den Weg wieder zu seinem Geschwader<sup>12)</sup>.

1) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 284; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817; Blake by Dixon, p. 208. — 2) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817; Letters rel. to the f. D. w., V, 220. — 3) Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 41, aber nicht de Dolphijn I und de Star (siehe später). — 4) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 818, 822; Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 149; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271; Blake by Dixon, p. 208. — 5) Letters rel. to the f. D. w., V, 220, 240, 243, 244; Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 149. — 6) Letters rel. to the f. D. w., V, 220, 240, 241, 243—44. — 7) Ibid., V, 220, 241, 242, 244. Dies fälschlich als in der Portlandschlacht geschehen angeführt (Marine-Rundschau, 1913, 24. Jahrg., I, 146). — 8) Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 119. — 9) Letters rel. to the f. D. w., V, 74, 138; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 271. — 10) Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 41. — 11) Levensbeschrijving van Jan en Cornelis Evertsen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1820, p. 174, nach Notul. der Adm. van Zeeland, 24./VI. 1653. — 12) Holl. Mercurius, 1653, p. 56 Ontstelde zee, p. 149.

In der Abteilung von de With wird nur irrtümlich vom Verlust des Schiffs Gorinchem berichtet<sup>1)</sup>. Auffallend erscheint wieder, wie spärlich die Berichte über die Tätigkeit und Verluste der 2 letztgenannten holländischen Geschwader sind. Vielleicht legte ihnen der Munitionsmangel größere Zurückhaltung auf.

In der englischen Mitte wurden dienstuntauglich geschossen: Diamond<sup>2)</sup>, Pelican<sup>3)</sup>, Sussex und Mary Prize<sup>4)</sup>. An Bord des letzteren Schiffs wurde der Schiffer William Gettins getötet<sup>5)</sup>. Sussex hatte zu beklagen den Verlust des Schiffers Matthew Rider<sup>6)</sup> und des Freiwilligen Isaac Bevan<sup>7)</sup>. Vom Advice starb der Leutnant William Payne den Heldentod<sup>8)</sup>. Vom Laurel wurden 22 Mann verwundet<sup>9)</sup>. Die Segel von Resolution mußten alle neu angebracht werden, da sämtlich zerschossen (Letters rel. to the f. D. w. V, 88, History of the Commonwealth by Gardiner, II, 338) Resolution hatte 16, Triumph 3 Tote (Letters rel. to the f. D. w., V, 87; Memorials of the life of Penn, I, 494); ersteres Schiff hatte 8, letzteres 2 Verwundete (Memorials of the life of Penn, I, 494). Es wurde vom Violet 1 Mann getötet, 1 Mann tödlich verletzt<sup>10)</sup>. Ann and Joyce wurde erheblich beschädigt<sup>11)</sup>. Falmouth (Memorials of the life of Penn, I, 533) und Phoenix II (ibid., I, 534) mußten sich von der Flotte entfernen, da sie wohl ausbesserungsbedürftig waren. Sophia II nahm tätigen Anteil am Gefecht<sup>12)</sup>. Das Schiff von Robert Blake junior soll sehr zerschossen worden sein<sup>13)</sup>. Der Schiffer vom Charles (II) in Blakes Abteilung, John Body, fiel<sup>14)</sup>. Swan II und Tenth Whelp werden wohl auch beschädigt gewesen sein, da sie zum Transport von Verwundeten in die Heimat verwendet (Cal. of the St. P. D. S., 1652 bis 1653, V, 395). Im Geschwader der weißen Flagge wurden kampfunfähig gemacht Gillyflower, Foresight und Pearl<sup>15)</sup>. Expedition hatte Treffer im Großmast, 1 Mann tot, 2 verwundet<sup>16)</sup>. Ruby war ausbesserungsbedürftig geworden zufolge der in der

1) Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 41, siehe Späteres. — 2) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396; Letters rel. to the f. D. w., V, 104. — 3) Letters rel. to the f. D. w., V, 99. — 4) Ibid., V, 99; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 603. — 5) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 612. — 6) Ibid., V, 604. — 7) Ibid., V, 392; Letters rel. to the f. D. w., V, 97. — 8) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 603. — 9) Ibid., V, 606. — 10) Letters rel. to the f. D. w., V, 96; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 392. — 11) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 427, 611. — 12) Ibid., V, 392. — 13) Memorials of the life of Penn, I, 495. — 14) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 612. — 15) Letters rel. to the f. D. w., V, 99, 106; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 602—603. — 16) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 613.

Schlacht erlittenen Schäden<sup>1)</sup>. Auf Centurion befanden sich 8 Getötete und 1 Verletzter<sup>2)</sup>. Schiffer Georg Browne (Princess Mary) starb an Fleckfieber oder Kriegstypus, die Ursache von Überanstrengung während des Gefechts<sup>3)</sup>. Assistance mußte die Flotte verlassen (Memorials of the life of Penn, I, 533), wohl um sich wiederherstellen zu lassen. Etwa 30 holländische Kapitäne versuchten zu fliehen. Tromp sah sich veranlaßt, in ein kleines Schiff zu gehen und nach ihnen zu schießen. Die Zahl der wieder zu ihrer Pflicht Zurückkehrenden wird auf 10—20 angegeben<sup>4)</sup>. Tromp suchte die Engländer in die Sandbänke zu locken (Batavisches Stratagem), aber sie wichen dieser List aus<sup>5)</sup>. Der Wind war so heftig und blies aus W. Sie durften sich nicht den vlämischen Untiefen nähern<sup>6)</sup>. Sie konnten infolgedessen die Verwirrung und den Tiefstand der holländischen Moral nicht voll ausnützen<sup>7)</sup>. Hätten die Holländer dauernd die Luv gewonnen und einander getreu unterstützt, würden ihre Gegner bedeutend weniger Erfolge erzielt haben<sup>8)</sup>. Eine Stunde nach Sonnenuntergang (also 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr) wendeten letztere nach N zu, die ersteren lenkten, d. h. sie liefen mit dem Wind hinten, nur das Focksegel benutzend, nach SO bis Mitternacht und ankerten zwischen Nieuport und Ostende<sup>9)</sup>. Die Engländer warfen gegen 10 oder 11 Uhr die Anker aus, ebenfalls in der Richtung nach Ostende zu<sup>10)</sup>.

Sie hatten verloren 1 Brander „Cherry Tree“ (s. vorher). Sie büßten kein Kriegsschiff ein (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 388). Dies kann wiederum als Zeichen angesehen werden, wie fest die Bauart der englischen Kampffahrzeuge war. Dienstunfähig wurden geschossen: Nonsuch, Success, Welcome, Convert of Liverpool, William and John, Convertine, Amity, Diamond, Pelican, Sussex, Mary Prize, Gillyflower, Foresight, Pearl (s. vorher)<sup>11)</sup>. Diese

<sup>1)</sup> Ibid., V, 614. — <sup>2)</sup> Ibid., V, 606. — <sup>3)</sup> Ibid., 1653—54, VI, 63. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 88, 124, 125, 198; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 279, 281; Heath's Chronicle, III, 345; Baker's Chronicle, p. 637; The life of Monck by Gumble, p. 60; The Memoirs of E. Ludlow, I, 362; Holl. Mercurius, 1653, p. 55—56; Memorials of the life of Penn, I, 495, nach Several Proceedings in State Affairs, June 2—9. — <sup>5)</sup> Ontstelde zee, p. 119. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 12; Battles of the British Navy by Allen, London 1872, I, 46; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 40. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 101; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 272. — <sup>8)</sup> Ontstelde zee, p. 120—121. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 822; Leven van M. de Ruijter, I, 116; Leven van C. Tromp, p. 116; vgl. Heath's Chronicle, III, 345; Blake by Dixon, p. 208. — <sup>10)</sup> Baker's Chronicle, p. 636; The Memoirs of E. Ludlow, I, 362; The life of Monck by Gumble, p. 65; Letters rel. to the f. D. w., V, 138; Memorials of the life of Penn, I, 493, 495, 531. — <sup>11)</sup> 10 bis 12 Schiffe waren als kampfuntauglich gemeldet worden (Letters rel. to the f. D. w., V, 13, 99, 106; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 392, 396; Memorials of the life of Penn, I, 531.

kamen 7./17./VI. in die Themse (Letters rel. to the f. D. w., V, 98, vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 602, 603, 605). Da von ihnen vermutlich mehrere dem Sinken nahe waren, so wurden irrtümlich 3<sup>1)</sup>, 4<sup>2)</sup>, 5<sup>3)</sup> oder 6<sup>4)</sup> Kampffahrzeuge als vernichtet angenommen. Ein Kriegsschiff floh unter Leitung des Schiffers, nachdem der Kapitän, Leutnant und viele Leute getötet, aus der Schlacht<sup>5)</sup>. Die der Wiederherstellung bedürftigen Kampffahrzeuge wurden nach Chatham, Holehaven, Gravesend, Tilbury-Hope, Deptford und Woolwich gesandt (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 602—603). Der Leichnam Deanes wurde an Bord vom Foresight in die Heimat befördert<sup>6)</sup>. Von Greenwich an der Themse aus fand der weitere Transport in einer Barke nach Westminster statt, begleitet von vielen Booten in trauernder Ausschmückung. Kanonen standen am Weg. Kanonenschüsse wurden abgegeben vom Schiff und vom Tower<sup>7)</sup>. Das Begräbnis fand am 24./VI./4./VII. statt. Cromwell selbst war dabei und eine Kompagnie Soldaten dazu entboten worden<sup>8)</sup>. 600 £ wurden für die Bestattung bewilligt<sup>9)</sup>. Die Witwe und Kinder Deanes erhielten 100 £ pro Tag vom Todestag an bis zum Begräbnis und 600 £ pro Jahr, außerdem noch ein großes Stück Land<sup>10)</sup>. Der Advokat der Flotte John Fowler, empfing erst 40 £, dann wegen der Schwere seiner Verwundung 65 £. Er wurde von Tenth Whelp nach Ipswich-on-Orwell und von da in einem anderen Schiff nach Harwich gebracht<sup>11)</sup>. Es fielen 1<sup>12)</sup> bis 2<sup>13)</sup> Kapitäne. Die Zahl der getöteten Mannschaften schwankte zwischen 120<sup>14)</sup>, 126<sup>15)</sup>, 130<sup>16)</sup>, 150<sup>17)</sup>,

<sup>1)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 277. — <sup>2)</sup> Ibid., I, 281. — <sup>3)</sup> Ibid., I, 272, 284. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 385; Holl. Mercurius, 1653, p. 56; Ontstelde zee, p. 120. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 385; vgl. The Memoirs of E. Ludlow, I, 362. Der Autor hielt vielleicht das vorher erwähnte Schiff für ein abhanden gekommenes. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 106; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396. — <sup>7)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 533; Calendar of the Clarendon State Papers, II, 221. — <sup>8)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 316; Whitelocke's Memorials, p. 533. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 410. — <sup>10)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 339; Calendar of the Clarendon State Papers, II, 221. — <sup>11)</sup> The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 598, 643. — <sup>12)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 532; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 385; The Memoirs of E. Ludlow, I, 362; The History of the rebellion by Edward Hyde, earl of Clarendon, reedited by W. Dunn Macray, Oxford 1888, vol. V, book XIV, p. 289; Memorials of the life of Penn, I, 494; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 643. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 87; Ontstelde zee, p. 120. — <sup>14)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 391; Letters rel. to the f. D. w., V, 96. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 13, 87; Whitelocke's Memorials, p. 532; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 388; Memorials of the life of Penn, I, 494; Blake by Dixon, p. 209; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 643; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 338. — <sup>16)</sup> Ontstelde zee, p. 120. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 97; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 392.

160<sup>1)</sup>, 200<sup>2)</sup>, diejenige der Verletzten zwischen 236<sup>3)</sup>, 240<sup>4)</sup>, 260<sup>5)</sup>. Das Verhältniß der letzteren zu den ersteren wird zu 1,9 : 1 angenommen<sup>6)</sup>. Die Verwundeten wurden nach Ipswich-on-Orwell und von da nach Harwich gebracht<sup>7)</sup>. Witwe Elizabeth Alkin (bekannt als Parliament Joan) soll sich durch die Pflege von Verwundeten und Kranken große Verdienste erworben haben. Monk verwendete sich für Beiträge, als bittere Klagen laut wurden, daß diejenigen, welche Beschädigte und Erkrankte beherbergten, unbezahlt geblieben<sup>8)</sup>.

Die Holländer verloren: de Dolphijn II, Gelderland III, Graaf Willem No. 1, das Schiff des Cornelis Laurensz, de Scheepswerf, de Fortuin, de Vrede II, Zeelandia I, de gouden Pelikaan of Pelikaan II, de Stad van Medemblik, de Kameel, Westergo, de Zon van Enkhuizen, de Man van Edam, de Maagd van Enkhuizen II, Aemilia II, 2 Galioten und 2 Brander (s. vorher). Von diesen wurden 10 Kampffahrzeuge (Belgica ad a. 1653—54, No. 2, Schrijven van Consideratie uijt London, Rotterdam 1653, p. 5) und 2 Galioten genommen. 11—12 erbeutete Schiffe soll Kapitän Stayner nach Lee-Road geleitet haben<sup>9)</sup>. Wenn 11 Kriegsschiffe als erobert gemeldet werden<sup>10)</sup>, so wird vermutlich ein solches nach der Einnahme noch gesunken sein. Unter diesen Fahrzeugen befand sich eins, dessen Befehlshaber ein Vicekommodore war. Die Zahl der genommenen, verbrannten und gesunkenen Schiffe schwankt bei den Autoren zwischen 20<sup>11)</sup>, 22<sup>12)</sup>, 23<sup>13)</sup>, 28<sup>14)</sup>, 30<sup>15)</sup>, 34<sup>16)</sup>. Man hat wohl die

1) The Memoirs of E. Ludlow, I, 362. — 2) The History of the rebellion by Edward Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 289. — 3) Letters rel. to the f. D. w., V, 13; Memorials of the life of Penn, I, 494; Blake by Dixon, p. 209; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 338. — 4) Ontstelde zee, p. 120. — 5) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396. — 6) Letters rel. to the f. D. w., IV, 14. — 7) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 643. — 8) History of the Commonwealth by Gardiner, II, 359. — 9) Whitelocke's Memorials, p. 533; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396. — 10) The life of Monck by Gumble, p. 60; Baker's Chronicle, p. 637; The History of the rebellion by Edward Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 289; Letters rel. to the f. D. w., V, 87, 106; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396; The History of England by Echard, II, 751; Memorials of the life of Penn, I, 494, 531; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 642. — 11) Whitelocke's Memorials, p. 532; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 182; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 388, 391, 392; Letters rel. to the f. D. w., V, 91, 92, 96, 97; Memorials of the life of Penn, I, 495, 497. — 12) Letters rel. to the f. D. w., V, 87; Memorials of the life of Penn, I, 494. — 13) Thurloe, A. C. of the State Papers, I, 279; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 178. — 14) Letters rel. to the f. D. w., V, 102. — 15) Thurloe, A. C. of the State Papers, I, 284. — 16) The life of Monck by Gumble, p. 65; English Men of Action by Corbett, p. 89.

dienstuntauglich geschossenen Fahrzeuge hierbei mit gerechnet, deren Menge sich ungefähr auf 30 belief (Leven van M. de Ruiter, I, 117). Die holländischen Kapitäne sollen sich gewundert haben, daß die Engländer ihre Flotte nicht ganz vernichtet, und geäußert haben, sie hätten bessere Wirkung erzielt, wenn sie die englische Flotte befehligt hätten (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 1818, Thurloe, A C. of the State Papers, I, 284).

Die Angaben über die Menge der gefallenen Holländer gehen sehr auseinander. Es wird berichtet von 100—150<sup>1)</sup> und von 800 Getöteten<sup>2)</sup>. Die Wahrheit wird in der Mitte zwischen beiden Berichten liegen, zumal auch die nicht in Gefangenschaft geratenen Verletzten zu 300—400<sup>3)</sup> berechnet werden. Unter den Gebliebenen werden sich außer Joost Bulter auch die Kapitäne Cornelis van Velsen und Jan Willem Adriaansz befunden haben. Was die Gefangenen anlangt, so schwankt die Zahl der Kapitäne zwischen die 6<sup>4)</sup>, 7<sup>5)</sup>, 20<sup>6)</sup>, 23<sup>7)</sup>, 24<sup>8)</sup>, 25<sup>9)</sup>. Nur 9 Kapitäne gerieten nachweisbar in englische Haft: Jan Gideonsz Verburgh, Pieter Schellinger, Cornelis Laurensz, Jacob Duijm, Hendrik Pietersz, Sijmen Klaasz, Bartinaeus Sudan, Adriaan Jansz den Oven, Jan ter Stegen (s. vorher). Bei der angegebenen größeren Menge werden die niederen Schiffsoffiziere mit berechnet worden sein. Kapitän Schellinger entfloh von London aus (Holl. Mercurius 1653, p. 80; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 138; Belgica ad a. 1653—54 Sammelband Göttingen No. 2, Schrijven van Consideratie Rotterdam 1653, p. 5—6); Cornelis Laurensz und Jan Gideonsz Verburgh nebst Cornelis Adriaansz Kruik wurden ausgewechselt (s. früher). Die gefangene Mannschaft belief sich auf 1300—1400<sup>10)</sup>. Sie wurde nach Harwich und von da nach London und Chelsea-College gebracht<sup>11)</sup>. Man zwang einige an Bord der Kriegsschiffe Dienst zu

1) Letters rel. to the f. D. w., V, 125; Ontstelde zee, p. 120; vgl. Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 156. — 2) Letters rel. to the f. D. w., V, 13; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 284; vgl. *ibid.*, I, 272. — 3) Letters rel. to the f. D. w., V, 125. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 87; The life of Monck by Gumble, p. 61; The Memoirs of E. Ludlow, I, 362; Baker's Chronicle, p. 637; Memorials of the life of Penn, I, 494; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 642. — 5) The History of England by Oldmixon, London 1730, I, p. [416], darunter Admiral Evertsz, dies ist eine Verwechslung mit einer späteren Schlacht. — 6) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 279. — 7) *Ibid.*, I, 284. — 8) *Ibid.*, I, 277. — 9) Letters rel. to the f. D. w., V, 102. — 10) Letters rel. to the f. D. w., V, 13, 87, 105, 106; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396; Baker's Chronicle, p. 637; The Memoirs of E. Ludlow, I, 362; Whitelocke's Memorials, p. 533; The life of Monck by Gumble, p. 61; Memorials of the life of Penn, I, 494, 495, 531; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 642. — 11) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 420; Whitelocke's Memorials, p. 533.



tun (Thurloe, A C. of the State Papers, I, 317). 500 von ihnen wurden zu Moorarbeiten in Lincolnshire verwendet<sup>1)</sup>. 260, weil verletzt, sendete man heim (Letters rel. to the f. D. w. V, 105), 130—150 verwundete und in Gefangenschaft der Engländer geratene Holländer sollen außerdem von diesen in einer Galiote vor der Mündung der Maas ans Land gesetzt worden sein (Thurloe, A C. of the State Papers, I, 277, 281, vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 102). Über die pflichtvergessenen holländischen Kapitäne wurde am 7./17./VI. und 8./18./VI. das Urteil im Kriegsgericht gefällt<sup>2)</sup>. Uldinich wurde für unfähig erklärt, wieder in Dienst zu treten<sup>3)</sup>. Mit dem Strick um den Hals mußte er die Verkündung des Richterspruchs vernehmen. Die gleiche Strafe widerfuhr Kapitän Andries Douwezs und Cornelis Nau-Oog<sup>4)</sup>. Es wurde Pieter van Brakel verurteilt zur Geldbuße von 600 Caroli Gulden, weil er mit offenen Augen einen schlimmen Kurs gesteuert und geflohen<sup>5)</sup>. Dirk Pietersz Heertiens, vor dem Großmast mit dem Strick um den Hals für dienstunfähig erklärt, hatte 1000 Caroli Gulden zu bezahlen wegen seiner Entfernung aus der Schlacht<sup>6)</sup>. Jan Coenders wurde, weil ohne Erfahrung, für dienstuntauglich erklärt<sup>7)</sup>. Jan Admiraal wurde angeklagt, die Flagge verlassen zu haben<sup>8)</sup>. 3 Kapitäne wurden freigesprochen<sup>9)</sup>, unter diesen befand sich Jan Frederiksz Haeksboot<sup>10)</sup>. Die 2 Advokaten de Bije und Faber wurden abgedankt, weil sie ihre Schuldigkeit nicht getan (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830).

4./14./VI. Tromp konnte die See nicht länger halten. Der Beschluß des Admiralitätsrates am nächsten Tage, ihm zu befehlen, in See zu bleiben, wurde infolgedessen gegenstandslos<sup>11)</sup>. Die holländische Flotte mußte sich in die Sandbänke von Wielingen zurückziehen aus Mangel an Munition, wegen der vielen beschädigten Schiffe und der verstärkten englischen Streitkräfte<sup>12)</sup>. Sie lief innerhalb Wielingen bis vor Vlissingen, ein Teil davon fuhr weiter bis zur Insel Schouwen<sup>13)</sup>. Die Engländer faßten den Beschluß,

<sup>1)</sup> Calendar of the Clarendon State Papers ed. by Ogle and Bliss, II, 221. —

<sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 153, 191. — <sup>3)</sup> Ibid., V, 191. — <sup>4)</sup> Ibid., V, 192. —

<sup>5)</sup> Ibid., V, 241, 243. — <sup>6)</sup> Ibid., V, 242. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 242.

— <sup>8)</sup> Ibid., V, 241. — <sup>9)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 300. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the

f. D. w. V, 192. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 817. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII,

818, 822; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 279; Leven van M. de Ruijter, I, 116. —

<sup>13)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 818, 822; A. de Wicquefort, II, 213; Ontstelde zee,

p. 120; Letters rel. to the f. D. w., V, 125; Thurloe, A. C. of the State Papers, I, 270;

Leven van C. Tromp, p. 115; Memorials of the life of Penn, I, 531.

der holländischen Küste entlang zu segeln bis Texel. Zunächst näherten sie sich Wielingens Untiefen<sup>1)</sup>. Sie waren Meister geworden zur See<sup>2)</sup>. Zum Zeichen dafür sollen sie sich Besen und Scheuerbürsten an ihre Stengen befestigt haben (Holl. Mercurius 1653, p. 64; History of the administration of John de Witt by James Geddes, London 1879, I, 319; Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee door Gerrits, Amsterdam 1831, I, 440; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 361; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 71). Freudenfeuer wurden in London abgebrannt<sup>3)</sup>. Ein Danksagungstag wurde für den Sieg auf den 23./VII./3./VII. festgesetzt<sup>4)</sup>. Man wählte als Text die Verse: Prophet Jesaja, Kap. XII; Kap. XIII, Vers 4—6, Psalm 107, Vers 1—2, Psalm 118, Vers 1—4<sup>5)</sup>. Man schloß die Holländer in ihren Hafen ein und hielt eine strenge Handelsblockade aufrecht<sup>6)</sup>. Viele holländische Kauffahrer wurden in der Folge weggenommen<sup>7)</sup>. Die Fischer von Enkhuizen konnten ihre Heringsbüsen nicht auslaufen lassen<sup>8)</sup>. Die Osten- und Nordenfahrer wie 5 Ostindienfahrer mußten in den Häfen liegen bleiben<sup>9)</sup>. Man erwartete ca. 10 Ostindienfahrer<sup>10)</sup>. Man suchte dieselben auf alle Weise zu warnen<sup>11)</sup>, da die Gegner ihnen auflauerten<sup>15)</sup>. Während die Engländer so die Verbindung der Holländer zwischen Wielingen und Texel unterbrachen und die Ergänzung derselben hinderten<sup>12)</sup>, wurden sie durch kleine Fahrzeuge von der Heimat aus mit Kriegsmunition versehen<sup>13)</sup>. Sie hatten den größten Teil ihrer Kugeln und ihres Pulvers ebenfalls verbraucht<sup>14)</sup>. Nur noch 16 Abfeuerungen von Kugeln und Pulver waren für jede Kanone vorhanden<sup>16)</sup>. 6—7000 Fässer Pulver und die dazu gehörigen Kugeln fehlten<sup>17)</sup>. Mit den schnellsten Seglern mußten diese herbeigeschafft werden<sup>18)</sup>.

1) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 391; 2) Memorials of the life of Penn, I, 493, 498, 531. — 3) Leven van C. Tromp, p. 117. — 4) A. de Wicquefort, II, 213. — 5) Thurloe, A. C. of the State Papers, I, 316; Whitelocke's Memorials, p. 533. — 6) Holl. Mercurius, 1653, p. 56—57. — 7) Cal. of the P. D. S., 1652—53, V, 396; Memorials of the life of Penn, I, 497; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 191—192. — 8) Holl. Mercurius, 1653, p. 58. — 9) Ibid. — 10) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 165. — 11) Ibid. Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 419. — 12) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 166. — 13) Letters rel. to the f. D. w., V, 108. — 14) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396; Memorials of the life of Penn, I, 497. — 15) Leven van M. de Ruiter, I, 117. — 16) Memorials of the life of Penn, I, 492. — 17) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 389; Letters rel. to the f. D. w., V, 94. — 18) Letters rel. to the f. D. w., V, 95, 104, 112; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 389, 396, 427. — 19) Letters rel. to the f. D. w., V, 112.

Es herrschte Mangel an Stengen und Wangen<sup>1)</sup>. Man mußte von Zeit zu Zeit ausbessern<sup>2)</sup>. Die nötigen Erfrischungen hatte man zu senden<sup>3)</sup>. Zu Lebensmittelfahrzeugen wurden vornehmlich Kohlenschiffe als die geeignetsten befunden<sup>4)</sup>. Als Versammlungsplatz für die Mundvorrat- und Getränke-schiffe wurde the Swin bestimmt<sup>5)</sup>. Es wurde geklagt über schlechtes Fleisch, schimmliges Brot, verdorbene Butter und Käse wie stinkendes, salziges Bier<sup>6)</sup>. Hängematten waren dringend erforderlich, 1300 Stück wurden in Elizabeth (Kapitän Christopher Myngs) eingeschifft<sup>7)</sup>. Holz, Lichter und Vorräte für Kranke mußten, weil Mangel daran, geliefert werden<sup>8)</sup>. Es galt zum erstenmal englischerseits an der holländischen Küste für längere Zeit sich mit Bedürfnissen aller Art genügend zu versehen, dieselben rechtzeitig zu ergänzen, sowie die nötigen Ausbesserungen an den Kriegsschiffen auszuführen<sup>9)</sup>. Die Blockade erforderte Sorgsamkeit und Geschicklichkeit in der Seemannskunst wie Verwaltung (Letters rel. to the f. D. w., V, 148). 5000—6000 Soldaten unter Oberst Goffe sollten landen und eine befestigte Stadt in Holland einnehmen<sup>10)</sup>. 4000 Landleute mit Spaten und Spitzhaken wurden zur Mithilfe bei der Landung gefordert<sup>11)</sup>. Von den Soldaten waren 1500 Mann in Yarmouth zur Einschiffung bereit<sup>12)</sup>, aber nur 700 wurden sogleich zur Flotte befördert<sup>13)</sup>. Eine Landung soll auf Kadzand (gegenüber Vlissingen), um Beute zu machen, stattgefunden haben<sup>14)</sup>. Ein Anschlag auf Brielle war schon länger vorgesehen worden<sup>15)</sup>.

5./15./VI. Die Engländer befanden sich vor Wielingen<sup>16)</sup>. Von da aus liefen sie vor Brielle, wo sie ankerten etwa 3 Meilen,

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 389; Letters rel. to the f. D. w., V, 95. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396; A. de Wicquefort, II, 222. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396; A. de Wicquefort, II, 222. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 399; Letters rel. to the f. D. w., V, 112. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396, 419. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 399, 428. — <sup>7)</sup> Ibid., V, 389, 437, 457. — <sup>8)</sup> Ibid., V, 389, 399. — <sup>9)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 224; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 90. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 419; Letters rel. to the f. D. w., V, 197; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 340; Utenzel, Seekriegsgesch., III, 78. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 115; vgl. *ibid.*, p. 208. — <sup>12)</sup> A. de Wicquefort, II, 214; Basnage, I, 310; vgl. Thurloe, A. C. of the St. P., I, 316; Verhael gehouden door de Heeren H. van Beverningk, 's-Gravenhage 1725, p. 16; J. de Witt, Secrete Resolutien v. de E. G. M. H. St. v. H. ende W.-V., Utrecht 1717, I, 91. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 385, 403; Letters rel. to the f. D. w., V, 79. — <sup>14)</sup> English Men of Action by Corbett, p. 89. — <sup>15)</sup> Vaderlandsche Historie, verrattende de Geschiedenis van J. van Wagenaar, Amsterdam 1755, XII, p. 224; nach Secrete Resol. Holl. 7./IV. 1653; vgl. Basnage, I, 310. — <sup>16)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 388.

davon entfernt<sup>1)</sup>. Dragon und Tiger wurden nach Harwich befohlen (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 595). Einige englische Kitsen zogen Salmreusen auf und sondierten verschiedene Untiefen<sup>2)</sup>. Der Versuch einer Landung unterblieb, sie war mit zuviel Schwierigkeiten verknüpft<sup>3)</sup>. Man dachte englischerseits noch nicht daran, sich einen dauernden Flottenstützpunkt an der holländischen Küste zu schaffen, um von demselben aus die Gegner besser beherrschen und den Vorteil des Sieges und der maritimen Überlegenheit eher ausnutzen zu können.

6./16./VI. Die Engländer befanden sich vor Goeree und der Maas, etwa 2 Meilen von der holländischen Küste entfernt. Sie beschlossen nach Texel und Vlie zu segeln und dort so lange zu bleiben, als die Lebensmittel reichten<sup>4)</sup>. 7.—8./17.—18./VI. Sie liefen von Goeree und der Maas aus an Gravezande, Ter-Heijde (Terhaye), Haag, Scheveningen (Skevelin) vorbei nach Texel und Vlie zu<sup>5)</sup>. 9./19./VI. befanden sie sich ungefähr 4—5 Meilen östlich davon<sup>6)</sup>. Diamond wurde heimgesandt, weil dienstuntauglich (Letters rel. to the f. D. w., V, 104), auch Tenth Whelp und Swan II verließen die Flotte (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 395), letzteres Schiff wohl nur vorübergehend, s. später. 10./20./VI. Die Engländer waren etwa 3 Meilen von Texel und Vlie entfernt<sup>7)</sup>. Zwei englische Schiffe sondierten das Marsdiep<sup>8)</sup>. Man beschloß, die unreinen Fahrzeuge zum Reinigen heimzusenden. Abends ging man 2 Meilen von Eierland (Ireland) entfernt zu Anker<sup>9)</sup>. 11./21./VI. Die englische Flotte war noch vor Texel und Vlie<sup>10)</sup>. 11 Fahrzeuge, darunter solche mit Wasser, Lebensmittel und Kriegsvorrat kamen an, 12./22./VI. auch Oberst William Goffe<sup>11)</sup>. Dieser hatte eine Tochter des Oberst Edward Whalley zur Frau, welcher aus der Ehe von Richard Whalley

1) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 277, 279; Letters rel. to the f. D. w., V, 118; Whitelocke's Memorials, p. 533 (aber falsches Datum); Memorials of the life of Penn, I, p. 531. — 2) Holl. Mercurius, 1653, p. 57. — 3) Letters rel. to the f. D. w., V, 155; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 78. — 4) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 279, 281; Letters rel. to the f. D. w., V, 94, 96, 107; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 389. — 5) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 277, 279, 281, 284; Letters rel. to the f. D. w., V, 101—102; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 392. — 6) Letters rel. to the f. D. w., V, 104, 107; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 396; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 660. — 7) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 400; Memorials of the life of Penn, I, 532. — 8) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 820, nicht Maasdiep; vgl. *ibid.*, V, XXXV, 438. — 9) Letters rel. to the f. D. w., V, 112; Memorials of the life of Penn, I, 532. — 10) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 403. — 11) *Ibid.*, V, 403; Letters rel. to the f. D. w., V, 154, 186, 422; Memorials of the life of Penn, I, 532; Blake by Dixon, p. 212.

mit Frances, der dritten Tochter von Sir Henry Cromwell of Hinchinbrook (Großvater des Protektors) stammte. (The English Historical Review, vol. VI, London 1891, January No. 21; Oliver Cromwells Kinsfolk by Stanley J. Weyman, p. 50—54.) 13./23./VI. hielten sich die Engländer noch vor Texel und Vlie auf<sup>1)</sup>. 11 Schiffe: Laurel, Centurion, Assistance, Kentish, Sussex, Adventure (wohl Adventure II of London), Great President, Middelburgh, Marmaduke of London, Society of London, Anne Percy wurden nach Harwich gesandt zum Wassereinnehmen, Talgen und Ergänzen der Lebensmittelvorräte auf 3 Monate<sup>2)</sup>. Das letztere Fahrzeug wurde später für dienstunfähig erklärt (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 5). Resolution, hatte 630 Mann und 168 Faß Pulver an Bord<sup>3)</sup>. 15.—16./25.—26./VI. Die Flotte befand sich noch ebendasselbst<sup>4)</sup>. 50 Faß Pulver wurden ihr zugeführt<sup>5)</sup>. Seven Brothers of London, Little Charity und Portsmouth (letzteres Schiff hatte wohl vorübergehend die Flotte verlassen) kamen zu der selben<sup>6)</sup>. 16./26./VI. hatten Portland, Dragon, Assurance, Hound, Waterhound, Merlin, Mermaid, Martin und Guinea nach Ameland zu kreuzen, um dort feindliche Schiffe zu vernichten (Letters rel. to the f. D. w., V, 195). 19./29./VI. gerieten die Engländer vor Vlie in Kampf mit 11 Westindienfahrern, 4 wurden erbeutet, 1 verbrannt, 1 zum Sinken gebracht. John Vessey (Martin) fand hierbei den Tod. Er hinterließ eine Witwe und viele Kinder<sup>7)</sup>. 20./30./VI. Wiederum gelangten Fahrzeuge mit Lebensmitteln und Kriegsvorrat zur Flotte<sup>8)</sup>, welche ihre Stellung noch beibehalten<sup>9)</sup>. Essex traf aus der Themse ein<sup>10)</sup>. 40 Soldaten kamen an. Infolge des Sturmes verlor Ruby Fockmast und Bugspriet. Er wurde in Begleitung von Ann and Joyce zurückgesandt<sup>11)</sup>. 22./VI./2./VII. Die Engländer befanden sich vor Eierland<sup>12)</sup>.

1) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 165; Memorials of the life of Penn, I, 532. — 2) Letters rel. to the f. D. w., V, 187, 206. — 3) Ibid., V, 192—193; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 407. — 4) Whitlocke's Memorials, p. 533; Cal. of the St. P. D. S., V, 419, 428; Letters rel. to the f. D. w., V, 423; Memorials of the life of Penn, I, 533. — 5) Letters rel. to the f. D. w., V, 423; Memorials of the life of Penn, I, 532. — 6) Letters rel. to the f. D. w., V, 196. — 7) Ibid., V, 216; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 399; Blake by Dixon, p. 214; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 74, aber nicht in der Schlacht gefallen. — 8) Whitlocke's Memorials, p. 533. — 9) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 165; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, 5, 427; vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 211, 4 Meilen von der Küste von Texel. — 10) Letters rel. to the f. D. w., V, 210. — 11) Ibid., V, 210; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 427, 611. — 12) Memorials of the life of Penn, I, 533.

Soldaten wurden zur Flotte befohlen<sup>1)</sup>. 30 holländische Handelsfahrzeuge wurden angetroffen, 7—10 davon erobert. Unter diesen waren 2 mit 12—24-Pfünder Kanonen beladen. Man beabsichtigte zur englischen Küste zurückzukehren und die besten Segler nur zwischen Doggerbank und dem „Jütischen Riff“ kreuzen zu lassen, um die feindlichen Handelsschiffe abzufangen<sup>2)</sup>. 23./VI./3./VII. Die Engländer befanden sich 7—8 Meilen seewärts von Katwijk-aan-zee und Scheveningen<sup>3)</sup>, 24./VI./4./VII. 4—6 Meilen seewärts von Texel und Vlie<sup>4)</sup>. 28./VI./8./VII. Assistance und Falmouth (letzteres Schiff hatte sich wohl vorher einige Zeit anderwärts befunden) kamen wieder zur Flotte<sup>5)</sup>. 29./VI./9./VII. Southwoldbay wurde als passendster Aufenthaltsort für die heimkehrenden Schiffe ausersehen<sup>6)</sup>. Viel Krankheit herrschte in letzteren<sup>7)</sup>. Das längere Verweilen in den engen Schiffsräumen und die oft wenig zuträgliche Kost zur See brachten diese mit sich<sup>8)</sup>. Die Kranken sollten nach Ipswich, Aldborough, Dunwich und Southwold an Land gebracht werden<sup>9)</sup>. Blake konnte das dauernde Verweilen auf dem Wasser nicht mehr gut vertragen, wohl infolge des früheren Fiebers. Er war tödlich erkrankt<sup>10)</sup>. Seine Wunde soll wieder aufgebrochen sein<sup>11)</sup>. Er litt auch an Nierengries<sup>12)</sup>. Durch Sturm sollen einige englische Fahrzeuge zugrunde gegangen sein, etliche Boote schlugen um. Ein Schiff geriet fest bei de Keijzers Plaat (Haaks)<sup>13)</sup>. Außer dem schlechten Gesundheitszustand der Mannschaft waren auch die Unwetterschäden mitbestimmend für eine vorübergehende Heimfahrt der Flotte<sup>14)</sup>. Man beschloß, genügend Schiffe vor Vlie und nördlich davon zu lassen, in Yarmouth und Harwich solche Vorräte einzunehmen, deren Schaffen nach der holländischen Küste zu gewagt erschien,

1) Whitelocke's Memorials, p. 533. — 2) Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 400; Whitelocke's Memorials, p. 534; Letters rel. to the f. D. w., V, 217, 237—238, 423, aber nicht erst 24./VI./4./VII. die 360—380 Geschütze in den 2 Schiffen erbeutet; Blake by Dixon, p. 215. — 3) Letters rel. to the f. D. w., V, 224. — 4) Ibid., V, 237. — 5) Ibid., V, 424; Memorials of the life of Penn, I, 533. — 6) Letters rel. to the f. D. w., V, 424; Memorials of the life of Penn, I, 534. — 7) Holl. Mercurius, 1653, p. 57; Verhael gehouden door de Heeren H. v. Beverningk, 's-Gravenhage 1725, p. 32, 58; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 6; Letters rel. to the f. D. w., V, 158, 291, zirka 1500 Kranke, darunter namentlich viel Soldaten. — 8) Stenzel, Seekriegsgesch., III, 78. — 9) Letters rel. to the f. D. w., V, 249, 257; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 7, 80 Kranke an Bord von Resolution. — 10) Holl. Mercurius, 1653, p. 57; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 32. — 11) Ontstelde zee, p. 126; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 346. — 12) Letters rel. to the f. D. w., V, 259; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 9. — 13) Holl. Mercurius, 1653, p. 64; Leven van C. Tromp, p. 120. — 14) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830.

die Seeleute zu erfrischen und in 3—4 Tagen wieder an Feindesland zurückzukehren<sup>1)</sup>. Phoenix I und Constant-Warwick II sollten sich in Southwoldbay mit der Flotte vereinen<sup>2)</sup>. 30./VI./10./VII. Man nahm von Texel aus den Kurs nach Westen<sup>3)</sup> und wurde durch den Wind 2./12./VII. nach Scarborough und Flamborough-Head zu getrieben. 4./14./VII. erschien man vor Winterton, nördlich von Yarmouth<sup>4)</sup>. Das Schiff des Kapitän Forster (Golden Fleece) wurde, weil ein neuer Fockmast nötig, nach Chatham gesandt<sup>5)</sup>, ebendorthin vorübergehend zur Ausbesserung Worcester (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 6; Letters rel. to the f. D. w., V, 273, 343); Kentish, Marmaduke of London, Society of London und Great Precident langten von Harwich wieder bei der Flotte an (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 6). Letzterer lief, da Bugspriet wie Fockmast in schlechtem Zustand, nach der Themse<sup>6)</sup>. 5./15./VII. erfolgte die Ankunft der Flotte in Southwoldbay<sup>7)</sup>. Großes Murren entstand in England, daß sie von der feindlichen Küste weggelaufen<sup>8)</sup>. Etwa 1000 Mann verlor sie durch Ausreißer<sup>9)</sup>. Blake soll mehr tot wie lebend an Land gebracht worden sein und sich nach Knoll (wohl Knowle-Hall, nordöstlich von Bridgwater) bei Bridgwater-on-Parret (Somersetshire) zurückgezogen haben, wo er sich auf seine Kosten zu erholen suchte<sup>10)</sup>. An Oberst Pride wurde als sein Nachfolger gedacht<sup>11)</sup>, ebenso an Sir George Ayscue (Calendar of the Clarendon State Papers, ed. by Ogle and Bliss, II, 236). Monk hielt sich an Penn als Ratgeber (Letters rel. to the f. D. w., V, 311).

6./16./VII. wurde Brazil zum Waschen und Talgen nach Harwich befohlen<sup>12)</sup> und später abgedankt<sup>13)</sup>. Am 7./17./VII. trafen Phoenix I, Constant Warwick II, Elizabeth und Satisfaction of London in

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 228; Cal. of the St. P. D. S., 1652—1653, V, 457; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 32. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 457; *ibid.*, 1653—54, VI, 5, 15. — <sup>3)</sup> *Ibid.*, V, 456; Letters rel. to the f. D. w., V, 230, 424; Memorials of the life of Penn, I, 534; Blake by Dixon, p. 216. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 249—250, 285, 291, 424; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 6; Blake by Dixon, p. 216. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 249, nicht das Schiff Forester, welches erst 1657 erscheint, auch nicht Foresight, welches schon weggeschickt. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 253. — <sup>7)</sup> *Ibid.*, V, 255, 424; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 7; Memorials of the life of Penn, I, 534. — <sup>8)</sup> The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, ed. by S. C. Lomas, London 1904, Vol. III, Supplement, p. 442—443. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 310. — <sup>10)</sup> Calendar of the Clarendon State Papers ed. by Ogle and Bliss, II, 233; Blake by Dixon, p. 220; From Howard to Nelson by Laughton, p. 109. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 291. — <sup>12)</sup> *Ibid.*, V, 257. — <sup>13)</sup> *Ibid.*, V, 294; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 32.

Southwoldbay ein<sup>1</sup>). 9./19./VII. Man war beschäftigt mit Einschiffen frischer Mannschaft, Reinigen der Schiffe und Vorräte einnehmen gegenüber Lowestoft<sup>2</sup>). Da durch Mangel an frischem Fleisch die Krankheitszunahme erfolgt war, wurden 50 Ochsen zum Schlachten herbeigeschafft<sup>3</sup>). Major Nehemiah Bourne's Energie und Sorgsamkeit im Ausrüsten der Schiffe zu Harwich wurde rühmend hervorgehoben gegenüber der Tätigkeit John Taylors zu Chatham und George Kendall's zu Deptford<sup>4</sup>). Hamburg Merchant und Four Sisters trafen 10./20./VII. bei der Flotte ein<sup>5</sup>). Heart's-ease gelangte nach Chatham (Letters rel. to the f. D. w., V, 272, vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 464, 466). 11./21./VII. Man ging wieder unter Segel<sup>6</sup>). 13./23./VII. befand sich die Flotte 9 Meilen von Lowestoft entfernt. Laurel erreichte dieselbe<sup>7</sup>), nachdem man morgens die Anker gelichtet und nachmittags wieder zu Anker gegangen<sup>8</sup>). 14./24./VII. war man 16 Meilen weg von Lowestoft. Eine große Kohlenflotte war, sehr gelegen für die Mannschaftsergänzung der Schiffe, angekommen. 10—12 Fahrzeuge erschienen noch<sup>9</sup>). Assurance lief nach Harwich, weil ohne Galion und Bugspriet, Hound segelte ebenfalls dorthin<sup>10</sup>), beide Schiffe waren 27./VII./6./VIII. wieder auf der Fahrt zu ihrer Hauptabteilung (Letters rel. to the f. D. w., V, 343). 16./26./VII. Egmond-aan-zee befand sich 4 Meilen südöstlich von den Engländern<sup>11</sup>). Diamond und einige andere Schiffe von der Flotte legten 18./28./VII. zu Harwich an (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54 VI, 34). 18.—20./28.—30./VII. erschienen die Engländer vor Egmont-aan-zee, Camp<sup>12</sup>) und Petten. Princess Mary verlor Bugspriet und Galion, das Schiff mußte heimgesandt werden<sup>13</sup>).

<sup>1</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 263, 424; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 15; Memorials of the life of Penn, I, 534. — <sup>2</sup>) Thurloe, A C. of the State Papers, I, 389; Holl. Mercurius, 1653, p. 64; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 24; Memorials of the life of Penn, I, 534. — <sup>3</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 260; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 10. — <sup>4</sup>) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 38; Letters rel. to the f. D. w., V, 159—160, 301. — <sup>5</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 272; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 20. — <sup>6</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 162, 271; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 20; The letters and speeches of Cromwell by Carlyle ed. by Lomas, Vol. III, Supplement, p. 443; Memorials of the life of Penn, I, 534. — <sup>7</sup>) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 24; Letters rel. to the f. D. w., V, 275, 292, 425. — <sup>8</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 424. — <sup>9</sup>) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 30; Letters rel. to the f. D. w., V, 293. — <sup>10</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 293. — <sup>11</sup>) Ibid., V, 425; Memorials of the life of Penn, I, 535. — <sup>12</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 425; Thurloe, A C. of the State Papers, I, 364; Memorials of the life of Penn, I, 535; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 37; Letters rel. to the f. D. w., V, 162, 302, 3 Meilen südlich von Texel. — <sup>13</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 304; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, V, 39.



21./31./VII. beschloß man wieder nach Texel zu segeln, um die Verbindung der holländischen Flottenabteilung in Texel mit Tromp zu hindern<sup>1)</sup>. Phoenix II of London lief in Harwich ein (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 42; Letters rel. to the f. D. w., V, 343). 23./VII./2./VIII. waren die Engländer 2—3 Meilen vor der Einfahrt nach Texel. Zur Flotte kamen aus Harwich Great President, Tiger, Dragon, Expedition, Raven I, Advantage, Renown, Portsmouth, Hannibal, Malaga Merchant, Merlin, aus der Themse Diamond, Pelican, Foresight, Mary Prize, Crescent, Dutchess, Seven Brothers of London, auch Nonsuch<sup>2)</sup> (außer Advantage und Renown waren alle diese Schiffe nur vorübergehend von der Flotte getrennt gewesen). Die Holländer hatten also die Abwesenheit ihrer Feinde nicht benutzt, um ihre Streitkräfte zu vereinen und die Einschließung in ihren Häfen aufzuheben. Sie waren vermutlich in völliger Unkenntnis über die Absichten ihrer Gegner. Die Regsamkeit der leichteren englischen Schiffe machte es den holländischen Galioten unmöglich, Einsicht zu gewinnen. Das englische Beobachtungsgeschwader muß die Abwesenheit der Hauptabteilung verborgen gehalten haben<sup>3)</sup>. Erst 14./24./VII. zeigte sich Tromp unterrichtet von der stattgehabten Anwesenheit der feindlichen Flotte bei Yarmouth<sup>4)</sup>.

**Das Treffen vor Katwijk-aan-zee 29./VII./8./VIII. und  
die Schlacht bei Ter-Heijde und Scheveningen  
31./VII./10./VIII. 1653.**

**Die hauptsächlichsten Quellen.**

1. Holländische: L. van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh, enthaltend das Journal von de With vom 8.—11./VIII. (III. Deel, XXXIII. Hoofdstuk, p. 832—833); Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden, Amsterdam 1683, enthaltend das Journal von de With vom 8.—11./VIII. (p. 544—546); Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1723, Deel I; dito, 's-Gravenhage 1725,

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 425; Memorials of the life of Penn, I, 534; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 46. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 313, 315; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 46; Memorials of the life of Penn, I, 536; vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 426, Norwich, ein Druckfehler: statt Nonsuch, denn Norwich erschien erst 1655. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 161, 304. — <sup>4)</sup> Ibid., V, 290.

Deel V; Belgica ad a. 1653—54, Sammelband Göttingen, No. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal, Amsterdam 1653; ibidem, No. 7, Ontstelde zee, Amsterdam 1654; Hollandsche Mercurius 1653; Leven van M. de Ruiter door Brandt uitgegev. door Engelberts; Leven van Cornelis Tromp, Amsterdam 1692; Verhael gehouden door de Heeren H. van Beverningk (Beverningh), W. Nieupoort, J. (P.) van der Perre en P. A. Jongestal, 's-Gravenhage 1725; Abraham de Wicquefort, Histoire des Prov.-Unies des Pais-Bas.

2. Englische: A Chronicle of the Kings of England by Sir Richard Baker, ed. by E. Phillips, London 1674; The life of Monck by Gumble, London 1671; A Chronicle by J. Heath, London 1676; The Memoirs of Edmund Ludlow, ed. by C. H. Firth, Oxford 1894; Memorials of the life of Sir W. Penn by G. Penn, London 1833, enthaltend das Journal des Viceadmiral Joseph Jordan (I, 536-537); Publications of the N. R. S., vol. XLI, London 1912, Letters rel. to the f. D. w., vol. V, enthaltend das Journal des M. de Ruijter vom 23./VII.—3./VIII./2.—13./VIII. (p. 417—422) und das Journal des Viceadmiral Joseph Jordan (p. 422—426); Calendar of the St. P. D. S., 1653—54, London 1879, vol. VI; John Thurloe, A Collection of the State Papers of, London 1742, enthaltend das Journal von de With vom 8.—11./VIII. n. St. (I, 392—393); B. White-locke's Memorials, London 1682; ferner Calendar of the Clarendon State Papers, ed. by Ogle and Bliss, Oxford 1872, vol. II, p. 239, M. de Ruijters Schlachtbericht; p. 240, 14./VIII. Schlachtbericht; p. 242, Paris 22./VIII. Notizen über die Schlacht; p. 244, 28./VIII. Schlachtbericht; M. de Ruijter, zijn tijd en tijdgenooten bij R. W. de Vries, Amsterdam 1907, p. 27, zegewagen ter eere van M. Tromp, gesneuveld in zeeslag voor Katwijk met zestien regel, vers van H. F. Waterloos naar P. Holstein door C. van Dalen; p. 49, Het Nieuwe Nassouse Trompetje, victorijlied van de slag van Santvoort bij Terheide, victoriegezangen, Amsterdam, J. Kannevet 1762; Repertorium door Louis David Petit, Leiden, I. Deel 1907, p. 208., Heldendood van Tromp 10./VIII. 1653 in de Katholieke Illustratie, XXX, 386; ibid., II. Deel 1913, p. 58, Marten Harpertsz Tromp 10./VIII. 1653 in Tijdschrift voor de Vereeniging, Het Nederl. zeewezen, II, 1903, p. 153, 197, 204; ibid., II. Deel, p. 59, de dood van een Held in Historie stem 1903, p. 612, Orgaan der Nederl. Oranje Vereeniging te Rotterdam.

Durch die längere Blockade waren die Holländer in große Not geraten. Die Heringsflotte lag still<sup>1)</sup>. Es gab keine frischen Fische mehr in genügender Anzahl<sup>2)</sup>. Man mußte gepökelten Hering statt grünen essen<sup>3)</sup>. 300—500 Handelsschiffe, die nach dem Osten und anderwärts hin bestimmt waren, lagen in Vlie<sup>4)</sup>. Der Zuider-See war vollgestopft mit Fahrzeugen, ein Wald von Masten<sup>5)</sup>. Das Getreide, das für die Holländer bestimmt war, lag im Sund und konnte nicht abgeholt werden<sup>6)</sup>. Dadurch entstand eine ungeheure Preissteigerung des Roggens. Es wurden 4 £ pro 1 Last oder 1016 kg gezahlt<sup>7)</sup>. Man mußte Bohnen und Erbsen zum Brotbacken mit verwenden<sup>8)</sup>. Es wurden die Mittelmeer-, Spanien- und Frankreichfahrer erwartet<sup>9)</sup>. 100 holländische Kauffahrer sollen in New-haven (Connecticut, Long-Island-Sound) zur Abfahrt bereitgelegt haben<sup>10)</sup>. Die Ostindienfahrer befanden sich unterwegs und konnten täglich von den ihnen auflauernden Engländern abgefangen werden<sup>11)</sup>. 800 Ballen persische Seide führten sie bei sich außer anderen Reichtümern<sup>12)</sup>. Man hatte Weisungen erteilt, daß die Ostindien- und Mittelmeerfahrer sich nach Norwegen und von da in den Sund retten sollten<sup>13)</sup>. Die einzige Schifffahrt, die den Holländern bis jetzt verblieben, war diejenige bis zur Weser und nahe der Elbe durch die Watten und Inseln hindurch nach Ostfriesland und Oldenburg zu. Sie waren also ganz auf Deutschland angewiesen<sup>14)</sup>. 3 englische fregattenähnliche Fahrzeuge waren vor der Elbe postiert, um feindliche Handelsschiffe zu beobachten und abzufangen<sup>15)</sup>. Der holländische Handel war nahezu gänzlich lahmgelegt. Die Banken verloren den Kredit. Die Aktien der Ostindischen Kompagnie sanken. Die Pächter der Akzise (Einfuhrzölle) machten Bankerott<sup>16)</sup>. Viele Leute wurden beschäftigungslos<sup>17)</sup>. Die Handwerker arbeiteten allein, ohne Gesellen, z. B. soll ein Handschuhmacher früher 48 Arbeiter

<sup>1)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 281; Historisch Genootschap te Utrecht, 3. Reeks, Werken No. 18, Brieven van J. de Witt, bewerkt door R. Fruin, uitgegev. door Kernkamp, Amsterdam 1906, I, 96. — <sup>2)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 307. — <sup>3)</sup> Ibid., I, 340. — <sup>4)</sup> Ibid., I, 279, 281, 298. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, p. 876; History of the administration of John de Witt by James Geddes, London 1879, I, 319. — <sup>6)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 307. — <sup>7)</sup> Ibid., I, 279; Brieven van J. de Witt, I, 96. — <sup>8)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 330. — <sup>9)</sup> Brieven van J. de Witt, I, 96. — <sup>10)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 542 [536]. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 197; Brieven van J. de Witt, I, 95. — <sup>12)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 535. — <sup>13)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 293. — <sup>14)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830, Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 331. — <sup>15)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 341. — <sup>16)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—45, VI, 49—50; Letters rel. to the f. D. w., V, 312—313. — <sup>17)</sup> Brieven van J. de Witt, I, 96.

gehabt haben, er mußte alle entlassen. Ein Fabrikant von Spitzenklöppeln hatte früher 300—400 Leute beschäftigt, er mußte bis auf 3 alle des Dienstes entheben<sup>1)</sup>. Das Gras wuchs in den Straßen Amsterdams<sup>2)</sup>. Die Stadt wurde entvölkert. 1500 Häuser standen leer, davon 400—600 große, deren Miete von ca. 2500 Gulden pro Jahr auf 360 heruntergegangen<sup>3)</sup>. Bei diesen Verhältnissen waren innere Unruhen unvermeidlich geworden<sup>4)</sup>. Der Ruf nach Willem III. von Oranien wurde immer lauter<sup>5)</sup>. Man befürchtete, daß Leute mit der feindlichen Flotte, die vor Texel und Vlie kreuzte, gemeinsame Sache machen würden und erließ deshalb ein Verbot, Lebensmittel derselben zuzuführen<sup>6)</sup>. Unter diesen Umständen beruhte die einzige Rettung auf einem möglichst raschen Auslaufen der Flotte, um die Engländer von der Küste zu vertreiben und so die Aufhebung der Einschließung zu erzwingen. Die vornehmste Sorge war, die nötige Anzahl Schiffe zusammenzubringen und auszurüsten. Tromp hielt über 30 Kampffahrzeuge für nicht mehr diensttauglich. M. de Ruijter erklärte, nicht mehr in See gehen zu wollen, wenn die Flotte nicht in besseren Stand gebracht würde<sup>7)</sup>. De With wurde ermahnt, keine so abfällige Sprache über die Flotte vor den Matrosen zu führen<sup>8)</sup>. Schließlich wurden nur 2 Schiffe verabschiedet. Man wollte durch eine große Anzahl ansehnlich und mächtig erscheinen<sup>9)</sup>, durch Quantität die englische Qualität ausgleichen<sup>10)</sup>. Jan Evertsz de Oude und M. de Ruijter klagten über die Kleinheit ihrer Fahrzeuge<sup>11)</sup>. Man suchte Ostindienfahrer zu entladen und für Kriegszwecke aus-

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 813; History of the administration of John de Witt by Geddes, I, 320. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 813; History of the administration of John de Witt by Geddes, I, 320. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 813; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 307; History of the administration of John de Witt by Geddes, I, 319. — <sup>4)</sup> Lambert v. den Bos, p. 542; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 826—828, 830; A. de Wicquefort, II, 216; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 48; Leven van C. Tromp, p. 117. — <sup>5)</sup> L. van den Bos, p. 542. „Angli, qui quondam expulsi pugnante fuere puella (Jungfrau von Orléans). — Hos puero duce (Willem III.) non pellere nunc pudeat?“ — „Zijn eertijds door een Maecht gepart het op te geven — wat schand is't, worden zij nu door een Kindt verdreven?“ — <sup>6)</sup> Leven van C. Tromp, p. 120. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 821, 836; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 296; Angl., II, 9, 6, Sammelband Baco von Verulam, No. 33, Wahrhaftiger Discurs zwischen einem holländischen und Engelländischen Schiffer, Amsterdam 1654, p. 11; Leven van M. de Ruiter, I, 140. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 828; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 504. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830, 836; A. de Wicquefort, II, 223; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 341; Leven van M. de Ruiter, I, 140. — <sup>10)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gev. v. d. Staedt, V, 185. — <sup>11)</sup> Calendar of the Clarendon State Papers ed. by Ogle and Bliss, II, 241.

zurüsten<sup>1)</sup>. Schwierigkeiten entstanden beim Löschen derselben, weil dieses nicht ohne Einwilligung des Siebzehner Rates geschehen durfte<sup>2)</sup>. Man unterhandelte mit Dänemark über Auswechslung von schwereren Schiffen gegen leichtere<sup>3)</sup>. 2 für Genua zu Amsterdam gebaute Fahrzeuge sollten mit in die Flotte eingereiht werden<sup>4)</sup>. Etwa 9 neugebaute Kriegsschiffe hoffte man bis zum Auslaufen bereitzuhaben<sup>5)</sup>. Man hätte zu Beginn des Krieges gleich den Bau von 50—60 großen Schiffen vornehmen sollen. Das Geld, was dieselben gekostet, hatte man nun für gemietete ausgegeben<sup>6)</sup>. Die Ausrüstung ging langsam vor sich, da es der Regierung an Macht wie an Geld gebrach<sup>7)</sup>, vielleicht spielten auch politische Rücksichten mit (s. später). Bei dem so schwerfällig arbeitenden Apparat der holländischen Marineverwaltung nahm es geraume Zeit in Anspruch, bis die verschiedenen Fahrzeuge gereinigt, ihre Kriegsmunition ergänzt und ihre Lebensmittelvorräte voll an Bord gelangt<sup>8)</sup>. Einige Schiffe segelten trotzdem unrein aus<sup>9)</sup>. Mehrere der stärksten Kampffahrzeuge mußten zurückbleiben, weil sie nicht fertig geworden<sup>10)</sup>. — Alle schweren metallenen Kanonen aus den Magazinen und von den Wällen der Festungen wurden zur Flotte gebracht nebst reichlicher Menge an Geschößmaterial, auch Stangenkugeln. Glocken wurden zu Geschützrohren umgegossen<sup>11)</sup>. In Deutschland war eine größere Anzahl metallener wie eiserner Geschütze bestellt worden<sup>12)</sup>. Namentlich aus Hamburg wurden Kanonen und Ergänzungen von Kriegsvorrat abgesandt<sup>13)</sup>. M. de Ruijter soll sich vornehmlich mit Musketons (Donnerbüchsen, donderbus, blunderbusses, bombardes, Handgewehr mit trichterförmiger Lauföffnung nach vorne), versehen haben, aus denen er eine Art Feuerpfeile mit guter Wirkung ab-

<sup>1)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 277, 280, 314; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 504. — <sup>2)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 170. — <sup>3)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 277, 384; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 829; Letters rel. to the f. D. w., V, 244, 245, 246, 254, 290; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Groot Mogende Heeren St. v. H. ende W.-V., Utrecht 1717, I, 93; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 505. — <sup>4)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 299, 327, 364; Holl. Mercurius, 1653, p. 64; Letters rel. to the f. D. w., V, 191; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 506. — <sup>5)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 277, 314, 376, 384. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 837; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 184. — <sup>7)</sup> Thurloe, A C. of the, I, 330; Letters rel. to the f. D. w., V, 289. — <sup>8)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 831. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 359—360. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 289; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 510. — <sup>11)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 292; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 185. — <sup>12)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 460. — <sup>13)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 534.

geschossen<sup>1)</sup>. Die Pulvermenge auf den verschiedenen Schiffen war recht gering<sup>2)</sup>. Man rechnete wohl auf Nachschub an der eignen Küste oder späterer ausgleichender Verteilung, da man einen Kriegsvorrat auf 4 Monate an Bord ursprünglich vorgesehen<sup>3)</sup>. Tromp bat um Sendung einiger Abgeordneter an Bord zur Verminderung seiner Verantwortlichkeit, um gute Eintracht zu halten unter den höheren Offizieren und zum Beistand in allen schwierigen Lagen. Es wurde ihm dies in ehrender Weise verweigert<sup>4)</sup>. Man machte zeitweise den Vorschlag, wegen der Eifersucht zwischen den Kapitänen der Admiralitätsschiffe und denjenigen der Direktorschiffe, letztere in ein besonderes Geschwader zu ordnen<sup>5)</sup>. Tromp soll erklärt haben, er würde in der nächsten Schlacht sich mit einem Henker in ein kleines Fahrzeug setzen, um zu sehen, ob seine Kapitäne besser ihre Pflicht tun würden<sup>6)</sup>. Um mehr Seeleute zu gewinnen, ließ man die Matrosen von den Ostseefahrern auf die Kriegsschiffe kommen und bestimmte aus jeder Kompagnie zu Lande 20 Soldaten auf die Flotte<sup>7)</sup>. 570—580 Mann sollten ausgehoben werden von den Truppen des Grafen van Hoorn zu Rammekens und des Oberstleutnant de Moriacq zu Hellevoetsluis, ungefähr 230 von ersterem und 350 von letzterem<sup>8)</sup>. Man suchte mit ca. 14—15 Mann mehr als früher die Fahrzeuge zu bemanen<sup>9)</sup>. Eine Generalmusterung aller Leute über 15 Jahre fand statt<sup>10)</sup>. Koenraad van Beuningen hatte aus seinen Mitteln seinem Schwager Jan van Heemskerck, Ratsherrn zu Amsterdam, 6000 Gulden gegeben zur Ausrüstung von 50 Matrosen. Sekretär Halft von Amsterdam ging mit 20 Seeleuten in See<sup>11)</sup>. 2 freiwillige Frauen Anna Jans und Adriana La Noy (Noij) fanden auch Dienst, die erstere als Mastkorbsteiger, die letztere als Wachmann<sup>12)</sup>. Aufruhr fand unter der Mannschaft statt in Verbindung mit Lohnforderungen<sup>13)</sup>. Man erhöhte die Löhne, die Belohnungen

1) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 439; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 659. — 2) Letters rel. to the f. D. w., V, 358—364. — 3) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 289; L. v. d. Bos, p. 542; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 508; vgl. Mémoires du comte de Guiche, Londres 1744, I, 55. — 5) Letters rel. to the f. D. w., V, 154, 288. — 6) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 341. — 7) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 279, vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 247; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 49. — 8) Letters rel. to the f. D. w., V, 287; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., 1653—58, Utrecht 1717, I, 96. — 9) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 307. — 10) Ibid., I, 299. — 11) Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 202, 204. — 12) Holl. Mercurius, 1653, p. 69; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 507. — 13) Letters rel. to the f. D. w., V, 223.

und Entschädigungen, um die Leute zum Dienst geneigter zu machen<sup>1)</sup>. In 360 Exemplaren wurden die Belohnungen vor dem Mast bekanntgemacht<sup>2)</sup>. Dennoch blieb Mangel an Mannschaft bestehen<sup>3)</sup>. Unter Bewachung mußte man die Matrosen an Land gehen und sich erfrischen lassen, wenn man ein Ausreißen verhindern wollte<sup>4)</sup>. Willem Frederik van Nassau, Statthalter von Friesland, kam mit einigen Truppen nach Texel, um die Einwohner vor einer englischen Landung zu schützen. Er wurde im Triumph und als Befreier empfangen<sup>5)</sup>. Oberst van der Does, Herr van Noordwijk, war schon von Nordholland aus ebenfalls mit der Sicherung Texels beauftragt worden<sup>6)</sup>. Nach Friesland wurden dagegen Streitkräfte aus Gelderland und Overijssel befohlen, die längs der Küste von Delfzijl bis Vlie Aufstellung nehmen sollten. 400 Mann sollen im ganzen in Vlie gewesen sein und ca. 1000 in Texel<sup>7)</sup>. Unter den Soldaten befanden sich auch Schotten<sup>8)</sup>. 2 englische Kriegsschiffe mit 500 Soldaten an Bord sollen einen Versuch gemacht haben, das Fort von Delfzijl zu überrumpeln, sie kamen aber auf Grund. Die Miliztruppen von Delfzijl nahmen die feindliche Mannschaft gefangen<sup>9)</sup>. 2—3 Kompagnien Reiter und einige zu Fuß wurden nach Huisduin (Hunsdown, Helder) bestimmt<sup>10)</sup>. Bürgermeister Cornelis Jansz Witsen und Ingenieur Coeck hatten daselbst Befestigungen anlegen lassen<sup>11)</sup>. Trotzdem wäre nach Meinung der Holländer eine Landung größeren Stils englischerseits leicht zu bewerkstelligen gewesen und wunderte man sich, daß solches nicht geschehen<sup>12)</sup>. 600 Fußsoldaten befanden sich im Haag. Feldmarschall van Brederode lag mit einer Abteilung in Alkmaar<sup>13)</sup>. Von Gravezande bis Texel waren weitere Verstärkungen vorgesehen<sup>14)</sup>. Die Bauern an den Seeküsten wurden bewaffnet. Miliztruppen marschierten aus dem Landesinnern in die Städte an der See<sup>15)</sup>. Reitende Posten waren aufgestellt von

1) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 325; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 505—506, siehe früher. — 2) Holl. Mercurius, 1653, p. 70. — 3) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 326, 383, 466; Holl. Mercurius, 1653, p. 64; Letters rel. to the f. D. w., V, 219, 220, 290. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 189. — 5) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 317; Jean de Witt par A. Lefèvre-Pontalis, Paris, 1884, I, 166, 204. — 6) J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., I, 91; Basnage, I, 310. — 7) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 292—293, 317, 325. — 8) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 327. — 9) Ibid., I, 317. — 10) Letters rel. to the f. D. w., V, 234. — 11) De Regeeringe van Amsterdam ontwoorpen door Bontemantel uitgeg. door Kernkamp, 's-Gravenhage 1897, I, 222; in Historisch Genootschap te Utrecht, 3. Reeks, 7, 8. — 12) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 292. — 13) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 325. — 14) Ibid., I, 293; vgl. I, 317. — 15) Whitelocke's Memorials, p. 534.

der Maas bis Helder, vornehmlich zwischen Haag, Noordwijk-aan-zee, Beverwijk, Alkmaar, Petten, ebenso gab es zahlreiche Advisbarken längs der Küste<sup>1)</sup>.

De With ging 20./30./VI. nach Amsterdam und von da nach Zaandam (Saardam). Er kam 22./VI./2./VII. nach Texel, um den Befehl über die dort gebliebenen Schiffe zu übernehmen und ein besonderes Geschwader zu bilden<sup>2)</sup>. Man faßte einerseits den Plan ins Auge, die englische Flotte von vorn durch de With und in der Flanke oder im Rücken durch Tromp angreifen zu lassen<sup>3)</sup>. Man hielt andererseits eine Vereinigung des letzteren mit de With auch ohne Kampf für möglich und, wenn dies geschehen, sollte die ganze Flotte zunächst, unter Vermeidung einer Schlacht, den Ostindienfahrern, wie den Handelsschiffen nach Norwegen, den Ostseeländern, Moskovien oder anderwärts hin ein sicheres Geleit bis Flekkefjord geben<sup>4)</sup>. Auch war dann die Möglichkeit vorhanden, die dänischen Kriegsschiffe ev. gegen die holländischen an der inneren Reede von Skagen (Skaw) auszuwechseln (Letters rel. to the f. D. w., V, 246). Letztere Ansicht wurde aber bald wieder fallen gelassen als zu unwahrscheinlich und wenig durchführbar. Tromp rechnete mehr damit, daß Monk ihn bei seiner Annäherung angreifen und so evtl. zwischen 2 Feuern gebracht werden könnte<sup>5)</sup>. Es mußte sich dabei herausstellen, ob letzterer stark genug war, die getrennten Abteilungen im einzelnen zu schlagen, oder ob seine Kräfte nicht hinreichten, um eine Verbindung der holländischen Streitkräfte<sup>6)</sup>, evtl. ein Durchbrechen Tromps zu de With<sup>7)</sup>, zu hindern.

21./31./VII. erhielt die holländische Flotte den Befehl, auszu-  
laufen, nicht länger auf die unfertigen Fahrzeuge zu warten<sup>8)</sup>, die Engländer von den Küsten zu vertreiben, sich mit den Schiffen aus Texel zu vereinigen und die Kauffahrer in Sicherheit zu bringen<sup>9)</sup>. Die Kampffahrzeuge lagen ausgebreitet von Rammekens

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 64; J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V.*, I, 98, 99; vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 323, 324. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 64; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 326; Letters rel. to the f. D. w., V, 237. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 829. — <sup>4)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 390; Letters rel. to the f. D. w., V, 245, 297; vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 152—153. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 323. — <sup>6)</sup> The Naval Annual 1907, Portsmouth 1907, Part I, chapter VII, The Strategical Features of the North-Sea by Percival A. Hislam, p. 115. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831. — <sup>8)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 181. — <sup>9)</sup> J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V.*, I, 95.



bis Vlissingen<sup>1)</sup>. 22./VII./I./VIII. war die Flotte vor Zoutelande an der Westküste von Walcheren; 23./VII./2./VIII. wurde sie wegen des widrigen Südwestwindes gezwungen, liegen zu bleiben. 24./VII./3./VIII. segelte sie aus Deurloo (Dearloo) bei Nordostwind. 3 Uhr nachmittags kam Tromp bei Schooneveld zu Anker<sup>2)</sup>. 25./VII./4./VIII. ordnete er also außerhalb Wieilingens seine Flotte<sup>3)</sup>. 26./VII./5./VIII. befand er sich 5—6 Meilen von der Maasmündung<sup>4)</sup>. 27./VII./6./VIII. Der Wind blies heftig. Vormittag fiel die Großraa der Kapitäne Frans Mangelaar I und Cornelis Tebij (Tijbe) herab. Die Holländer kreuzten ungefähr 4—6 Meilen nordwestlich von dem nördlichsten Ende der Maas<sup>5)</sup>. Nachts waren sie etwa 10 Meilen nordnordwestlich von derselben<sup>6)</sup>. 28./VII./7./VIII. Sie gelangten an Gravezande vorbei bis Ter-Heijde<sup>7)</sup>. Dort wurden auf dem Mercurius 2 weibliche Personen als Matrosen entdeckt<sup>8)</sup>. An demselben Tage fuhren sie noch an Monster vorbei und erschienen abends vor Scheveningen<sup>9)</sup>. Tromp hielt sich so dicht als möglich an der Küste und vermied dadurch, daß er immer leicht einen Hafen erreichen konnte, sich einem unvorhergesehenen Angriff Monks auszusetzen. Dagegen sollte seine Annäherung an letzteren dessen Aufmerksamkeit von de With ablenken und so diesem mehr freie Bahn zum Auslaufen schaffen. Dann konnte das Texelgeschwader entweder die Engländer zu günstiger Zeit angreifen oder sich vor einem Kampfe mit der Hauptflotte zu vereinen suchen<sup>10)</sup>. Es war also zunächst ein Hinhalten Monks durch Tromp beabsichtigt<sup>11)</sup> und ein Abwarten, ob es de With gelingen würde, außerhalb der Sandbänke zu kommen, geplant. War dies nicht möglich, mußte die Hauptabteilung versuchen, sich durch die englische Flotte nach Texel durchzuschlagen, um auf diese Weise die erhoffte Vereinigung herzustellen<sup>12)</sup>. Tromp führte, außer der Prinzenflagge oben,

1) Letters rel. to the f. D. w., V, 189. — 2) Letters rel. to the f. D. w., V, 417; Memorials of the life of Penn, I, 506; vgl. Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 191, 353. — 3) Letters rel. to the f. D. w., V, 162, 417—418; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 191, 353. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 163, 324; vgl. A. de Wicquefort, II, 222; Holl. Mercurius, 1653, p. 69. — 5) Letters rel. to the f. D. w., V, 336, 418; vgl. L. v. den Bos, p. 543. — 6) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; Letters rel. to the f. D. w., V, 163; Leven van M. de Ruiter, I, 120. — 7) Holl. Mercurius, 1653, p. 69; Letters rel. to the f. D. w., V, 419; Leven van M. de Ruiter, I, 123. — 8) Holl. Mercurius, 1653, p. 70. — 9) Ibid., p. 70; Ontstelde zee, p. 125; Letters rel. to the f. D. w., V, 163, 338, 419; Leven van M. de Ruiter, I, 123. — 10) Letters rel. to the f. D. w., V, 163, 164, 338—339; Whitelocke's Memorials, p. 535; Ontstelde zee, p. 126; vgl. Rittmeyer, See-krige, I, 225. — 11) Letters rel. to the f. D. w., V, 245. — 12) Ibid., V, 322—323.

eine blaue Flagge hinten am Hinterkastell. Wenn in den Dörfern an der Küste, wo sich reitende Posten befanden, dieses Erkennungszeichen sichtbar geworden, sollte man de With benachrichtigen<sup>1)</sup>. Vorsichtshalber waren Lotsen in Booten zu beiden Seiten der Sandbänke an Stelle der weggenommenen Bojen befohlen, um ein sicheres Segeln der Flotte zu bewirken. Andererseits sollten kleine Küstenfahrzeuge zwischen den Untiefen Tromp Meldung machen, wenn de With in See gegangen<sup>2)</sup>. Die Zahl der angegebenen holländischen Kriegsschiffe schwankte zwischen 78<sup>3)</sup>, 80<sup>4)</sup>, 80—81<sup>5)</sup>, 82<sup>6)</sup>, 83<sup>7)</sup>, 84<sup>8)</sup>, 85<sup>9)</sup>, 80—90<sup>10)</sup>, 90<sup>11)</sup>, 95<sup>12)</sup>, 100<sup>13)</sup>, 106<sup>14)</sup>, 110<sup>15)</sup>, 100—120<sup>16)</sup>, 112<sup>17)</sup>, 114—115<sup>18)</sup>, 120<sup>19)</sup>, 125<sup>20)</sup>. Wir haben 85 Kriegsschiffe unter Tromp und 112 in Summa einschließlich des Geschwaders von de With (siehe später) als die der Wirklichkeit am nächsten kommende Zahl angenommen. Bei der Hauptflotte waren außerdem einige Brasilien- und Antillenfahrer mit ausgelaufen<sup>21)</sup>, wodurch die Angabe einer größeren Anzahl erklärlich. Die Menge der aufgeführten Brander von Tromps Hauptflotte schwankte zwischen 4<sup>22)</sup>, 4—5<sup>23)</sup>, 5<sup>24)</sup>, 7<sup>25)</sup>, 10<sup>26)</sup>. Nach den vorliegenden Quellen haben wir 5 Brander im ganzen ausfindig

<sup>1)</sup> Ibid., V, 324. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 323. — <sup>3)</sup> Ibid., V, 312; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 50. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830, 832; L. v. d. Bos, p. 544; A. de Wicquefort, II, 222; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 334, 374, 382, 383, 392; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 67, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 305, 365, 371; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 193. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 308, 321; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 359. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830; Ontstelde zee, p. III, p. 127; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 406; L. v. den Bos, p. 542; Oud-Holland, 1899, Aflev. I, p. 42; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 83. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 417; Memorials of the life of Penn, I, 506. — <sup>8)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 341; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 69; Letters rel. to the f. D. w., V, 367. — <sup>9)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 398; Holl. Mercurius, 1653, p. 69; La vie du M. de Ruyter par Piélat, Amsterdam 1677, I, p. 32. — <sup>10)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 120. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; Holl. Mercurius, 1653, p. 64; Heath's Chronicle, III, 346; Whitelocke's Memorials, p. 543; Letters rel. to the f. D. w., V, 290; L. v. d. Bos, p. 543; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 174; Memorials of the life of Penn, I, 501. — <sup>12)</sup> Baker's Chronicle, p. 637; The life of Monck by Gumble, p. 61; The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 290. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 322; Whitelocke's Memorials, p. 543. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 422; Thurloe, A. C. of the St. P., I, 370; Leven v. M. de Ruiter, I, 125, 131. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 365, 378, 397; Thurloe, A. C. of the St. P., I, 406; Whitelocke's Memorials, p. 535; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68, 78. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 372. — <sup>17)</sup> Ibid., V, 369; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 70. — <sup>18)</sup> Ontstelde zee, p. 142. — <sup>19)</sup> Thurloe, A. C. of the St. P., I, 340; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 193. — <sup>20)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 49. — <sup>21)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 322. — <sup>22)</sup> Ibid., V, 305, 308, 321; Memorials of the life of Penn, I, 506. — <sup>23)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832. — <sup>24)</sup> Thurloe, A. C. of the St. P., I, 359, 392; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 193. — <sup>25)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 543. — <sup>26)</sup> Heath's Chronicle, III, 346.

gemacht. Was die Anzahl der unter de Withs Abteilung befindlichen Brander anlangt, s. später.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte holländische Flotte.

Rechter Flügel <sup>1)</sup> .	Kanonen	Mann
A Martin Tromp, Brederode . . . . .	54	250—270
Leutnant Egbert Meeuwsz Kortenaar <sup>2)</sup> .		
Advocat-Fiscaal Viganen <sup>3)</sup> .		
Advocat-Fiscaal Cupes <sup>4)</sup> .		
Prediger Robert Junius von Amsterdam <sup>5)</sup> .		
Gerrit Simons, Leibknecht <sup>6)</sup> .		
Freiwillige <sup>7)</sup> .		
A Gideon de Wildt (Wilde), Vicekommo- dore <sup>8)</sup> , de Vrede I . . . . .	44	150
— Vader Abel, Contrekommodore, de Moor <sup>9)</sup>	—	—
A Joris Blok, de Hollandsche Tuin <sup>10)</sup> . . . .	24	80
A Korstiaan (Christiaan) Eldersz (Ellers, Albertsz) <sup>11)</sup> — . . . . .	26	105
A Hillebrand Jeroensz de Moij <sup>12)</sup> , Zutphen I	28	100
A Jan van Kampen <sup>13)</sup> , Overijssel . . . . .	28	100
A Hendrik Huiskens, West-Vriesland <sup>14)</sup> . .	28	100

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 383, 420; Ontstelde zee, p. 130; Baker's Chronicle, p. 637; Aloude scheepsbouw door Nicolaas Witsen, II, 377; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; L. v. den Bos, p. 544, 610; Leven van M. de Ruiter, I, 126; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 195; Oud-Holland, 1899, I, p. 44. — <sup>2)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 675, er war noch nicht Kapitän wie ibid., I, 512, fälschlich steht. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830. — <sup>4)</sup> Wie <sup>3)</sup>. — <sup>5)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 120; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 507. — <sup>6)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 518; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 366. — <sup>7)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 452. — <sup>8)</sup> Ibid., I, 420; Ontstelde zee, p. 138; Letters rel. to the f. D. w., IV, 309; V, 239, 361; Leven van M. de Ruiter, I, 128; Leven van C. Tromp, p. 128; Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 44; ibid., 1902, IV, Aflev., p. 245. — <sup>9)</sup> Siehe früher, vermutlich in seiner Stellung geblieben, da nirgends andere Angaben zu finden; de Moor mit dem Wimpel von der Besanzenge (L. v. d. Bos, p. 546; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833). — <sup>10)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392, 447; Letters rel. to the f. D. w., V, 364; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Leven van M. de Ruiter, I, 128; Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 44. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Leven van M. de Ruiter, I, 128. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 361; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392, Jewenen; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832, 833; Leven van M. de Ruiter, I, 128. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 185, 362; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 287, 447; Ontstelde zee, p. 139, 142; Leven van M. de Ruiter, I, 128; Leven van C. Tromp, p. 128; Oud-Holland, 1902, IV, Aflev., p. 245. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 309, V, 362; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392, 507, Huykes; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833.

	Kanonen	Mann
A Schaeff (Schaff), het Huis van Nassau <sup>1)</sup> . . . . .	—	—
Fähnrich Vermuijden <sup>2)</sup> .		
— de Walvisch <sup>3)</sup> . . . . .	—	—
A Gerbrand (Gerbion) Schatter (Scotter) von Haarlem <sup>4)</sup> , de gouden Dolphijn of Dolphijn I	32	100—110
A Abraham van der Hulst, Vrijdom <sup>5)</sup> . . . . .	—	—
— Adriaan van den Bosch (Basch, Bos), Engel Gabriel <sup>6)</sup> . . . . .	36	130 <sup>7)</sup>
— — de Blok <sup>8)</sup> . . . . .	—	—
— Adriaan (Andries) van Loenen, de gouden Reaal <sup>9)</sup> (Gouwe Rijael) . . . . .	—	—
A Pieter van Brakel, Bommel <sup>10)</sup> . . . . .	30	100
A Dirk Pietersz Heertiens <sup>11)</sup> — . . . . .	—	—
A Jan Admiraal, de Windhond <sup>12)</sup> . . . . .	18	70
A — de Keurvorst van Keulen . . . . .	34 <sup>13)</sup>	ca. 120
A Jan Heck, Eenhoorn I <sup>14)</sup> . . . . .	28	90 <sup>15)</sup>
— Jan Bonkier (Boukier), het Zeepaard <sup>16)</sup> . . . . .	—	—
A Jan Egbert Ooms, Gouda I <sup>17)</sup> . . . . .	28	100
A Jan Jansz Boerman, Prins Willem No. 1 <sup>18)</sup>	28—34	100 <sup>19)</sup>
A Cornelis Cornelisz Jol (Tol, Tola, Hola), de Moorin <sup>20)</sup>	28	105
R Aart van Nes <sup>21)</sup> , Gelderland I . . . . .	ca. 40	ca. 140

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 93; Oud-Holland, 1899, Aflev. I, p. 44. — <sup>2)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 94. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392; Oud-Holland, 1899, Aflev. I, p. 44. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Holl. Mercurius, 1653, p. 74, 78; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 93, 94; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 429; Baker's Chronicle, p. 637; Heath's Chronicle, III, 348, Gerbion Scotter; Leven van C. Tromp, p. 128, 129; Memorials of the life of Penn, I, 505, Gerbion Scotter. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 239, 358; Gesch. v. h. N. z. door J. C. de Jonge, I, 514. — <sup>6)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 287; Letters rel. to the f. D. w., V, 185, van den Basch; ibid., V, 360. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 310. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392. — <sup>9)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 287; Letters rel. to the f. D. w., V, 185, 361. — <sup>10)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 287; Letters rel. to the f. D. w., V, 185, 220, 360. — <sup>11)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 287; Letters rel. to the f. D. w., V, 185, aber nicht Kapitän von de Windhond; ibid., V, 220, Heertjes. Er muß einflußreiche Gönner gehabt haben, weil er wieder angestellt wurde, siehe vorher. — <sup>12)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 287; Letters rel. to the f. D. w., V, 185, 220, 363, aber nicht Kapitän von de Brak; Ouf-Holland, 1899, I. Aflev., p. 44; ibid., 1902, Aflev. IV, p. 245. — <sup>13)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 287; Letters rel. to the f. D. w., V, 185. — <sup>14)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 287, 447; Letters rel. to the f. D. w., V, 185. Heckno. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 313. — <sup>16)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 288; Letters rel. to the f. D. w., V, 185. — <sup>17)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 93; Letters rel. to the f. D. w., V, 359. — <sup>18)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 93; Letters rel. to the f. D. w., V, 358. — <sup>19)</sup> Siehe früher, vgl. Letters rel. to the f. D. w., IV, 309. — <sup>20)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 93; Theatri Europae, Hist. Beschreibung, VII, 451; Letters rel. to the f. D. w., V, 286; vgl. Letters rel. to the f. D. w., I, 261, aber statt 185: 105 zu rechnen; Briefen geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, I, 37, V, 259. — <sup>21)</sup> Oud-Holland, 1899, Aflev. I, p. 44, aber nicht Kapitän vom Gorum.

	Kanonen	Mann
A Jan Gideonsz Verburgh <sup>1)</sup> — . . . . .	—	—
Leutnant Egbert Jansz von Deventer <sup>2)</sup> .		
A — Das Kriegsschiff des verstorbenen Boëtius Schaeff <sup>3)</sup> . . . . .	—	—
A Paulus Egbertsz Sonk (Sonck), Amsterdam <sup>4)</sup>	—	—
A Overkamp, Pelikaan I <sup>5)</sup> . . . . .	—	—
A Jacob Paulusz Cort, de Star II <sup>6)</sup> . . . . .	30	100
Mitte <sup>7)</sup> .		
Z Jan Evertsz de Oude, Hollandia I <sup>8)</sup> . . . . .	38—42	160
Flaggkapitän Cornelis Evertsz de Jonge <sup>9)</sup> .		
Z Cornelis Evertsz de Oude, Vicekommo- dore, het Wapen van Zeeland oder de Zeeuwsche Leeuw <sup>10)</sup> . . . . .	26—28	130
Z Adriaan Nicolaasz Kempen, Contre- kommodore <sup>11)</sup> , Vlissingen I <sup>12)</sup> . . . . .	30	120
Z Barend Cramer, de Bul (Gul) of de zwarte Bul van Middelburg <sup>13)</sup> . . . . .	ca. 40	ca. 200
Z Nicolaas (Glause) Jansz Zanger, West Kapelle I <sup>14)</sup>	26	104
Z Andries Fortuin (Fomeen, Veertien), de Een- dracht van Zierikzee <sup>15)</sup> of Eendracht I . . . . .	22	100—110

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 75. — <sup>2)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 116—117. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 281. — <sup>4)</sup> Ibid., V, 362. — <sup>5)</sup> Ibid., V, 185, 359; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 287. — <sup>6)</sup> Ontstelde zee, p. 142, Sterre, aber nicht befehligt von Cornelis Evertz de Oude, wie Theatri Europei, Hist. Besch., VII, 446, berichtet (siehe Früheres). — <sup>7)</sup> Wie unter R. Flügel. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78. — <sup>9)</sup> Mémoires du comte de Guiche, Londres 1744, I, 72; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 447; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 513; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 70. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 72, 78 und Leven van C. Tromp, p. 130, het Wapen van Zeeland; Heath's Chronicle, III, 348; de Zeeuwsche Leeuw und Memorials of the life of Penn, I, 504, 505, de Leeuw. Beide Bezeichnungen, die holländische wie die englische, galten für ein und dasselbe Schiff, da ein Löwe das Wappen des Zeeländer war; ferner L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 429; The life of Monck by Gumble, p. 63; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Baker's Chronicle, p. 637; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 76; Letters rel. to the f. D. w., V, 239; Ontstelde zee, p. 137, 142; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 93, 94; Theatri Europei, Hist. Besch., VII, 446, gab ihm fälschlich den Stern als Schiff; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 283, 2 halbe Karttaunen à 24-Pfünder, 5 metallene Schlangen 12-Pfünder, 2 halbe Schlangen 6-Pfünder, 2 Mansfelder 6-Pfünder, 6 eiserne Sakers 12-Pfünder, 6 halbe Sakers 6-Pfünder, 4 Gotelingen 4-Pfünder. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 239; Holl. Mercurius, 1653, p. 93. — <sup>12)</sup> Theatri Europei, Hist. Besch., VII, 451. — <sup>13)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 392; Letters rel. to the f. D. w., V, 223, 361. — <sup>14)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 94; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 429; Heath's Chronicle, III, 348; Baker's Chronicle, p. 637; Holl. Mercurius, 1653, p. 73, 74, 78; Leven van C. Tromp, p. 128, 130; Memorials of the life of Penn, I, 505. — <sup>15)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 429;

	Kanonen	Mann
Z Adriaan Bankert <sup>1)</sup> — . . . . .	26	100
Freiwillige: Karel van Beveren <sup>2)</sup> , Sohn des Cornelis van Beveren, Herrn van Strevelshoek (Streveshout).		
Z Pieter Gorcum <sup>3)</sup> — . . . . .	26	100
Z Cornelis Tebij (Tijbe), Prinses Louisa I <sup>4)</sup> , (Louisa Hendrika) . . . . .	45	220
Z — Antonius Bonadventure <sup>5)</sup> . . . . .	36—38	110
Z Jacob Adriaansz Pense <sup>6)</sup> , de gouden Leeuw van Middelburg <sup>7)</sup> of de gouden Leeuw II	30	110
Z Pieter Marcusz <sup>8)</sup> — . . . . .	—	—
— — St.-Petrus ende Paulus <sup>9)</sup> . . . . .	—	—
— — den zwarten Arend <sup>10)</sup> . . . . .	28	100
— Jan Clije <sup>11)</sup> — . . . . .	—	—
— Baijners <sup>12)</sup> — . . . . .	—	—
— Jan Adriaan <sup>13)</sup> — . . . . .	—	—

Das Geschwader aus Texel<sup>14)</sup>.

Z Witte Cornelisz de With <sup>15)</sup> , het Huis te Zwieten <sup>16)</sup> . . . . .	60 <sup>17)</sup>	225 <sup>18)</sup>
--	-------------------	--------------------

Heath's Chronicle, III, 348; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 94; Holl. Mercurius, 1653, p. 73, 74, 78, Veertien; Baker's Chronicle, p. 637, Fomeen; Leven van C. Tromp, p. 130, Veertien; Memorials of the life of Penn, I, 505. — <sup>1)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 429; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 94; Holl. Mercurius, 1653, p. 74, 78; Leven van C. Tromp, p. 130; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 512; Oud-Holland, 1902, III Aflev., p. 129. — <sup>2)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 452. — <sup>3)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, I, 2; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 72. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., I, 265; V, 321, 418; vgl. Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, I, 37, V, 259. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 176, 219, 287, 372; Oppenheim, p. 344. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 239; Holl. Mercurius, 1653, p. 93. — <sup>7)</sup> Theatri Europaei, Hist. Beschreibung, VII, 451. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 418. — <sup>9)</sup> Oud-Holland, 1899, Aflev. I, p. 44. — <sup>10)</sup> Wohl das im Mittelmeer gewesene und eher zurückgesandte Schiff, siehe früher, Oud-Holland, 1899, Aflev. I, p. 44. — <sup>11)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 507. — <sup>12)</sup> Ibid., I, 447. — <sup>13)</sup> dito. — <sup>14)</sup> Wie unter R. Fl., namentlich Letters rel. to the f. D. w., V, 383, wonach de Withs Stellung zwischen Jan Evertsz de Oude und Pieter Florisz in der Schlachtreihe gewesen sein muß. — <sup>15)</sup> Monsieur de Albus oder the white boy (Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 334). — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 312, 325, 326; ein Schiff III. Klasse, 111' l., 786 Tonnen (Tanner, A descriptive catalogue, I, 270), ein Ostindienfahrer der Kammer von Zeeland gehörig (L. v. Aitzema, V, XXXXV, 440); J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groof Mog. H. St. v. H. ende W.-V., I, 99; de With ging erst 10./VIII. morgens auf de Vrijheid über (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; L. v. den Bos, p. 546; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392). — <sup>17)</sup> Heath's Chronicle, III, 347; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 326, 460, seine größten Geschütze 24-Pfünder. — <sup>18)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 326, die Zahl der Soldaten wird nicht angegeben, nur die der Matrosen.

	Kanonen	Mann
Freiwillige: Gerard Hulst.		
Jan Ooms.		
Jan van Uffelen.		
Jacobus van der Kerkhoven <sup>1)</sup> .		
— Jan Jansz (de) Lapper, Vicekommodore <sup>2)</sup>		
de Fazant . . . . .	32	120
R Jacob Kleijdick, Contrekommodore <sup>3)</sup> —	—	—
R Jan Jansz de Haes (Haijes) <sup>4)</sup> , de Rozen-		
krans van Holland (Garland) <sup>5)</sup> . . . . .	44—46	180—200
R Willem Adriaansz (Arendsz) Warmont,		
Gorcum <sup>6)</sup> . . . . .	30	131
N — de Eendracht van Enkhuizen No. 2 <sup>7)</sup>	34	ca. 120
R Volderij, de Jonas <sup>8)</sup> . . . . .	—	—
R Simon Cornelisz <sup>9)</sup> — . . . . .	—	—
R Leendert Haekswant <sup>10)</sup> — . . . . .	28	105
N Jan Tijisz Mattheus, het witte Eenhoorn of		
Eenhoorn II <sup>11)</sup> . . . . .	ca. 40	ca. 180
— Ezechiël, de gekroonde Haas <sup>12)</sup> . . . . .	—	—
R — Prinses Louisa II <sup>13)</sup> . . . . .	ca. 38	ca. 120
A — de zwarte Leeuw van Amsterdam <sup>14)</sup>	—	—
A — de Vrijheid <sup>15)</sup> . . . . .	46	150
A(N) — het Huis te Kruiningen (Creuningen) <sup>16)</sup>	—	—
A Govert Reael, Leeuwarden <sup>17)</sup> . . . . .	34—36	120—140

<sup>1)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 507. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 239, 364. — <sup>3)</sup> Ibid., V, 239, nicht van Campen (Ontstelde zee, p. 128). — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832, 833; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392, 429; Heath's Chronicle, III, 348; Holl. Mercurius, 1653, p. 74; Ontstelde zee, p. 138; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 94; Leven van M. de Ruiter, I, 127; Leven van C. Tromp, p. 127; Memorials of the life of Penn, I, 505; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 44. — <sup>5)</sup> Heath's Chronicle, III, 347, von den Engländern erkannt, obwohl sein Verdeck verändert; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68, 72; Whitelocke's Memorials, p. 543; Baker's Chronicle, p. 637; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392; Letters rel. to the f. D. w., V, 176, 219, 281, 353, 365, 372; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831, 832, 833; Holl. Mercurius, 1653, p. 74; Ontstelde zee, p. 138, 142; Leven van C. Tromp, p. 127; Memorials of the life of Penn, I, 505, 507; Oppenheim, p. 344; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 44; fälschlich Schwalbe genannt (Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 446). — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392; Ontstelde zee, p. 139; Leven van M. de Ruiter, I, 127. — <sup>7)</sup> Ein neues Kriegsschiff (Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 327. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 359; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 44. — <sup>9)</sup> Ontstelde zee, p. 138, 140, 142. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 239. — <sup>11)</sup> Ibid., V, 282, ein Ostindienfahrer; vgl. ibid., V, 288, ein Westindienfahrer, letzteres wohl richtiger. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 282. — <sup>13)</sup> Ibid., V, 220, 281; vgl. Leven van C. Tromp, p. 192. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 326, 337. — <sup>15)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832, 833; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392, 393; Ontstelde zee, p. 137; Letters rel. to the f. D. w., V, 377, de With hat dieses Schiff bald nach Kampfbeginn bestiegen oder unmittelbar vor demselben. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 337. — <sup>17)</sup> Ibid., V, 363, Govert Riaal.

	Kanonen	Mann
A Dirk Pater, de Hoop <sup>1)</sup> . . . . .	24	80 <sup>2)</sup>
N — de roode Leeuw van Noord-Holland <sup>3)</sup>	—	—
— Quaeff, de Morgenstar <sup>4)</sup> . . . . .	—	—
— — de witte Engel <sup>5)</sup> . . . . .	—	—
A Jan Rootjes (Rootiers,) het Raadhuis (Radebold) van Medemblik (Medemblich) <sup>6)</sup> .	—	—
A Evert Antoniusz Marre, Hollandia III <sup>7)</sup> . .	32	120
— Jan Backen, de Herder <sup>8)</sup> . . . . .	—	—
A Dirk (Dirick), de Zeepaardstoet van Enkhuizen <sup>9)</sup> . . . . .	—	—
N Reinier (Rens, Reijnst) Zevenhuisen (Levenhuijsen), Mars <sup>10)</sup> . . . . .	ca. 45	ca. 200
— Vogelzang, Koning David <sup>11)</sup> . . . . .	—	—
N Gerrit Munter (Munth), Ganapan <sup>12)</sup> . . .	—	—

Die Nachhut<sup>13)</sup>.

N Pieter Florisz, Monnikendam . . . . .	36	138
A Gillis Matthijsz (Hissen) Kampen, Vicekommodore, Groningen <sup>14)</sup> . . . . .	40	140
N Cornelis Pietersz Taenman (Taneman, Talman) von Enkhuizen, Contrekommodore <sup>15)</sup> — . . . . .	28	105

1) Ibid., V, 363. — 2) Ibid., IV, 310. — 3) Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 44. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 361. — 5) Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 44. — 6) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 288; Letters rel. to the f. D. w., V, 185; vgl. Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, I, 37; V, 259. — 7) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 287, 392; Letters rel. to the f. D. w., V, 185, 318; Leven van M. de Ruiter, I, 127; Leven van C. Tromp, p. 129, Evert Jansz; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 44. — 8) Letters rel. to the f. D. w., V, 318; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 44. — 9) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 288; Letters rel. to the f. D. w., V, 185. — 10) Letters rel. to the f. D. w., V, 289, ein Ostindienfahrer: Levenhuijsen, früher Kapitän von de roode Leeuw und Prophet Samuel; vgl. Letters rel. to the f. D. w., I, 264, IV, 313. — 11) Holl. Mercurius, 1653, p. 93; vgl. Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, I, 37; V, 259. — 12) Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 288; Letters rel. to the f. D. w., V, 185. — 13) Wie u. R. Fl., vornehmlich Letters rel. to the f. D. w., V, 383, wonach Pieter Florisz' Stellung zwischen de With und M. de Ruijter in der Schlachtreihe gewesen sein muß. — 14) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Thurloe, A C. of the St. Papers I, 287, 392, 508; Letters rel. to the f. D. w., V, 185, 318, 359, aber Vicekommodore, nicht Contrekommodore. — 15) Letters rel. to the f. D. w., I, 264; V, 369, 421, aber nicht Vicekommodore, sondern Contrekommodore; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 429; Verhael gehouden door de Heeren H. v. Beverningk, p. 93, 94; Holl. Mercurius, 1653, p. 75, 78; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832, aber nicht Vicekommodore; Leven van M. de Ruiter, I, 137; Leven van C. Tromp, p. 130, 139; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 514.



	Kanonen	Mann
N Nicolaas Aldersz (Haldersen) von Hoorn <sup>1)</sup> —	—	—
V — Graaf Willem No. 2 van Vriesland <sup>2)</sup>	—	—
N Tijs Sijmensen Peereboom, de Peereboom <sup>3)</sup>	24	70—80
— Abel Roelandsz (Roelantsz) <sup>4)</sup> . . . . .	—	—
V Frederik Stellingwerf, Zeven-Wouden <sup>5)</sup> . .	38	135
— van der Werff <sup>6)</sup> — . . . . .	—	—
V Adriaan Bruijnsveld (Bruijnsvelt, Bruijns- cret), Breda <sup>7)</sup> . . . . .	—	—
V Jan Reijndersz Wagenaar, Graaf Hendrik <sup>8)</sup>	30	100
V Osteroon, Waterhond <sup>9)</sup> . . . . .	—	—
V Leutnant Hasselgants, Sarah <sup>10)</sup> . . . . .	24	85
V Adriaan Hansz Kleijntje, St.-Vincent <sup>11)</sup> . .	28	100
N Adriaan Houttuin, het Kasteel van Medem- blik <sup>12)</sup> . . . . .	30	110
A Willem van der Zaan, Kampen <sup>13)</sup> . . . . .	40	140
— Poppe Branckes (Brinckers), de Brak <sup>14)</sup> . .	18	70
V Jan Coenders <sup>15)</sup> — . . . . .	—	—
V Isaak Codde, het Postpaerd <sup>16)</sup> . . . . .	—	—
N Arend Dirksz, de Monnik <sup>17)</sup> . . . . .	24	109
Linker Flügel <sup>18)</sup>		
Z Michiel Adriaansz de Ruijter, het witte Lam <sup>19)</sup> . . . . .	30—40	150
Gillis Jansz von Veere, Flaggkapitän <sup>20)</sup> .		

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Ontstelde zee, p. 137; Letters rel. to the f. D. w., V, 420; Leven van M. de Ruiters, I, 128; Leven van C. Tromp, p. 127. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 392. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 392, 507. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 392. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 288, Hellingwerf.; Letters rel. to the f. D. w., V, 186; Verhael gehouden door H. v. B., p. 93; Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>6)</sup> Gesch. v. d. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 514. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 288, 392; Letters rel. to the f. D. w., V, 186. — <sup>8)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 288, 508; Letters rel. to the f. D. w., V, 186; Holl. Mercurius, 1653, p. 93. — <sup>9)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 288; Letters rel. to the f. D. w., V, 186. — <sup>10)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 288; Letters rel. to the f. D. w., V, 186. — <sup>11)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 288, Clentie; Letters rel. to the f. D. w., V, 186; Holl. Mercurius, 1653, p. 93, Kleijn. — <sup>12)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 507; Letters rel. to the f. D. w., IV, 314. — <sup>13)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 508; Letters rel. to the f. D. w., V, 360. — <sup>14)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 508; Letters rel. to the f. D. w., V, 362; vgl. Letters rel. to the f. D. w., IV, 309. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 219, 287, wieder eingestellt, trotzdem er für dienstunfähig erklärt worden, siehe vorher. — <sup>16)</sup> Ibid., V, 281, 286, 287. — <sup>17)</sup> Ibid., V, 239; vgl. ibid., IV, 314. — <sup>18)</sup> Wie u. R. Fl. — <sup>19)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; Ontstelde zee, p. 137; Leven van M. de Ruiters, I, 128; Leven van C. Tromp, p. 127. — <sup>20)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 239, 321, 418.

	Kanonen	Mann
Z Marcus Hartman, Vicekommodore, de gekroonde Liefde van Middelburg <sup>1)</sup> . . .	36	145
Z Frans Krijnsz Mangelaar I, Contrekommodore <sup>2)</sup> — . . . . .	—	—
Z Bastiaan Centen (Centsen) <sup>3)</sup> — . . . . .	—	—
Z Jacob Wolfertsz <sup>4)</sup> — . . . . .	—	—
Z Dingman Cats <sup>5)</sup> — . . . . .	—	—
Z Jan Oliviersz <sup>6)</sup> — . . . . .	38	125
A Nicolaas Marreveld, Zeelandia II <sup>7)</sup> . . . .	26	120
— Jan Pietersz van Strijp (Strik, Skipp) <sup>8)</sup> — Leutnant Hendrik <sup>9)</sup> .	—	—
— — den blauwen Arend <sup>10)</sup> . . . . .	ca. 34	ca. 120
— Hendrik Klaasz van Etrick <sup>11)</sup> — . . . . .	—	—
— Hendrik Kroeger (Crouger), Leiden <sup>12)</sup> . . .	28	100
Z Leutnant - Kommodore Antonius Fappenlain <sup>13)</sup> — . . . . .	—	—
Z Adriaan Cornelisz van Eckerslootd (Ackersloot) <sup>14)</sup> — . . . . .	—	—
Z Arij (Adriaan) Corn <sup>15)</sup> — . . . . .	—	—
A Jacob Swart I <sup>16)</sup> , de Gerechtigheid van Hoorn <sup>17)</sup> . . . . .	ca. 45	ca. 200
A Evert Pietersz Swart <sup>18)</sup> — . . . . .	—	—
N Hendrik Bitter von Haarlem, Mercurius <sup>19)</sup> (Marcuerjus) . . . . .	ca. 45	ca. 200

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 93; Letters rel. to the f. D. w., V, 321. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 321, 418. — <sup>3)</sup> Ibid., V, 321. — <sup>4)</sup> Ibid. — <sup>5)</sup> Ibid., V, 320. — <sup>6)</sup> Ibid., V, 320, 418. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 74; Ontstelde zee, p. 139; Letters rel. to the f. D. w., V, 358; Leven van M. de Ruiter, I, 128; Leven van C. Tromp, p. 128; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 514; Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 44. — <sup>8)</sup> Siehe früher; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 447; Letters rel. to the f. D. w., V, 321. — <sup>9)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 507. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392, ein neues Kriegsschiff. — <sup>11)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 508. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 320, 363; vgl. ibid., IV, 309. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 320. — <sup>14)</sup> Ibid., V, 321, 418; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 447. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 321. — <sup>16)</sup> Jacob Swart von Hoorn war ein Mann von ungemainer Anmut und Umsicht sowie bei seiner Mannschaft sehr beliebt (Holl. Mercurius, 1653, p. 75). — <sup>17)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 74, 93, Gerechtigheid van Hoorn ein Ostindienfahrer; Ontstelde zee, p. 142, de Hollandsche Tuin, dies ist falsch; Letters rel. to the f. D. w., V, 321, 421; Leven van M. de Ruiter, I, 128, 137; Leven van C. Tromp, p. 128, 139; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 514. — <sup>18)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 321. — <sup>19)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392, ein Ostindienfahrer; Letters rel. to the f. D. w., V, 321; vgl. ibid., IV, 323; Holl. Mercurius, 1653, p. 70, 74, 78; Ontstelde zee, p. 142; Leven van C. Tromp, p. 127, 130.

## Brander.

— Waterdrinker<sup>1)</sup> —.

A — het Kleintje (Kleijne)<sup>2)</sup>.

A Cornelis van Schooneveld, de Fortuin<sup>3)</sup>.

A — de groote Hoop<sup>4)</sup>.

A — de Zon<sup>5)</sup>.

## Galioten.

A Cornelis de Vlietant, het Galjoot van Reijer<sup>6)</sup>.

A — de Trommel (Trom)<sup>7)</sup>.

A Jan Mostaard (Mostert)<sup>8)</sup> —.

Rechnen wir vom Geschwader Tromps die 12 Schiffe, deren Geschützzahl nicht angegeben, mit durchschnittlich je 28, von demjenigen des Jan Evertsz de Oude die 5, deren Geschützzahl nicht angegeben, mit je 28, von demjenigen des de With die 14, deren Geschützzahl nicht angegeben, mit je 28, von demjenigen des Pieter Florisz die 8, deren Geschützzahl nicht angegeben, mit je 28, und von demjenigen des M. de Ruijter die 10, deren Geschützzahl nicht angegeben, mit je 28 Kanonen, so erhalten wir in Summa 3454 Kanonen.

Rechnen wir vom Geschwader Tromps die 12 Schiffe, deren Mannschaftszahl nicht angegeben, mit durchschnittlich je 100, von demjenigen des Jan Evertsz de Oude die 5, deren Mannschaftszahl nicht angegeben, mit je 100, von demjenigen des de With die 14, deren Mannschaftszahl nicht angegeben, mit je 100, von demjenigen des Pieter Florisz die 8, deren Mannschaftszahl nicht angegeben, mit je 100, und von demjenigen des M. de Ruijter die 10, deren Mannschaftszahl nicht angegeben, mit je 100 Mann, so erhalten wir in Summa 12 822 Mann.

Im Geschwader von Tromp haben wir 1 Schiff à 800, 1 à 500, 1 à 450, 2 à 400, 5 à 350, 19 à 300, 1 à 275, in demjenigen des Jan Evertsz de Oude 1 à 1000, 1 à 800, 1 à 450, 1 à 425, 2 à 350, 7 à 300, 3 à 275, 1 à 225, in demjenigen des de With 1 à 1000, 1 à 786, 1 à 750, 1 à 567, 1 à 500, 1 à 450, 2 à 400, 3 à 350, 15 à 300, 1 à 250, in demjenigen des Pieter Florisz 2 à 450, 1 à 425, 1 à 400, 2 à 350, 10 à 300, 3 à 250, 1 à 200, in demjenigen des M. de Ruijter

<sup>1)</sup> Ontstelde zee, p. 138; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 512; Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 43. — <sup>2)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 288; Letters rel. to the f. D. w., V, 186. — <sup>3)</sup> Ibid.; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 43. — <sup>4/5)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 288; Letters rel. to the f. D. w., V, 186. — <sup>6-8)</sup> Ibid.

2 à 1000, 1 à 425, 3 à 400, 11 à 300, 1 à 275 Tonnen, in Summa 41 028 Tonnen.

Wir haben 4 Schiffe II., 5 Schiffe III., 30 Schiffe IV., 71 Schiffe V., 2 Schiffe VI. Klasse, wir erhalten demnach  $40 \times 250 + 156\frac{1}{4} \times 230 + 209\frac{3}{4} \times 220 + 4\frac{1}{4} \times 140$ , in Summa 92 620 Zentner englisches oder 83 790 Zentner holländisches Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7\frac{3}{4}$  Ellen Segeltuch pro Tonne, so erhalten wir  $41\ 028 \times 7\frac{3}{4} = 317\ 967$  Ellen Segeltuch.

29./VII./8./VIII. Der Kurs der holländischen Flotte war NW<sup>1)</sup>. Beide Teile, sowohl Engländer wie Holländer schienen sich den Wert der Erkundung vergegenwärtigt zu haben. Monks Außenwachtschiffe entdeckten die feindliche Flotte um 9 Uhr morgens<sup>2)</sup>, ca. 2 Stunden bevor die letztere in Sicht der englischen war. Tromp wurde von seinen zu Späherdiensten verwendeten Fahrzeugen, darunter vornehmlich der Galiotenschiffer Jan Pietersz Turck<sup>3)</sup>, von der Anwesenheit seiner Gegner vor Texel benachrichtigt. Er hielt Kurs nach Texel zu, solange Südwestwind war<sup>4)</sup>. Dieser Wind war für die Annäherung der beiden holländischen Flotten-teile günstig<sup>5)</sup>.

Trotz der Ergänzungen der Flotte an der englischen Küste selbst und der fortgesetzten Zufuhren von der Heimat, nachdem die Engländer ihre Blockade wieder voll mit den ganzen Streitkräften aufgenommen, blieben die Schwierigkeiten bei der Durchführung der Einschließung große. Die hauptsächlichsten Klagen wurden über schlechtes Bier erhoben<sup>6)</sup>. Die Brauer sagten, daß sie dasselbe nicht verbessern könnten bei dem Preise von 3 sh 6 d pro Faß<sup>7)</sup>. Man schlug vor, statt 3 Tonnen Schiffsbier 2 Tonnen Vollbier und 1 Tonne Wasser zu nehmen. Schiffsbier war nicht so stark wie Vollbier<sup>8)</sup>. Man berechnete den vorhandenen Vorrat<sup>9)</sup>. Bis zum 31./X. glaubte man noch 2756 Oxhoft (1 Oxhoft à 63 Gallonen à 4 engl. Quarts zu 2 Nöbel [Pints]) Bier und 1377 Oxhoft Wasser zur Flotte senden zu müssen, das erstere zu dem erhöhten

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 67; Letters rel. to the f. D. w., V, 371. — <sup>2)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 543. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 199. — <sup>4)</sup> Ibid., V, 164; Heath's Chronicle, III, 346. — <sup>5)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 315. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 157, 215, 257, 270, 274, 375; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 5, 7, 9, 15, 18. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 20; Letters rel. to the f. D. w., V, 157, 274. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 27; Letters rel. to the f. D. w., V, 157, 279. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 19, 27.

Preise von 46 sh pro Oxhott<sup>1)</sup>. Es mußten also über 300—500 Tonnen durchschnittlich jede Woche mehr geliefert werden<sup>2)</sup>. Monks Bleiben an der holländischen Küste wurde sehr in Frage gestellt, vornehmlich durch die schlechte Qualität und unzureichende Quantität des Bieres. Aus Besorgnis vor dieser drohenden Möglichkeit mußte ihm eine Schlacht, wenn sich die Gelegenheit dazu bot, nur erwünscht sein<sup>3)</sup>. Hinzu kam noch, daß auch die Menge des frischen Fleisches ungenügend wurde und Schweinefleisch, welches man im Dezember eingesalzen, mit verwendet werden mußte<sup>4)</sup>. Brot, Butter und Käse waren meist in schlechter Beschaffenheit<sup>5)</sup>. Wegen der hierdurch verursachten Krankheiten machte sich auch bald wieder der Mangel an Mannschaften fühlbarer<sup>6)</sup>. Außerdem zeigte sich Knappheit an Kugeln und Pulver<sup>7)</sup>, an Papier und Segeltuch für Patronen, alten Taustücken für Pfropfen<sup>8)</sup>, sowie Nähgarn<sup>9)</sup>. 26./VII./5./VIII. waren die Engländer etwa 1 Meile vor Texel und Vlie<sup>10)</sup>. 27./VII./6./VIII. zeigten sie sich noch vor Texel, so nahe als es ging<sup>11)</sup>. 28./VII./7./VIII. Es erfolgte die Ankunft einiger fregattenähnlichen Schiffe und anderer Fahrzeuge aus England. Es wehte stürmischer Westwind. Deshalb begab sich Monk, aus Furcht vor den Sandbänken, von vor Texel in die offene See mit dem Kurs nach N zu<sup>12)</sup>.

Die Zahl der englischen Kriegsschiffe schwankte zwischen 90<sup>13)</sup>, 100<sup>14)</sup>, 101<sup>15)</sup>, 102<sup>16)</sup>, 100—110<sup>17)</sup>, 106<sup>18)</sup>, 108 (Bescheiden uit vreemde

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 27, 37; Letters rel. to the f. D. w., V, 280, 299. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 27, 54; Letters rel. to the f. D. w., V, 280, 328. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 54, 72; Letters rel. to the f. D. w., V, 164, 175, 345, 375. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 157, 274. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 215, 274. — <sup>6)</sup> The life of Monck by Gumble, p. 67; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 46; Letters rel. to the f. D. w., V, 313, 329, 340, 366; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; English Men of Action by Corbett, p. 91. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 18, 54, 72; Letters rel. to the f. D. w., V, 175, 215, 269, 329. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 6, 54, 72; Letters rel. to the f. D. w., V, 215, 216. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 18, 37; Letters rel. to the f. D. w., V, 215, 269. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, 69; Whitelocke's Memorials, p. 542, [536]; Letters rel. to the f. D. w., V, 367. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 54; Letters rel. to the f. D. w., V, 330; Memorials of the life of Penn, I, 536. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 67, 69; Letters rel. to the f. D. w., V, 371; The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 290; Memorials of the life of Penn, I, 536; English Men of Action by Corbett, p. 90. — <sup>13)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 393; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; The life of Monck by Gumble, p. 67; Letters rel. to the f. D. w., V, 385; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 195. — <sup>14)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 390; The life of Monck by Gumble, p. 61; Ontstelde zee, p. III, p. 127, 129; Letters rel. to the f. D. w., V, 290. — <sup>15)</sup> La vie du M. de Ruyter par Piélat, I, 32. — <sup>16)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 191; Letters rel. to the f. D. w., V, 318. — <sup>17)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 70; Letters rel. to the f. D. w., V, 369. — <sup>18)</sup> Baker's Chronicle, p. 637.

Archieven door Colenbrander, I, 83), 100—120<sup>1)</sup>, 118<sup>2)</sup>, 120<sup>3)</sup>, 120—130<sup>4)</sup>, 125<sup>5)</sup>. Wir haben 105 Kriegsschiffe angenommen als die der Wahrscheinlichkeit am meisten entsprechende Zahl. Die übrigen Fahrzeuge werden Brander, Vorratsschiffe und Kitsen gewesen sein. Die Menge der englischen Brander wird nur von holländischen Autoren angegeben, und zwar auf 5<sup>6)</sup>.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte englische Flotte<sup>7)</sup>.

The red squadron.

I. Klasse.	Kanonen	Mann	Tonnen
Resolution, Georg Monk . . .	88	630 <sup>8)</sup>	976—1361
Flaggkapitän Joseph Taylor <sup>9)</sup> .			
Advocat John Fowler <sup>10)</sup> .			
Pfarrer Richard Lyons <sup>11)</sup> .			
Secretary and deputy treasurer			
John Poortman <sup>12)</sup> .			

III. Klasse.			
Worcester <sup>13)</sup> , George Dakings (Dakins)	50	220	629—662
Essex <sup>14)</sup> , William Brandley . . . .	56	260	633—742

IV. Klasse.			
Advice, Jeremy Smith . . . . .	40	180	516—544
Diamond, William Hill . . . . .	42	180—182	548
Sapphire, Nicholas Heaton . . . .	38	140	442—447
Marmaduke of London, Edward Blagg	42—44	160	400
Pelican, Peter Motham . . . . .	40	180 <sup>15)</sup>	500
Loyalty, John Limbry . . . . .	34	140—150	440
Society of London, Nicholas Lucas	44	140	312

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 419. — <sup>3)</sup> Ibid., V, 305, 327, 382; L. v. den Bos, p. 543; Leven van M. de Ruiter, I, 124. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 237. — <sup>5)</sup> Ibid., V, 312; Holl. Mercurius, 1653, p. 78. — <sup>6)</sup> Ontstelde zee, p. III, p. 129. — <sup>7)</sup> Die vorhergehende Liste wurde dieser zugrunde gelegt, welche nach den gemeldeten Ab- und Zugängen neu aufgestellt wurde. Über die von Blakes Abteilung bei der Flotte verbliebenen Schiffe fehlten zum größten Teil die Angaben. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 192—193; Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 407. — <sup>9)</sup> Heath's Chronicle, III, 347. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 186, also wiederhergestellt, s. vorher. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius 1653, p. 79. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—1654, VI, 8. — <sup>13)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 543; Ontstelde zee, p. 136, 142; Letters rel. to the first D. w., V, 173; Memorials of the life of Penn, I, 503, 504, 507. — <sup>14)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 22, 32; Letters rel. to the f. D. w., V, 181, 1653—54 gebaut (A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 256—57, 268—270; An History of M. A. by Charnock, II, 383; vgl. Oppenheim, p. 332—33; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 108). — <sup>15)</sup> Ontstelde zee, p. 142, 44 Kanonen, 280 Mann ist übertrieben.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Malaga Merchant <sup>1)</sup> , Henry Collins .	36	140	364
Golden Cock, Edmund Chapman <sup>2)</sup>	24—36	140	ca. 350
V. Klasse.			
Mermaid, James Ableson <sup>3)</sup> . . . .	26	100	287—309
VI. Klasse.			
Martin <sup>4)</sup> , John Adams <sup>5)</sup> . . . . .	14	90	120
II. Klasse.			
Triumph, James Peacock, Vice- admiral <sup>6)</sup> . . . . .	62	350—400	778
IV. Klasse.			
William of London No. 2, John Tay- lor I <sup>7)</sup> . . . . .	ca. 36	ca. 150	500
Laurel, John Stoakes <sup>8)</sup> . . . . .	48	200—230	489
Adventure I, Robert Nixon . . . .	40	160	370—395
Bear, Francis Kirby . . . . .	46	200	395—430
Hound <sup>9)</sup> , Jonathan Hide . . . . .	36	120	ca. 380
London I, Arthur Browne. . . . .	40—44	180—200	445—505
Black Raven <sup>10)</sup> , Samuel Dickinson <sup>11)</sup>	38	150	300 <sup>12)</sup>
Providence, John Pierce (Pearce) <sup>13)</sup>	33	140	304—358
Thomas and William, John Jefferson	36	140	444
Hannibal <sup>14)</sup> , William Haddock . .	44	180	400

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 328. — <sup>2)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; The life of Monck by Gumble, p. 68; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Letters rel. to the f. D. w., V, 173; Holl. Mercurius, 1653, p. 74, 79; Leven van C. Tromp, p. 130; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504, 505. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 261; Letters rel. to the f. D. w., V, 195, 293. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 195, 293. — <sup>5)</sup> Vermutlich der Kapitän (Letters rel. to the f. D. w., V, 380; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 74), Vessey schon vor Vlie gestorben, siehe vorher. — <sup>6)</sup> Heath's Chronicle, III, 347, 348; The life of Monck by Gumble, p. 68; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 415, 428; Holl. Mercurius, 1653, p. 74, 78; Ontstelde zee, p. 143; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 91; Leven van C. Tromp, p. 127, 130; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VII, 447, Pack; Memorials of the life of Penn, I, 504, 505. — <sup>7)</sup> 500 Tonnen gerechnet für 700 Tonnen, letztere Tonnage wohl zu hoch gegriffen, da erstere Zahl bei keinem der als gemietet verzeichneten Schiffe sonst überschritten wird (Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 556); Heath's Chronicle, III, 348; The life of Monck by Gumble, p. 68; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 173, 353, 373, Tallari; Holl. Mercurius, 1653, p. 74, 79; Ontstelde zee, p. 143; Leven van C. Tromp, p. 130; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504, 505. — <sup>8)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; Holl. Mercurius, 1653, p. 75, 78, 79; Ontstelde zee, p. 143, Lawel; Leven van C. Tromp, p. 130, Stekes; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504, 505. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 260, 343; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 10. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 229. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 529. — <sup>12)</sup> An History of M. A. by Charnock, II, 384; Oppenheim, p. 332—33. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 70; Letters rel. to the f. D. w., V, 369—370. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 397; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 78.

V. Klasse.	Kanonen	Mann	Tonnen
Mary Prize, Henry Maddison . . .	37	120	300
III. Klasse.			
Speaker <sup>1)</sup> , Samuel Howett, Con- treadmiral . . . . .	56—64	300	727—777
IV. Klasse.			
Sussex, Roger Cuttance <sup>2)</sup> . . . . .	46	180	ca. 520
Guinea <sup>3)</sup> , Ra (Richard) Grundy . .	34	150	ca. 375
Tiger, Gabriel Sanders <sup>4)</sup> . . . . .	40	170	447
Violet, Joseph Whiting . . . . .	40—44	180	400
Sophia II <sup>5)</sup> , Rowland Bevan . . .	38	160	374
Thomas Orton (Oreton), cleric of the check <sup>6)</sup> .			
Four Sisters, Robert Becke . . . .	25—30	120	317
Phoenix I, Owen Cox <sup>7)</sup> . . . . .	40—44	160	378—414
Constant Warwick II, Richard Potter <sup>8)</sup>	32	140	306—320
V. Klasse.			
Falmouth, John Jeffreys . . . . .	26	100	ca. 300
The white squadron.			
II. Klasse.			
James, William Penn <sup>9)</sup> . . . . .	66—70	360—380	792
Hodges senior, Stückmeister <sup>10)</sup> .			
III. Klasse.			
Lion, John Lambert . . . . .	52—56	220—250	550—600
IV. Klasse.			
Newcastle, Nathaniel Cobham <sup>11)</sup> . .	40—44	160	628—633
Ruby, Robert Sanders <sup>12)</sup> . . . . .	42	180	550—556

<sup>1)</sup> De Praater (Heath's Chronicle, III, 347); Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 477. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 206. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 474. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 293. — <sup>5)</sup> Ibid., V, 174. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 72; Letters rel. to the f. D. w., V, 378—379. — <sup>7)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; The life of Monck by Gumble, p. 68; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, V, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 173, 229, 298, 343, 353, 364, 365, 366, 373, Coles statt Cox; Holl. Mercurius, 1653, p. 74, 79; Ontstelde zee, p. 143; Leven van C. Tromp, p. 128, 130, Hoyer Cox; Memorials of the life of Penn, I, 505, siehe früher. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 5, 261; Letters rel. to the f. D. w., V, 229, siehe früher. — <sup>9)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 428; Ontstelde zee, p. 142; Letters rel. to the f. D. w., V, 380. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 38. — <sup>11)</sup> Ibid., VI, 138, 173, 261; 1653 gebaut (A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 258—59, 272—74; An History of M. A. by Charnock, II, 383; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 110, chap. XXII, p. 246; Oppenheim, p. 334—35. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 329; vgl. Holl. Mercurius, 1653, p. 75, als Star und Noord-Star bezeichnet.



	Kanonen	Mann	Tonnen
Assistance, William Crispin . . . .	40—44	180	513—555
Foresight, Richard Stayner . . . .	42	180	513—548
Portsmouth, Theophilus Sacherevell <sup>1)</sup>	38	170	422—463
Exchange I of London, Henry Tiddiman	30	100	350
Richard and Martha, Eustace Smith	46	180	500
Sarah of London, Francis Steward .	34	140	360
Lisbon Merchant, Simon Bailey . .	38	140—170 ca.	400
Little Charity <sup>2)</sup> , William Whitehorn <sup>3)</sup>	32	130	300
V. Klasse.			
Peter, John Littleton . . . . .	32	100	ca. 250
Advantage, Edmund Thompson <sup>4)</sup> .	26—40	70—100	ca. 200
VI. Klasse.			
Merlin <sup>5)</sup> , George Crapnell . . . .	12—14	90	105—130
II. Klasse.			
Victory, Lionel Lane, Vice- admiral <sup>6)</sup> . . . . .	60	300	721
John Renown, Schiffer <sup>7)</sup> . . . . .			
IV. Klasse.			
Great Charity <sup>8)</sup> , James Cary <sup>9)</sup> . .	36	150	400—450
Centurion, Walter Wood . . . . .	42	200	531—553
Raven I <sup>10)</sup> , Robert Taylor . . . .	38—40	140	ca. 380
Mayflower II <sup>11)</sup> , William Newman <sup>12)</sup>	34	130	300
Leutnant John Cuttle <sup>13)</sup> . . . . .			
Exchange II, Jeffrey Dare . . . . .	25—32	120	ca. 330
Thomas and Lucy, Andrew Rand . .	34	125	ca. 380

<sup>1)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 452; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 67—68; Letters rel. to the f. D. w., V, 174, 293, 371, 373; Ontstelde zee, p. 138, 143, aber Dornford war nicht mehr Kapitän. — <sup>2)</sup> An History of M. A. by Charnock, II, 384, aber statt 500 Tonnen 300, statt 38 Kanonen 32 und statt 150 Mann 130 als den Verhältnissen entsprechend angenommen. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 471. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 293, 353. — <sup>5)</sup> Ibid., V, 293, 347; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 62. — <sup>6)</sup> Heath's Chronicle, III, 347; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 69; Letters rel. to the f. D. w., V, 368; Oud-Holland, I, Aflev., p. 44. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 510, Rowen. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 229, wir haben 36 Kanonen, 150 Mann nach Memorials of the life of Penn, II, 17 und 400—450 Tonnen nach A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 258, 270—271; Oppenheim, p. 330—31, angenommen, vermutlich war das Schiff früher de Liefde I, welches in der Portlandschlacht genommen und wohl durch Umbau bedeutend vergrößert wurde, siehe auch später. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 465. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 293. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 550; An History of M. A. by Charnock, II, 385. — <sup>12)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; The life of Monck by Gumble, p. 68; The Memorials of E. Ludlow, I, 363; Letters rel. to the f. D. w., V, 353; Holl. Mercurius, 1653, p. 75; Ontstelde zee, p. 143; Leven van C. Tromp, p. 130, Neroman; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504, 505. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 518.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Globe, Robert Coleman . . . . .	25—30	110	300—333
Portland, William Rous <sup>1)</sup> . . . . .	42—44	180	605 (608)
Expedition <sup>2)</sup> , Thomas Vallis . . . . .	32	144	301—357
V. Klasse.			
Middelburgh, Thomas Whiting. . . . .	32	120	ca. 265
Renown <sup>3)</sup> — . . . . .	20 <sup>4)</sup>	ca. 80	ca. 200
II. Klasse.			
Andrew, Thomas Graves I, Con- treadmiral <sup>5)</sup> . . . . .	56	350—360	775—783
Seavern, Hochbootsmann <sup>6)</sup> .			
IV. Klasse.			
Assurance, Philip Holland <sup>7)</sup> . . . . .	36	160	341—350
Crow, Thomas Thompson <sup>8)</sup> . . . . .	36	140—160	ca. 340
Reformation of London, Anthony Earning . . . . .	40	160	444
Exeter Merchant <sup>9)</sup> , vermutlich Ro- bert Matkey <sup>10)</sup> . . . . .	ca. 30	ca. 100	340 <sup>11)</sup>
John Webster, vermutlich Leut- nant oder Schiffer <sup>12)</sup> .			
V. Klasse.			
Dutchess <sup>13)</sup> , Richard Suffield . . . . .	24	90	ca. 300
Waterhound, Giles Shelly <sup>14)</sup> . . . . .	32	120	300
Sampson I <sup>15)</sup> , Robert Plumleigh <sup>16)</sup> . . . . .	32	140	252—300

<sup>1)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 32, Rausse, Ranse; *ibid.*, VI, 227—228; Holl. Mercurius, 1653, p. 78, 79; Ontstelde zee, p. 143, Reus; Leven van C. Tromp, p. 130, Row; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504, Row; *ibid.*, I, 505. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 293. — <sup>3)</sup> *Ibid.*, V, 315. — <sup>4)</sup> Oppenheim, p. 334—335. — <sup>5)</sup> Heath's Chronicle, III, 347, 348; The life of Monck by Gumble, p. 67—68; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 415, 428; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 173, 353, 373; Holl. Mercurius, 1653, p. 74, 78; Ontstelde zee, p. 137, 138, 143; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 91; Leven van C. Tromp, p. 127, 130; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504, 505; Oud-Holland, 1899, I, Aflev., p. 43. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 38. — <sup>7)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 261; Letters rel. to the f. D. w., V, 343; Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Ontstelde zee, p. 143; Leven van C. Tromp, p. 130; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504, 505. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 535, vorher Leutnant unter Kapitän William Wildey, Charles. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 72; Letters rel. to the f. D. w., V, 174, 380. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 473. — <sup>11)</sup> *Ibid.*, VI, 553; vgl. Ontstelde zee, p. 142, 36 Kanonen, 230 Mann wohl übertrieben. — <sup>12)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 485. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 343. — <sup>14)</sup> Der tapferste Mann (Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 562). — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 229. — <sup>16)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 36, 477.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Industry of London, Benjamin Salmon	30	100	280
Satisfaction <sup>1)</sup> , Dey <sup>2)</sup> . . . . .	26	100	220
The blue squadron.			
II. Klasse.			
George, John Lawson <sup>3)</sup> . . . . .	58	350	684
IV. Klasse.			
Kentish, James Reynolds . . . . .	46—50	180	601
Prosperous I of London, Crisp <sup>4)</sup> . . . . .	42—45	170—185	600
Great President, John Reeve . . . . .	42—44	180	445—505
Nonsuch, Thomas Penrose . . . . .	40	170	389—400
Oak <sup>5)</sup> , John Edwin . . . . .	32	120	ca. 400
Eastland Merchant, John Walters . . . . .	32	120	ca. 320
Adventure II of London, Edward Greene . . . . .	38	160	380
Samaritan, Shadrach (Sydrach) Blake	25—30	120	357
Elizabeth <sup>6)</sup> , Christopher Myngs <sup>7)</sup> . . . . .	40	150	416—476
V. Klasse.			
Seven Brothers of London <sup>8)</sup> — . . . . .	26	ca. 90	300
Swan II, Thomas Wilkes <sup>9)</sup> . . . . .	20—22	60—80	ca. 240
II. Klasse.			
Vanguard, Joseph Jordan, Vice- admiral <sup>10)</sup> . . . . .	56—62	320—400	750
IV. Klasse.			
Happy Entrance I, Richard Newberry	43—50	200	539
Dragon, John Seaman <sup>11)</sup> . . . . .	36—38	160	378—470

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 75, Revenge genannt, vgl. früher. — <sup>2)</sup> Vermutlich Kapitän Dey, der 17./27./VIII. vor ein Kriegsgericht gestellt wurde (Letters rel. to the f. D. w., V, 428. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78, 79; Ontstelde zee, p. 137; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>4)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; The life of Monck by Gumble, p. 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 173; Holl. Mercurius, 1653, p. 74, fälschlich Phoenix II of London für Prosperous I of London genommen; dito, p. 79; Ontstelde zee, p. 143; Leven van C. Tromp, p. 130, Krips; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504, 505. — <sup>5)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; Whitelocke's Memorials, p. 543; Baker's Chronicle, p. 637; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68, 69, 70, 78; Letters rel. to the f. D. w., V, 173, 368, 369, 373, 397; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 415, 440; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 834; Holl. Mercurius, 1653, p. 75, 79; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 91; Leven van C. Tromp, p. 130; Memorials of the life of Penn, I, 503, 504, 507. — <sup>6)</sup> Siehe früher, 1647 gebaut (A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 272—273; An History of M. A., by Charnock, II, 384. — <sup>7)</sup> Siehe nachher. — <sup>8)</sup> Siehe früher, Letters rel. to the f. D. w., V, 343. — <sup>9)</sup> Theatri Europaei, Hist. Beschr., VII, 447. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 422; Memorials of the life of Penn, I, 536. — <sup>11)</sup> Heath's Chronicle III, 348; Letters rel. to the f. D. w., V, 293; Holl. Mercurius, 1653, p. 78, 79; Ontstelde zee, p. 143; Leven van C. Tromp, p. 130; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504, 505.

	Kanonen	Mann	Tonnen
Gift Major <sup>1)</sup> , Thomas Salmon . . . . .	34	130	380—400
Benjamin, Robert Sparks . . . . .	32	120	350
King Ferdinandus, Richard Paine . . . . .	36	140	ca. 400
V. Klasse.			
Paulus, Anthony Spatchurst . . . . .	32	120	240—290
Crescent <sup>2)</sup> , Thomas Thorowgood . . . . .	30	115	ca. 300
Recovery I <sup>3)</sup> , James Bamford . . . . .	24	70	300
Samuel Talbot, Joseph Ames . . . . .	30	110	300
Roebuck, Henry Fenn . . . . .	20—30	100	260—280
II. Klasse.			
Rainbow, William Goodson <sup>4)</sup> , Contreadmiral . . . . .	60	300	665
Robert Orchard, Schiffer <sup>5)</sup> .			
IV. Klasse.			
Dolphin of London, William White . . . . .	30	150	470
John and Katharine, John Tarrant <sup>6)</sup> ca. . . . .	36	ca. 140	400 <sup>7)</sup>
Tulip, Joseph Cubitt <sup>8)</sup> . . . . .	32	120	ca. 350
Hamburgh Merchant, William Pestle (Pestell) <sup>9)</sup> . . . . .	ca. 32	ca. 120	350 <sup>10)</sup>
Half-Moon <sup>11)</sup> — . . . . .	30—36	130—150	300—322 <sup>12)</sup>
V. Klasse.			
Jonathan, Robert Graves II. . . . .	30—32	110	ca. 300
Dragoneare of London, Edward Smith . . . . .	32	110	300
Blossom of London, Nathaniel Cock . . . . .	30	110	300

## Brander.

Rotes Geschwader —

Weißes Geschwader, the flying Renown<sup>13)</sup>.Blaues Geschwader, Hunter<sup>14)</sup>.

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 293, 329, 343. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 343. — <sup>3)</sup> Ibid., V, 171, 174, 379; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 72. — <sup>4)</sup> Heath's Chronicle, III, 347, 348; Letters rel. to the f. D. w., V, 174, 370; Leven van M. de Ruiter, I, 126. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 184. — <sup>6)</sup> Ibid., VI, 78; Letters rel. to the f. D. w., V, 176, 396. — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 550. — <sup>8)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 69, 70; Letters rel. to the f. D. w., V, 174, 367, 371; Holl. Mercurius, 1653, p. 75, 78, 79; Ontstelde zee, p. 143, Cisbit; Leven van C. Tromp, p. 130; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504, 505. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 596, 606. — <sup>10)</sup> Ibid., V, 550. — <sup>11)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 273. — <sup>12)</sup> A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 276; An History of M. A. by Charnock, II, 384; Oppenheim, p. 332—33. — <sup>13)</sup> Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 43. — <sup>14)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; Letters rel.

Wir erhalten in Summa 3974 Kanonen (vgl. Ontstelde zee, p. 129, 3840—5000 Kanonen).

Wir erhalten in Summa 17 048 Mann (vgl. Ontstelde zee, p. 129 16 269—20 000 Mann; Letters rel. to the f. D. w., V, 280, 14./24./VII; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 27, 16 000 Mann).

Wir erhalten in Summa 44 053 Tonnen.

Wir haben 1 Schiff I., 7 Schiffe II., 4 Schiffe III., 69 Schiffe IV., 22 Schiffe V., 2 Schiffe VI. Klasse; wir erhalten demnach  $63\frac{1}{4} \times 250 + 314\frac{1}{2} \times 230 + 60\frac{6}{10} \times 220 + 2\frac{1}{3} \times 140 = 101\ 807$  Zentner Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7\frac{3}{4}$  Ellen Segeltuch pro Tonne, so erhalten wir  $44\ 053 \times 7\frac{3}{4} = 341\ 309$  Ellen Segeltuch.

Für Monk gab es zwei Möglichkeiten. Entweder er blieb vor Texel und hielt de With, dessen Schiffsbewegungen ihm mit der Zeit verdächtig werden mußten, so in Schach, daß diesem zur Verbindung mit Tromp alle Gelegenheit genommen<sup>1)</sup>. Oder er hob in Anbetracht der Unzulänglichkeit seiner Biervorräte und der schlechten Beschaffenheit der Lebensmittel die Blockade wiederum auf, ergänzte sich und fuhr nach Norwegen zu, um vorerst die dort Schutz suchenden Ostindienfahrer und andere Handelsschiffe der Holländer abzufangen<sup>2)</sup>. Er hätte dann den vereinten Kräften seiner Gegner entgegenfahren und ihnen eine Schlacht anbieten können. 29./VII./8./VIII. Als er Tromps Flotte sichtete, glaubte er den besten Ausweg gefunden zu haben, indem er letzteren zum Kampf zwang, ehe de With herangekommen<sup>3)</sup>.

Zu Beginn des Tages war die holländische Hauptabteilung bei Zandvoort und fuhr zwischen 8—10 Uhr vormittags an Wijk-aan-Zee vorbei bis Egmond-aan-zee. Etwa 5—5 $\frac{1}{2}$  Meilen nord-

---

to the f. D. w., V, 173, 373; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Holl. Mercurius, 1653, p. 79; Leven van C. Tromp, p. 130; Memorials of the life of Penn, I, 504. Die Behauptung, daß die Engländer keinen Brander gehabt (The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; The life of Monck by Gumble, p. 67; The life of Monk by Thomas Skinner, London 1724, p. 49; English Men of Action by Corbett, p. 91), ist falsch.

Christopher Myngs war um 1620 geboren (The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 256). Der Behauptung, daß sein Vater ein Schuhmacher und die Mutter die Tochter eines Schweinehirten oder Kahnfahrers gewesen (Pepys, The Diary, V, 127, 137), wird andererseits widersprochen und versichert, daß seine Eltern von besserer Herkunft und im Norden von Norfolk ansässig gewesen (Pepys, The Diary, VIII, 179). Er war ein sehr befähigter Mann, ein ausgezeichnete Redner zu den Seeleuten und hatte sich in Westindien großen Ruf erworben (Memorials of the life of Penn, II, 392).

1) Letters rel. to the f. D. w., V, 164. — 2) Ibid., V, 340. — 3) Ibid., V, 164.

östlich von ihr befanden sich die von 6 Uhr morgens ab nach Süden zu segelnden Engländer, wie die Außenwachen berichteten. Um 11 Uhr wurde Westnordwestwind. Die Engländer erlangten damit, in Sicht ihrer Gegner, die Luv und segelten auf letztere zu. Tromp wendete deshalb nach SSW etwa 1 Uhr, sobald die feindliche Flotte innerhalb 2 Meilen von ihm gekommen, um dieselbe weiter von Texel abzuziehen<sup>1)</sup>. Durch den verstellten Rückzug der Holländer wurde Monk so aus seiner Stellung vor Texel gelockt<sup>2)</sup>. Letzterer folgte ihnen und fuhr an Beverwijk und Zandvoort vorbei<sup>3)</sup>. Zwischen 3—<sup>1</sup>/<sub>2</sub>6 Uhr nachmittags wurden die trägsten Segler der Flotte Tromps von nacheinander herankommenden 30 fregattenähnlichen Fahrzeugen erreicht. Es entstand ein Schußgefecht mit denselben<sup>4)</sup>. Wohl bei Noordwijk-aan-zee wird das erste Schießen angefangen haben, aber nicht, wie irrtümlich berichtet, vor Egmont-aan-zee und Petten<sup>5)</sup>. Die schwerfälligsten Schiffe sind wahrscheinlich in Jan Evertsz' wie in de Ruijters Geschwader gewesen, da in diesen Ostindienfahrer mit eingereiht waren. Auf dieselben mußte beim Segeln Rücksicht genommen werden. Tromps Flotte war in Halbmondform<sup>6)</sup>. Sein Geschwader bildete den rechten Flügel, Jan Evertsz die Mitte. Der bei der Hauptabteilung befindliche Teil von de Withs Geschwader wird sich an Pieter Florisz und de Ruijter, die den linken Flügel ausmachten, angeschlossen haben. Letzterer hatte die äußerste Spitze desselben inne<sup>7)</sup>. Da die Mitte unter Jan Evertsz bis zum linken Flügel unter de Ruijter am meisten dem feindlichen Feuer ausgesetzt war, so muß der Halbmond

<sup>1)</sup> L. v. den Bos, p. 542; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; Holl. Mercurius, 1653, p. 71; Ontstelde zee, p. 126, 127; Letters rel. to the f. D. w., V, 165, 340, 364—65, 371, 382, 419; Heath's Chronicle, III, 346; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 67, 68, 69; Leven van M. de Ruyter, I, 123; Leven van C. Tromp, p. 121—122, 123; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 72; Memorials of the life of Penn, I, 501, 536; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 54; English Men of Action by Corbett, p. 90. — <sup>2)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 346. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 165, 341, 365, 371, 382, 396, 419; Ontstelde zee, p. 126, 127; Holl. Mercurius, 1653, p. 70, 73; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 191, 353; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; L. v. d. Bos, p. 609; A. de Wicquefort, II, 222; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 67, 78; Heath's Chronicle, III, 346—347; Whitelocke's Memorials, p. 543; Baker's Chronicle, p. 637; Leven van M. de Ruyter, I, 124; Memorials of the life of Penn, I, 501, 536; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 72; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 42. — <sup>5)</sup> Ontstelde zee, p. 126; Letters rel. to the f. D. w., V, 367; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 191. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 70; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 510; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 42. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 383.

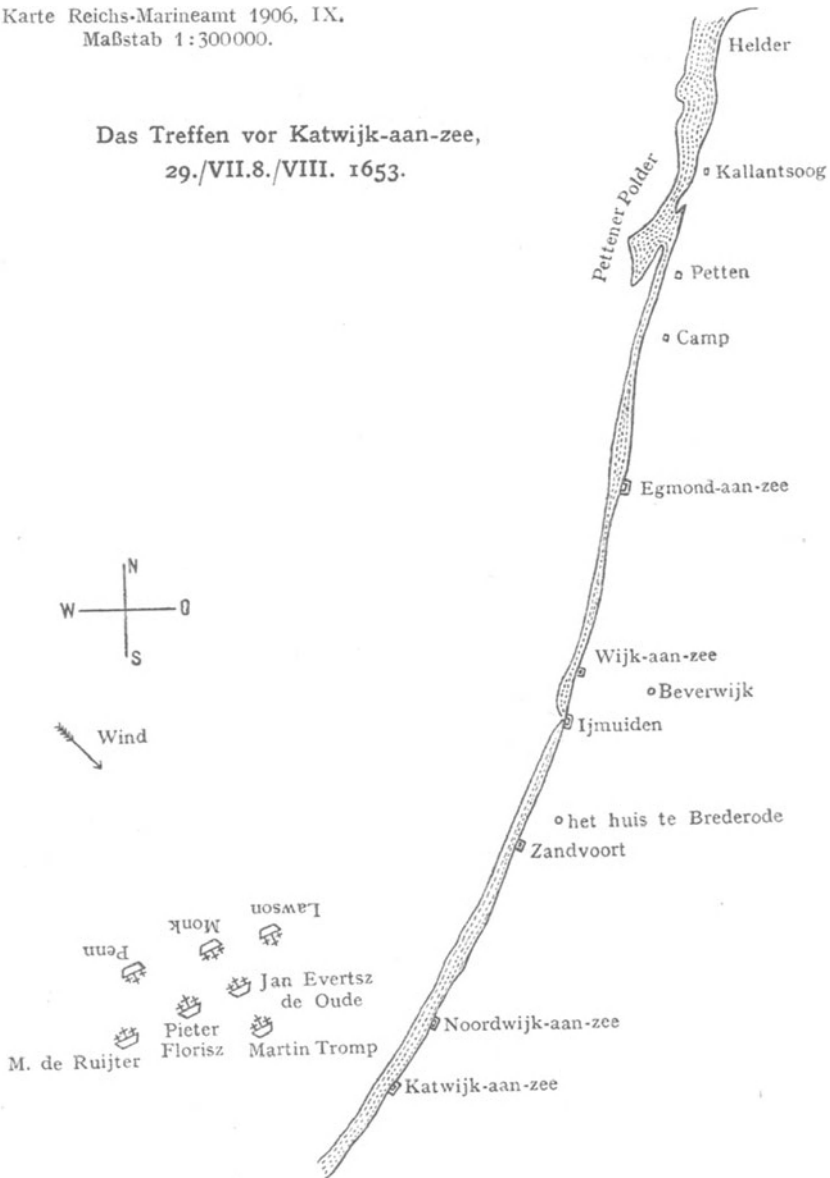
annähernd einen spitzen Winkel gebildet haben<sup>1)</sup>. Penn befand sich de Ruijter, Lawson Tromp gegenüber (s. vorher). Die Engländer sollen nach Bericht eines französischen Edelmanns, der Augenzeuge der Schlacht gewesen, in einer Linie von mehr als 4 Meilen von NNO nach SSW zu, also ungefähr 1200 m lang, geordnet gewesen sein<sup>2)</sup>. Jan Evertsz hatte die erste heftige Gewalt des Feindes auszuhalten<sup>3)</sup>; zugleich mit seinem Bruder Cornelis Evertsz de Oude<sup>4)</sup>. Das Gefecht nahm dann größere Ausdehnung an, als Tromp beabsichtigt<sup>5)</sup>.

Vor Katwijk-aan-zee (s. Karte) wurden die Holländer zu einem allgemeinen Treffen gezwungen, da auch ihr rechter Flügel genötigt wurde, den Kampf anzunehmen, der von 6— $\frac{1}{2}$  Uhr bis ca. 9 Uhr dauerte<sup>6)</sup> ( $7\frac{1}{2}$  Uhr war Sonnenuntergang, es wird danach noch einige Zeit der Mond geschienen haben, s. später). Tromp mußte den Seinigen beistehen, er durfte sie nicht abschneiden lassen, wie die Gegner beabsichtigten. Er mußte seine Flotte geschlossen halten, daß kein Durchbruch erfolgen konnte<sup>7)</sup>. Jan Evertsz verlor seine Stengen, sein Segelwerk wurde in Stücke geschossen<sup>8)</sup>. Er hatte 5—7 Mann tot, 11—12 verwundet. Sein Schiff bekam verschiedene Schüsse unter Wasser<sup>9)</sup>. Er mußte 2 Pumpen gehen lassen. Diese Treffer im Rumpf waren um so gefährlicher, da er wegen des darauffolgenden stürmischen Wetters dieselben nicht verstopfen konnte<sup>10)</sup>. De Rozenkrans empfieng viel Schaden, die Engländer erkannten ihn gleich trotz Veränderung seines Verdecks<sup>11)</sup>. M. de Ruijter büßte seine Stengen ein, seine Segel, wie die Stags wurden sehr zerschossen<sup>12)</sup>. Tromp hatte

<sup>1)</sup> Vgl. Stenzel, Seekriegsgesch., III, 79. — <sup>2)</sup> L'art des armées navales par P. Hoste, Lyon 1697, p. 78. Die Echtheit dieser Erzählung wird von Gardiner bestritten (History of the Commonwealth by Gardiner, II, 347). — <sup>3)</sup> Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 67. — <sup>4)</sup> Levensbeschrijving van Jen. C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 174. — <sup>5)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 225; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 79. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; L. v. d. Bos, p. 609; A. de Wicquefort, II, 222; Holl. Mercurius, 1653, p. 70, 71—73; Letters rel. to the f. D. w., V, 165, 341, 365, 371, 382, 396; Ontstelde zee, p. 127; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 191, 353; Heath's Chronicle, III, 347; Whitelocke's Memorials, p. 543; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 78; The life of Monck by Gumble, p. 62; Leven van M. de Ruyter, I, 124; Memorials of the life of Penn, I, 501, 536; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 362; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 54. Zu einer angegebenen längeren Gefechtszeit werden wohl einige spätere Schüsse von Nachzügeln mitgerechnet worden sein. — <sup>7)</sup> Ontstelde zee, p. 117. — <sup>8)</sup> Leven van M. de Ruyter, I, 124; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 510. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 384; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 72. — <sup>10)</sup> Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 72. — <sup>11)</sup> Heath's Chronicle, III, 347. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 419; Leven van M. de Ruyter, I, 124; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 510.

Karte Reichs-Marineamt 1906. IX.  
Maßstab 1:300000.

Das Treffen vor Katwijk-aan-zee,  
29./VII.8./VIII. 1653.



2 Schüsse unter Wasser und 3 Verwundete<sup>1)</sup>). — Die Besanwandtaue von Resolution wurden angezündet, aber durch die umsichtige Tätigkeit seines Flagkapitäns Joseph Taylor wieder ge-

<sup>1)</sup> Ontstelde zee, p. 127.



löscht<sup>1)</sup>. Das Schiff wurde sehr beschädigt an Masten, Segel und Tauwerk. Es hatte 16—17 Tote und 25 Verwundete<sup>2)</sup>. Portsmouth zählte 2 Mann tot, 5—10 Verletzte. Der Großmast und die Großstenge desselben wurden durchschossen. Es wurden Treffer zwischen Wind und Wasser bemerkt<sup>3)</sup>. Die Engländer litten viel in kurzer Zeit<sup>4)</sup>. Die zunehmende Finsternis machte die Fortsetzung dieses Schußgefechts unmöglich<sup>5)</sup>. Der Mond war wohl zum Vorschein gekommen (es war ein Tag nach Vollmond), wurde aber bald von einer tiefschwarzen Wolke verhüllt<sup>6)</sup>. Die Holländer segelten vorerst hin und her mit Nordwestwind<sup>7)</sup>. Man brachte beiderseits neue Segel an und besserte aus<sup>8)</sup>. Um die Engländer zu täuschen und möglichst weit von Texel abzuziehen, was bei der Finsternis gute Aussicht auf Erfolg hatte, fand Tromp dann für geraten, gleichen Kurs mit denselben nach S zu halten, Katwijk-aan-zee entlang, aber ca. 3 Meilen vom Land ab<sup>9)</sup>. Später schlug er etwas nördliche Richtung ein, um die Luv zu gewinnen<sup>10)</sup>. Den Engländern kam dabei nicht der Gedanke, daß Tromp durch diesen Kurs sich die Verbindung mit de With erleichtern könnte<sup>11)</sup>. Sie behielten irrtümlich die südliche Richtung bei und glaubten ihre Gegner in Lee<sup>12)</sup>. Tromps Seemannskunst zeigte sich auch hier wieder bedeutend überlegen<sup>13)</sup>. Er hielt sich verhältnismäßig näher an die Küste als seine Gegner, obwohl nördlich von ihnen<sup>14)</sup>. 30./VII./9./VIII. 6 Uhr morgens lief er an Scheveningen vorbei. Es blies heftiger Nordwestwind. Es herrschte trübes, regnerisches Wetter vor. Beide Flotten hatten Mühe, vom Legerwall, d. h. dem dem Winde gegenüberliegenden Ufer wegzukommen<sup>15)</sup>. Etwa 1 Stunde lang fand ein Schußgefecht statt zwischen einigen holländischen und englischen Schiffen, die vermutlich im Laufe einander sich wieder etwas genähert hatten<sup>16)</sup>. Einer Schlacht

<sup>1)</sup> Heath's Chronicle, III, 347. — <sup>2)</sup> Ontstelde zee, p. 128; Letters rel. to the f. D. w., V, 165; Whitelocke's Memorials, p. 543; Memorials of the life of Penn, I, 501. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 366, 372; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 67—68. — <sup>4)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 501. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 165. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 71; Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, I, 185; Leven van M. de Ruiter, I, 124. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 419. — <sup>8)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 543; Letters rel. to the f. D. w., V, 384; Memorials of the life of Penn, I, 501. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 166, 371; Ontstelde zee, p. 128. — <sup>10)</sup> Heath's Chronicle, III, 347; Memorials of the life of Penn, I, 501. — <sup>11)</sup> Heath's Chronicle, III, 347. — <sup>12)</sup> Ibid., III, 347; Memorials of the life of Penn, I, 501—502; English Men of Action by Corbett, p. 90. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 166; English Men of Action by Corbett, p. 90. — <sup>14)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 166, 367. — <sup>15)</sup> A. de Wicquefort, II, 222; Memorials of the life of Penn, I, 502; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 42. — <sup>16)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 396—397.

war auch Monk bei diesem Unwetter abgeneigt, weil zu gefährlich an einer Leeküste. Tromp kam wieder etwas vor die Maas zurück, nicht weit von Gravezande oder dem Hoek van Holland<sup>1)</sup>. Er wendete sich dann aber geschickt nach NNO und überholte die Engländer. Somit hatte es Tromp verstanden, den Gegner möglichst weit von Texel wegzulocken und de With dadurch Zeit und Spielraum zu lassen. Als unübertrefflicher Meister in der Seemannskunst wußte er sich stets rechtzeitig von den Engländern wieder loszulösen und sich die Verbindung mit dem Geschwader aus Texel zu sichern. Das Wetter hatte ihn dabei begünstigt und gegen neue Angriffe vor der Vereinigung sichergestellt. Mittags gegen 2 Uhr kam de With in Sicht<sup>2)</sup>.

Tromp hatte am 29./VII./8./VIII. vor Katwijk-aan-zee einen Brief an die Generalstaaten geschrieben. Dieser war 30./VII./9./VIII. morgens nach dem Haag gekommen und von da aus der Befehl zum sofortigen Auslaufen an das Texelgeschwader erteilt worden<sup>3)</sup>. De With war inzwischen nicht müßig gewesen. Die Schiffe von Amsterdam hatten große Schwierigkeiten beim Gelangen über den Pampus<sup>4)</sup>. Der Schiffer Joris Sijbis tat sich hier namentlich hervor im Beseitigen aller Hindernisse<sup>5)</sup>. Man hatte die Fahrzeuge glücklich über die Sandbänke gebracht, dieselben Ballast, Lebensmittel und Munition einnehmen lassen. Die Abgeordneten Roodhooft und Isenbrands hatten ihnen ihre Stellungen zwischen Landdiep und Spanjaardsgat angewiesen<sup>6)</sup>. Wenn man aus Landdiep nicht ausfahren konnte, sollte man dies aus Spanjaardsgat bewerkstelligen<sup>7)</sup>. Von dem begonnenen Kampf war jedoch schon nachmittags 5 Uhr 29./VII./8./VIII. Nachricht in Helder eingelaufen. Abends 8 Uhr hatte darauf de With Abschied vom Land genommen und sich in einem Boot zu seinem Geschwader begeben. Nachts zwischen 11—12 Uhr mit Beginn der Ebbe war er unter Segel gegangen. Wind war heftiger WNW,

---

<sup>1)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 502; History of the Commonwealth, II, 346. — <sup>2)</sup> The life of Monck by Gumble, p. 62; L. v. den Bos, p. 609; Heath's Chronicle, III, 347; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en 'de Gevolm. v. d. Staedt, V, 191; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831—832; Holl. Mercurius, 1653, p. 71; Ontstelde zee, p. 128, 129; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 67, 68, 69, 78; Letters rel. to the f. D. w., V, 165, 166, 367, 372, 396, 420; Whitelocke's Memorials, p. 543; Leven van M. de Ruiter, I, 125; Memorials of the life of Penn, I, 502, 536—537; English Men of Action by Corbett, p. 90. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 71. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 311; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 330, 364. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 64. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 325. — <sup>7)</sup> Ibid., V, 339.

er wurde später Nordwestwind und infolgedessen etwas günstiger<sup>1)</sup>. Die angegebene Zahl von de With's Schiffen schwankte zwischen 16<sup>2)</sup>, 20<sup>3)</sup>, 21<sup>4)</sup>, 23<sup>5)</sup>, 24<sup>6)</sup>, 25<sup>7)</sup>, 26<sup>8)</sup>, 26—27<sup>9)</sup>, 27<sup>10)</sup>, 28<sup>11)</sup>, 29<sup>12)</sup>, 30<sup>13)</sup>, 31<sup>14)</sup>, 35<sup>15)</sup>, 30—40<sup>16)</sup>, 36<sup>17)</sup>, 40<sup>18)</sup>. Wir haben 27 Kriegsschiffe nach de With's Journal als diejenige Menge, welche der Wirklichkeit am nächsten entspricht, angenommen, zumal einige der schwersten Fahrzeuge als unbereit zurückgelassen werden mußten<sup>19)</sup>. Die Zahl der angegebenen Brander schwankte zwischen 4<sup>20)</sup>, 4—5<sup>21)</sup>, 7<sup>22)</sup>. Wir haben 4 Brandschiffe nach de With's Journal angenommen. 40 Lotsenboote, in 2 Reihen geordnet, also je 20 auf jeder Seite, waren im Spanjaardsgat längs der Sandbänke aufgestellt. Jedes war mit einer Laterne versehen, um dem Texeler Geschwader, statt der aufgenommenen Fahrwassertonnen, als Wegweiser zu dienen. Durch das Spanjaardsgat hatte dieses in die offene See hindurchzusegeln wegen des westlichen Windes und der Ebbe, obwohl diese Durchfahrt für große Schiffe selten benutzt

<sup>1)</sup> L. v. den Bos, p. 544; Holl. Mercurius, 1653, p. 71; Ontstelde zee, p. 128; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 191; Letters rel. to the f. D. w., V, 382; Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, I, 183; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 511. — <sup>2)</sup> L. v. d. Bos, p. 542; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830. — <sup>3)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 174. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 305. — <sup>5)</sup> Ibid., V, 238. — <sup>6)</sup> Ibid., V, 285, 308; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 511. — <sup>7)</sup> The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 290; The life of Monck by Gumble, p. 62; Whitelocke's Memorials, p. 543; Baker's Chronicle, p. 637; Memorials of the life of Penn, I, 502, 506; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 77. — <sup>8)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 191; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 322, 365; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 406. — <sup>9)</sup> Ontstelde zee, p. III, p. 128. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 71; Letters rel. to the f. D. w., V, 382; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; A. de Wicquefort, II, 222; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 392; L. v. d. Bos, p. 544; Brieven geschrev. tusschen J. de W. en de G. v. d. St., I, 2; Leven van M. de Ruiter, I, 125; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 194; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 42. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 69; Letters rel. to the f. D. w., V, 367; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 83. — <sup>12)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 420; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 75, 76. — <sup>13)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 64; Letters rel. to the f. D. w., V, 330. — <sup>14)</sup> L. v. d. Bos, p. 544; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831. — <sup>15)</sup> L. v. d. Bos, p. 543. — <sup>16)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 341; Letters rel. to the f. D. w., V, 372; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 67. — <sup>17)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 419; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; Thurloe, A C. of the St. P., I, 398. — <sup>18)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 32; Thurloe, A C. of the St. P., I, 383. — <sup>19)</sup> Vgl. Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 511. — <sup>20)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de W. en de Gevolm. v. d. St., I, 2, V, 191; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Ontstelde zee, p. III, p. 128; Letters rel. to the f. D. w., V, 238, 285, 305, 308, 322, 382; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; A. de Wicquefort, II, 222; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; Leven van M. de Ruiter, I, 125; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 511; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XXI, p. 194; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 42. — <sup>21)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 506. — <sup>22)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 830; L. v. d. Bos, p. 542.

wurde. Die Fahrzeuge feuerten Signalschüsse ab, um einander nicht anzusegnen<sup>1)</sup>. In der finsternen Nacht (bedeckter Himmel, obwohl 1 Tag nach Vollmond, s. vorher) bedienten sich die Lotsen auch der Pechfackeln beim Sondieren<sup>2)</sup>. De With selbst konnte seine hervorragenden Eigenschaften als Seemann voll zur Geltung bringen<sup>3)</sup>. 9 Uhr morgens sandte er eine Galiote zu Tromp mit der Nachricht, daß er die Nacht zuvor ausgelaufen<sup>4)</sup>. Nach 4 Uhr nachmittags schickte Tromp dem Geschwader aus Texel 3 fregattenähnliche Fahrzeuge entgegen. 5 Uhr vereinigten sich die Holländer vor Zandvoort, etwa 4 Meilen NO von Wijk-aan-zee<sup>5)</sup>. Die Verbindung der zwei holländischen Streitkräfte kann als strategisches Meisterwerk gelten, das nur bei der ausgezeichneten Manövrierkunst Tromps Aussicht auf Erfolg haben konnte. Die Engländer waren  $\frac{1}{2}$ —2 Meilen westlich von ihnen entfernt und blieben einige Zeit ca. 2 Meilen südwestlich von Katwyk-aan-zee vor Anker liegen, trotzdem sie bei dem heftigen Winde, der SW geworden, die Luv hatten, wohl aus Furcht vor den Untiefen<sup>6)</sup>. Sie wichen dann auch weiter weg aus und waren an diesem Tage für einen Kampf nicht zu haben<sup>7)</sup>. Ihre Schiffe waren vermutlich auch vom Sturm ziemlich mitgenommen<sup>8)</sup>. Sie sollen am Nachmittag Verstärkung von 20 Fahrzeugen erhalten haben<sup>9)</sup>. Dies ist wahrscheinlich eine Übertreibung und Verwechslung mit den am 28./VII./VIII. angekommenen (s. vorher). Da das Wetter sich zu bessern begonnen, wendete Tromp, nachdem er vermutlich seine Flotte neu geordnet und die frisch hinzugekommenen Schiffe richtig verteilt hatte

<sup>1)</sup> L. v. d. Bos, p. 544; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; A. de Wicquefort, II, 222; Ontstelde zee, p. 128; Holl. Mercurius, 1653, p. 71; Leven van M. de Ruiter, I, 124; Leven van C. Tromp, p. 124; Verhandelingen en onuitgeg. stukken door J. C. de Jonge, I, 183—184; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 79; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 363; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 75, 76. — <sup>2)</sup> A. de Wicquefort, II, 222; Leven van M. de Ruiter, I, 125; Leven van C. Tromp, p. 124; Verhandel. en onuitgegeev. stukken door J. C. de Jonge, I, 183; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 510—511. Pechfackeln = falot, lanterne ouvverte, stoklantaren, cresset-light; Rittmeyer, Seekriege, I, 225. — <sup>3)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 79. — <sup>4)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 392; L. v. d. Bos, p. 544; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 167, 354, 365, 367, 372, 382, 420; Ontstelde zee, p. 129; Holl. Mercurius, 1653, p. 71; L. v. d. Bos, p. 544; L. van Aitzema, III, XXXIII, 831; A. de Wicquefort, II, 222; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 2; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54; VI, 67, 68, 69; Leven van M. de Ruiter, I, 125; Memorials of the life of Penn, I, 506; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 511; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 42; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 363. — <sup>6)</sup> Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 392; Letters rel. to the f. D. w., V, 167, 354, 382; Holl. Mercurius, 1653, p. 71—72; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Ontstelde zee, p. 129. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; Leven van M. de Ruiter, I, 125; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 363. — <sup>8)</sup> English Men of Action by Corbett, p. 91. — <sup>9)</sup> Ontstelde zee, p. 129.

(vgl. vorher), auf die Gegner zu. Er suchte schräg an sie heranzukommen<sup>1</sup>). Abends soll der Wind wieder nach NW übergesprungen und eine starke Flut eingetreten sein, so daß nur einige Schüsse aus weiter Entfernung gewechselt werden konnten<sup>2</sup>).

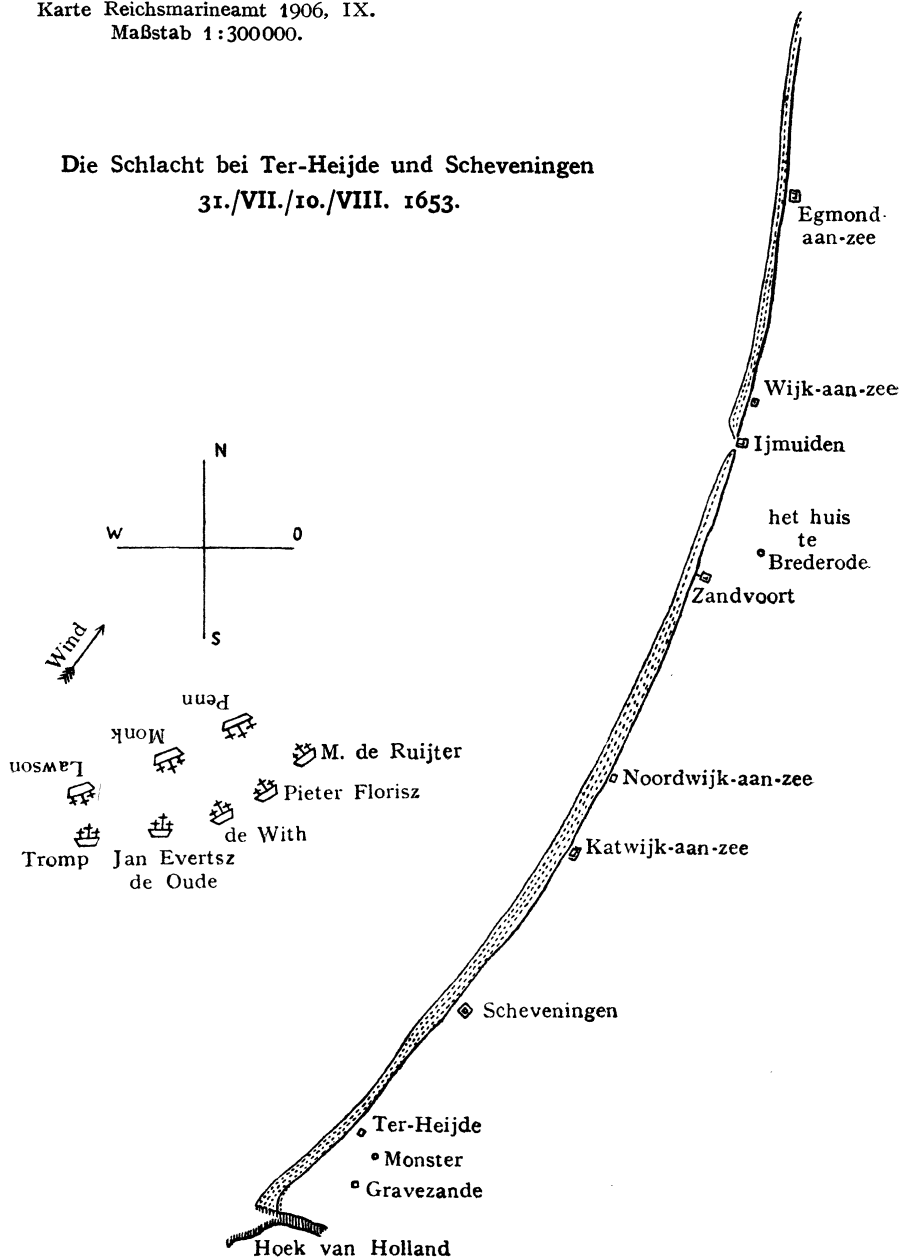
31./VII./10./VIII. — St.-Laurentius-Tag. Wind und See waren beruhigt<sup>3</sup>). Bei Tagesanbruch wird Tromp seine Flotte aufs neue zur Schlacht geordnet haben<sup>4</sup>). Ganz früh soll der Wind NW gewesen sein und beide Flotten mehr nach der Küste zu getrieben haben. Dann soll er weiter nach W herumgesprungen sein<sup>5</sup>). Beide Flotten sichteten sich gegenseitig ungefähr 5—6 Uhr morgens zwischen Ter-Heijde und Scheveningen, nicht weit von der Maasmündung, 5 Meilen vom Land (s. Karte), wendeten aufeinander zu und begannen um 6— $\frac{1}{2}$  Uhr das Schußgefecht<sup>6</sup>). Das Wetter war schön, der Wind begann SSW und S zu wehen, aber schwach (s. vorher). Die holländische Flotte befand sich wie die englische in Kehrtformation, letztere  $\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{2}$  Meile von der ersteren entfernt. Die Gegner bekämpften einander zuerst also durch Fernschießen. Die größere Hälfte der Holländer soll luvwärts gewesen, de With, Pieter Florisz und de Ruijter sich leewwärts und ohne Ordnung befunden haben. Sie hatten die Luv nicht zu gewinnen vermocht<sup>7</sup>). De With hatte im Laufe dieses Morgens auch sein Flaggschiff, het Huis te Zwielen, mit de Vrijheid vertauscht. Aus welchem Grunde dies geschehen, hat er nicht angegeben. Vielleicht hatte es sich im Segeln als zu schwer-

<sup>1</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832. — <sup>2</sup>) Ontstelde zee, p. 129—130; Letters rel. to the f. D. w., V, 420; Leven van M. de Ruiter, I, 125; Memorials of the life of Penn, I, 537. — <sup>3</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 365. — <sup>4</sup>) Ontstelde zee, p. 130. — <sup>5</sup>) Ibid., p. 139; Leven van C. Tromp, p. 128, siehe später, Wind SSW geworden. — <sup>6</sup>) Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 191; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; Holl. Mercurius, 1653, p. 72; Ontstelde zee, p. 130; Heath's Chronicle, III, 347; Letters rel. to the f. D. w., V, 365, 379, 383, 397, 420; Whitelocke's Memorials, p. 543; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 67, 68; The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 290; Leven van M. de Ruiter, I, 126; Leven van C. Tromp, p. 125; Memorials of the life of Penn, I, 506; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 68—69; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 511, 537; Life of M. de Ruyter by Grinell-Milne, p. 56. — <sup>7</sup>) Whitelocke's Memorials, p. 543; Letters rel. to the f. D. w., V, 167, 355, 365, 367, 372, 383, 420; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831, 832; Holl. Mercurius, 1653, p. 72, 75; Ontstelde zee, p. 131; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68, 69; Memorials of the life of Penn, I, 502, 537; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 44; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 364; Naval Heroes of Holland by Mets, New-York 1902, p. 182. Der Kampfbeginn war nicht schon um 5 Uhr, wie A. de Wicquefort, II, 222; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; Letters rel. to the f. D. w., V, 355; L. v. d. Bos, p. 545; The life of Monck by Gumble, p. 67; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Heath's Chronicle, III, 347; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 346, berichten.

# DIE SCHLACHT BEI TER-HEIJDE UND SCHEVENINGEN 643

Karte Reichsmarineamt 1906, IX.  
Maßstab 1:300000.

## Die Schlacht bei Ter-Heijde und Scheveningen 31./VII./10./VIII. 1653.



fällig erwiesen und war ihm dadurch als Geschwaderführer hinderlich geworden<sup>1</sup>). Die Kiellinie aus Gruppen wurde von den Holländern also nicht voll gewahrt<sup>2</sup>). Willem van der Velde hat nach seinem Bilde in der Sammlung des Baron Verstolk van Soelen gleichwohl die holländische Flotte, in Linie geschart, gemalt<sup>3</sup>). Die englische Flotte wird als in Linie formiert geschildert<sup>4</sup>). Eine geraume Zeit wird verstrichen sein vom Beginn des ersten Fernschießens bis zum ersten Segeln aneinander vorbei. Sie wird jedenfalls auf das Gewinnen der Luvstellung beiderseits verwendet worden sein. Der schwache Wind wird dazu beigetragen haben, die Annäherung möglichst zu verzögern. Tromp scheint beabsichtigt zu haben Rainbow, zu entern<sup>5</sup>). Zirka 11 Uhr war Goodson ziemlich nahe herangekommen<sup>6</sup>). Tromp ging von der Offizierskajüte weg, um Befehl für die Geschützrichtung zu geben. Mit dem Fernrohr in der einen und dem Säbel in der anderen Hand wurde er durch eine Musketkugel getötet, welche mitten in das Herz unterhalb der Warze auf der linken Brustseite eindrang<sup>7</sup>). Brederode wurde beschossen vom Rainbow und den ihm nachfolgenden fregattenähnlichen Fahrzeugen, darunter Tulip. Aus letzterem soll der tödliche Schuß gefallen sein<sup>8</sup>). Dieses Schiff konnte keine weiße Flagge führen<sup>9</sup>), da es dem blauen Geschwader angehörte. Ein Soldat an Bord von Brederode legte an auf den Kapitän, aus dessen Fahrzeug der verhängnisvolle Schuß getan. Er traf den Schreiber, der mit dem Säbel in der Faust dicht neben Joseph Cubitt niederstürzte, durch einen Kopfschuß tödlich. Der Anzug (Rückseite) und Hut des Kapitäns wurde von seinem Gehirn und Blut bespritzt. Infolgedessen

<sup>1</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; L. v. d. Bos, p. 546; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; Backer Dirks, De Nederl. Zeemacht, I, 364, hält diesen Wechsel für einen glücklichen Umstand. — <sup>2</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 168, 367, 372; Hoste, L'art des armées navales, I, 78; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, II, 102; Rittmeyer, Seekriege, I, 225; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 79—80; Naval warfare by Colomb, p. 90; English Men of Action by Corbett, p. 91. — <sup>3</sup>) Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, II, 102. — <sup>4</sup>) The life of Monck by Gumble, p. 67; Memorials of the life of Penn, II, 347. — <sup>5</sup>) L'art des armées navales par Hoste, I, 83. — <sup>6</sup>) Ibid.; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 664. — <sup>7</sup>) Ontstelde zee, p. 133; Holl. Mercurius, 1653, p. 72; L. van Aitzema, III, XXXIII, 831; L. v. d. Bos, p. 546; A. de Wicquefort, II, 222; The life of Monck by Gumble, p. 63; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Letters rel. to the f. D. w., V, 383; Leven van M. de Ruiter, I, 126; Leven van C. Tromp, p. 126; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 448, glande plumbea percussus occubuit; Memorials of the life of Penn, I, 506; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 364, nicht erst um 1 Uhr, wie The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 290, berichtet. — <sup>8</sup>) The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 664; vgl. A. de Wicquefort, II, 222; Leven van M. de Ruiter, I, 126. — <sup>9</sup>) Memorials of the life of Penn, I, 506, spricht irrtümlich davon.

nahm man an, Cubitt selbst sei gefallen. Er wurde aber später bloß unter den Verwundeten aufgeführt<sup>1)</sup>. Tromp wurde der Unbesonnenheit beschuldigt, weil er sich ohne Not auf der Kampanje (Oberdeck am Schiffshinterteil) gezeigt an einem ungeschützten Ort, so daß ihn seine Gegner leicht erkennen konnten<sup>2)</sup>. Er war niedergestürzt, hatte die Hand vor die Wunde gelegt, wurde auf Kissen in der Kajüte gebettet und starb mit den Worten: „Ik heb gedaan“<sup>3)</sup>. Wäre er nicht gefallen, würde wahrscheinlich der Ausgang der Schlacht ein vorteilhafterer für die Holländer geworden sein<sup>4)</sup>. 20 Jan Evertsz de Oude und 20 M. de Ruijter wogen damals nach Meinung vieler nicht 1 Martin Tromp auf<sup>5)</sup>. Wäre es ihm (bei seiner überlegenen Manövrierkunst war dies möglich) geglückt, die Engländer zwischen die holländische Küste und die holländische Flotte einzuklemmen, würden sich dieselben nur unter großen Verlusten wieder haben freimachen können<sup>6)</sup>. Tromps Tod wurde der Flotte möglichst zu verheimlichen gesucht. Die Oberoffiziere wurden erst, nachdem das erste Vorbeisegeln beendet, an Bord von Brederode gerufen<sup>7)</sup>. Die Luvstellung wurde von den holländischen Brandern benutzt<sup>8)</sup>. Einer derselben hing sich an Rainbow an<sup>9)</sup>, ein zweiter de Fortuin unter Cornelis van Schoonevelt an Andrew. Viel Volk sprang über Bord, Thomas Graves I und eine Anzahl Mannschaft erlitten beim Löschen wohl gefährliche Brandwunden. Alles obere Zeug des Schiffs wurde von den Flammen verzehrt. Nur der Rumpf blieb erhalten und mußte zuletzt von 2 anderen Fahrzeugen bugsiert werden<sup>10)</sup> (s. später). Hendrik Bitter (Mercurius) wechselte Breitseiten mit Peacock (Triumph). 2 holländische Brander hingen sich an das Schiff des letzteren. Mehrere Matrosen sprangen ins Wasser.

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 70; Letters rel. to the f. D. w., V, 370; Holl. Mercurius, 1653, p. 72; Leven van C. Tromp, p. 126. — <sup>2)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 100; Vaderlandsche Historie vervattende de Geschiedenis der Vereenigte Nederlanden van J. van Wagenaar, Amsterdam 1755, XII, 241. — <sup>3)</sup> Ontstelde zee, p. 133; Holl. Mercurius, 1653, p. 72; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; Leven van M. de Ruyter, I, 126; Leven van C. Tromp, p. 126. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 834; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 2; Belgica ad a. 1653—54, Sammelband Göttingen, Sign.: Hist. Belg. 130a, No. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal Amsterdam, 1653, p. 8. — <sup>5)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 411; Letters rel. to the f. D. w., V, 177. — <sup>6)</sup> Leven van M. de Ruyter, I, 132. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 383, siehe später. — <sup>8)</sup> Ontstelde zee, p. 136; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 80. — <sup>9)</sup> Heath's Chronicle, III, 347; L'art des armées navales par Hoste, I, 83. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 74; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 415, 428; The life of Monck by Gumble, p. 67; Heath's Chronicle, III, 347; Oud-Holland, 1899, I Aflev., p. 43; Waterdrinker hat Andrew nicht angezündet, wie Ontstelde zee, p. 138, behauptet.



Der Brand kam durch den einen in Segel, Wandtaue und Vorderschiff; alles obere Zeug wurde vernichtet. Die Leute neben Kapitän Peacock erstickten. Dieser starb an den durch das Feuer erlittenen Wunden. Der andere brannte nicht sehr. Die Engländer bemühten sich erfolgreich, weiteren Schaden vom Rumpf abzuwenden. Sie löschten das Feuer. 15 Mann sprangen in das träge holländische 2. Brandschiff, bekamen dasselbe los und ließen es leewärts ausbrennen. Bitter hatte nicht die Energie, Triumph zu entern<sup>1)</sup>. Ein 70jähriger Matrose des Mercurius hielt die Schlacht für die grimmigste, die bis jetzt geschlagen sei<sup>2)</sup>. Da Kapitän Waterdrinker 3 englische Fahrzeuge verbrannt haben soll<sup>3)</sup>, so ist er vermutlich derjenige gewesen, der das Feuer an Triumph angebracht hat (s. später). 3—4 holländische Brander verzehrten sich so<sup>4)</sup>. Jan de Haes hatte im Kampf mit Worcester den Hauptmast verloren<sup>5)</sup>. Letzterer wurde durch einen Brander angezündet und dienstuntauglich<sup>6)</sup>. Worcester wird fälschlich als verbrannt gemeldet<sup>7)</sup>. Er wurde im September wieder von Kapitän William Hill benutzt<sup>8)</sup> und kam später als Dunkirk unter Charles II. vor<sup>9)</sup>. De Rozenkrans war ebenfalls wehrlos geworden und der feindlichen Vernichtung ausgesetzt<sup>10)</sup>. Wahrscheinlich war der holländische Branderkommandeur Waterdrinker beim Anzünden des Worcester ebenso beteiligt wie bei Triumph (s. vorher). Auch an Resolution soll derselbe später Versuche zu dessen Zerstörung gemacht haben (s. nachher)<sup>11)</sup>. J. C. de Jonges Behauptung<sup>12)</sup> ist dahin zu berichtigen, daß Kapitän Waterdrinker wohl 3 englische Kriegsschiffe in Brand gesteckt haben kann, aber nicht vernichtet hat. Ehe die Holländer wieder auf ihre Gegner zuwendeten, wurde eine rote Fahne am Besanmast von Brederode gehißt, um die obersten Offiziere der Geschwader an Bord zu rufen. Man kam nach Kriegsrat überein, die Admiralsflagge weiter am Großmast wehen

1) Heath's Chronicle, III, 347; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 415, 428; Baker's Chronicle, p. 637; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Holl. Mercurius, 1653, p. 74; Leven van C. Tromp, p. 127; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 96; Memorials of the life of Penn, I, 504; From Howard to Nelson by John Knox Laughton, London 1899, p. 110. — 2) Holl. Mercurius, 1653, p. 74. — 3) Ontstelde zee, p. 138; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 512. — 4) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 372; Rittmeyer, Seekriege, I, 226. — 5) Leven van M. de Ruyter, I, 127. — 6) Ontstelde zee, p. 136—137, 142; Letters rel. to the f. D. w., V, 173; Whitelocke's Memorials, p. 543; Memorials of the life of Penn, I, 504, 507. — 7) Vgl. Oppenheim, p. 330—331. — 8) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 125. — 9) A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 256—257, 268—269. — 10) Heath's Chronicle, III, 347, siehe später. — 11) Vgl. Memorials of the life of Penn, I, 503. — 12) Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 512.

zu lassen, um nicht Entmutigung in der Flotte durch Bekanntgabe von Tromps Tod einreißen zu lassen<sup>1</sup>). Letzterer hatte hinterlassen, daß sein Leichnam über Bord geworfen und sein Schiff durch Feuer vernichtet werden sollte, um nicht in feindliche Hände zu geraten<sup>2</sup>). Jan Evertsz de Oude war im Besitz einer Geheimakte, im Fall Tromps Tod den Oberbefehl zu führen<sup>3</sup>). Als ältester Viceadmiral und nach der Rangordnung, wie sie bei den Generalstaaten üblich, war er der rechtmäßige Nachfolger<sup>4</sup>). Bereits in dem Treffen vor Katwijk-aan-zee war sein Schiff sehr leck geworden, er hatte mit Mühe dasselbe über Wasser halten können (s. vorher). Aus diesem Grunde schon hätte er als Flaggoftizier dieses mit einem diensttauglicheren Fahrzeug vertauschen sollen. Daß er es nicht getan, sollte ihm zum Verhängnis werden. Die Gegner wendeten wieder gegenseitig auf sich zu und liefen zum zweitenmal aneinander vorbei. Jan Evertsz und de With sollen vergeblich getrachtet haben, Resolution zu entern<sup>5</sup>). Für de With war dies wohl sehr schwierig, da er in Lee. Jan Evertsz Schiff wurde kampfunfähig geschossen<sup>6</sup>). Masten, Stengen, Rahen wurden durchlöchert. Die Fockstenge fiel herab. Die Segel und das Tauwerk waren in Fetzen. 6' Wasser war im Kielraum vorhanden, da es 18—20 Treffer unter Wasser empfangen. Jan Evertsz' hatte 50—70 Tote und Verwundete. Er wurde selbst am Wirbelbein (teruggebeen, Rückgrat) verletzt. Sein Sohn Cornelis Evertsz de Jonge, der als Flagkapitän unter ihm diente, wurde an 3 Stellen schwer verwundet, so daß für einige Zeit sein Tod stündlich zu erwarten stand. Hollandia I befand sich mitten unter den Feinden. Für den Augenblick war es Jan Evertsz daher nicht möglich, auf ein anderes Fahrzeug überzugehen. Er bahnte sich einen Weg durch den Gegner<sup>7</sup>). Kapitän Pieter Gorcum war ihm gefolgt und hatte bei ihm zu bleiben, um die Mannschaft des Flaggschiffs zu retten, wenn letzteres am Sinken. Sein Fahrzeug war aber nicht viel besser

<sup>1</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; A. de Wicquefort, II, 223; Holl. Mercurius, 1653, p. 72; Ontstelde zee, p. 136; Leven van M. de Ruiter, I, 127; Leven van C. Tromp, p. 126.

— <sup>2</sup>) Holl. Mercurius, 1653, p. 72. — <sup>3</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; Letters rel. to the f. D. w., V, 385. — <sup>4</sup>) Leven van M. de Ruiter, I, 127; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 69. — <sup>5</sup>) Baker's Chronicle, p. 637. — <sup>6</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; L. v. den Bos, p. 544; Leven van M. de Ruiter, I, 127. — <sup>7</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 171—172, 176, 384; Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 447; Ontstelde zee, p. 137; Mémoires du comte de Guiche, I, 72; Leven van C. Tromp, p. 127; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 70—72, 74; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 513; Naval Heroes of Holland by Mets, New York 1902, p. 184.

gestellt<sup>1)</sup>. Jan Evertsz begab sich mit Pieter Gorcum nach Hellevoetsluis und von da nach Goeree<sup>2)</sup>. Ihnen hatten sich angeschlossen ein wenig beschädigter Ostindienfahrer (vermutlich Prinses Louisa I) und ein Kriegsschiff von Nordholland (wohl Nicolaas Aldersz)<sup>3)</sup>.

Jan Evertsz de Oude war ein tüchtiger, erfahrener Seemann, aber ohne Gaben zu einem Führer größerer Schiffsverbände. Als Zeeländer hätte er gerade jetzt unter allen Umständen den Oberbefehl nicht aus seinen Händen gleiten lassen müssen. Er fühlte sich immer zurückgesetzt, namentlich gegenüber de With, aber er versäumte auch stets den richtigen Moment, um sich recht zur Geltung zu bringen. Er hatte keinen weiten Blick und ließ sich nur von den allernächsten Umständen leiten. Er hätte, nachdem er der feindlichen Umzingelung entronnen und sich durchgeschlagen, sich durch eine Schaluppe, so bald dazu Gelegenheit vorhanden, wieder auf ein anderes Kampffahrzeug bringen lassen müssen<sup>4)</sup>. Der Großmast von Brederode wurde z. T. abgeschossen. Die Admiralsflagge mußte auf einem kleineren Mast (einer Scheinstenge) aufgesteckt werden. Das Schiff wurde so träger im Wenden und unfähiger zur Gegenwehr. Es fing an, sich zur Seite zu neigen<sup>5)</sup>. Da die Engländer ihren Gegnern ziemlich näher gekommen, sollen einige der letzteren ihre Flaggen gestrichen, ihre Geschütze eingezogen und ein weißes Tuch auf ihrem Flaggstock angebracht haben<sup>6)</sup>. Die eine Hälfte der Holländer hatte noch die Luv zum größten Teil bewahrt. Die Engländer hielten sich möglichst dicht bei ihnen und fuhren, nachdem man beiderseits gewendet, zum 3. Male, und zwar sehr nahe an ihnen vorbei im Streit um die Luv. Einem holländischen Brander glückte es, Oak zu verbrennen. Letzterer hatte sich zwischen ersterem und Rainbow geschoben, um diesen zu schützen, und wurde dabei durch die Flammen zerstört<sup>7)</sup>. Zu spät waren ihm Satisfaction

1) Letters rel. to the f. D. w., V, 384; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 72. — 2) Ontstelde zee, p. 137; Letters rel. to the f. D. w., V, 384; Holl. Mercurius, 1653, p. 73; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831; A. de Wicquefort, II, 223; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 2; Leven van M. de Ruiter, I, 127; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen, p. 71. — 3) Ontstelde zee, p. 139, 142. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 384; Mémoires du comte de Guiche, I, 72; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 364; Naval Heroes of Holland by Mets, p. 186; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 83. — 5) Ontstelde zee, p. 136; Whitelocke's Memorials, p. 543; Holl. Mercurius, 1653, p. 76; Heath's Chronicle, III, 347; Leven van C. Tromp, p. 129; Memorials of the life of Penn, I, 503. — 6) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 69; Letters rel. to the f. D. w., V, 367. — 7) Heath's Chronicle, III, 348.

(Revenge) und Ruby (Ster, Nort-ster) zu Hilfe geeilt<sup>1</sup>). Aber beide Schiffe sind nicht mit verbrannt, höchstens etwas beschädigt worden dabei<sup>2</sup>). Einige der holländischen Fahrzeuge, die nicht die Luv über ihre Gegner gewinnen konnten, wurden abgeschnitten<sup>3</sup>). Zum 4. und letzten Male wendete man gegenseitig wieder und lief aneinander vorbei, diesmal auf Pikenstoßweite. Ein verzweifelter Kampf fand statt<sup>4</sup>). Die Holländer hatten noch nie so hartnäckig gestritten. Sie wußten, daß es ein Entscheidungskampf war und es sich um ihre Existenz handelte. Es war eine Art Furor Teutonicus, welcher sich ihrer bemächtigt hatte. Im zweiten holländisch-englischen Krieg kam Penn, der wohl besonders die Schwere des Ringens mit ihnen empfunden haben mochte, auf dieses verzweifelte Streiten zurück und warnte vor einer Unterschätzung der Gegner, wie dieselbe früher Lawson und später Monk zur Schau getragen<sup>5</sup>). Zur Ermutigung der Holländer mag mit beigetragen haben, daß sie gegen 11 Uhr durch 4 Heringsbüsen Zuwachs an Mannschaft, 30 000 Pfund Pulver und andere Vorräte empfangen<sup>6</sup>). Mit dem vierten Vorübersegeln<sup>7</sup>) war ihre Gesamtkraft erschöpft, und ihr Zusammenhalt kam in dem nachfolgenden Gemenge vollständig ins Wanken; mehrere Schiffe kamen von ihren Abteilungen ganz ab. Sie hätten ein 5. Mal nicht mehr wagen können, aneinander vorbeizulaufen, ohne ihre Niederlage zu einer Katastrophe zu gestalten<sup>8</sup>). Auch die Gefahr des Abschneidens schien für sie immer drohender zu werden, da Penn sich zwischen sie und die holländische Küste geschoben<sup>9</sup>). Die Verluste begannen bei ihnen immer fühl-

1) Holl. Mercurius, 1653, p. 75. — 2) Ruby ist auch nicht vor der Abfahrt der Engländer, wie Holl. Mercurius, 1653, p. 75, irrtümlich meldet, in Brand gesteckt worden. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1653—1654, VI, 68, 69, 70, 78; Letters rel. to the f. D. w., V, 169, 368, 369, 373, 397; Holl. Mercurius, 1653, p. 79; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 834; Thurloe, A C. of St. P., I, 415; Leven van C. Tromp, p. 130; Memorials of the life of Penn, I, 503, 504, 507; English Men of Action by Corbett, p. 91. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 170, 368; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 69; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 96. — 5) Pepys, The Diary, VI, 234; Memorials of the life of Penn, II, 400. — 6) Ontstelde zee, p. 140; Leven van C. Tromp, p. 128. — 7) Letters rel. to the f. D. w., V, 370, 383, 420; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831, 832; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 70; Holl. Mercurius, 1653, p. 72; Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje van der ouden en nieuwen admiraal, p. 8; Leven van M. de Ruiter, I, p. 128; Leven van C. Tromp, p. 128; Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, I, 184, 213; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 44; Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne, p. 57; English Men of Action by Corbett, p. 91. Es fand kein sechsmaliges Vorbeilaufen statt, wie The life of Monck by Gumble, p. 67, behauptet. — 8) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 72; Letters rel. to the f. D. w., V, 171, 378. — 9) Correspondence of the family of Hatton ed. by E. M. Thompson, Printed for the Camden society 1878, I, 9.

barer zu werden. Die Kapitäne der ganz in Lee geratenen Fahrzeuge waren nicht mehr geneigt, de Withs (des Nachfolgers im Oberbefehl nach Jan Evertsz' plötzlichem Verschwinden vom Kampfplatz) Bemühungen, sich zu versammeln, zu entsprechen<sup>1)</sup>. 1—2 Uhr nachmittags wurde der Abstand beider Flotten voneinander wieder größer und das Gefecht vorerst abgebrochen<sup>2)</sup>.

Die Nahkämpfe hatten folgende einzelne Ergebnisse: Im roten Geschwader soll Resolution verzweifelt gekämpft haben<sup>3)</sup>. Durch einen holländischen Brander (s. früher) sollen die Segel sowie ein Teil des Vorderschiffs in Brand geraten und 15 Mann über Bord gesprungen sein, die übrige Mannschaft das Feuer aber bald gelöscht haben<sup>4)</sup>. Monk soll verwundet worden sein<sup>5)</sup>. Pelican kam, wahrscheinlich durch Treffer unter Wasser, einige Zeit in Gefahr des Sinkens<sup>6)</sup>. Chapman hatte im Verein mit Phoenix I gegen Adriaan Bankert, und Andries Fortuin gekämpft<sup>7)</sup>. Golden Cock war vermutlich so getroffen worden, daß sein Untergang zu befürchten war, aber er hielt sich über Wasser<sup>8)</sup>. Edmund Chapman fiel<sup>9)</sup>. Triumph war das allerbeschädigste Schiff<sup>10)</sup>. Den Heldentod starb John Taylor I, Kapitän des William of London No. 2<sup>11)</sup>. Letzteres Fahrzeug wurde ziemlich übel zugerichtet, aber behauptete die See (Holl. Mercurius 1653, p. 78—79; Leven van C. Tromp, p. 130). Laurel soll mit Jacob Swart I gekämpft haben<sup>12)</sup>. Er empfing viele Schüsse, ging aber nicht unter<sup>13)</sup>. John Stoakes wurde schwer verletzt<sup>14)</sup>. Hanni-

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 170. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 372, 379; Ontstelde zee, p. 140; Heath's Chronicle, III, 347; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68, 72; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831, 832; Leven van M. de Ruiter, I, 129; Leven van C. Tromp, p. 128; Memorials of the life of Penn, I, 502; Rittmeyer, Seekriege, I, 226; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 44. — <sup>3)</sup> Ontstelde zee, p. 136; Memorials of the life of Penn, I, 503. — <sup>4)</sup> Ontstelde zee, p. 137, 142. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>6)</sup> Ontstelde zee, p. 142; Bijdr. tot de Geschiedenis van het Nederl. Zeewezen door Broers, Utrecht 1869, p. 27. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 74. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>9)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Baker's Chronicle, p. 637; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; The life of Monck by Gumble, p. 68; Ontstelde zee, p. 143; Letters rel. to the f. D. w., V, 173, 353, 373, 390; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Leven van C. Tromp, p. 130; Memorials of the life of Penn, I, 504. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 130, über den Tod Peacocks und die vorhergehenden Kämpfe des Triumph, siehe früher. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Baker's Chronicle, p. 637; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Ontstelde zee, p. 143; The life of Monck by Gumble, p. 68; Heath's Chronicle, III, 348; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Letters rel. to the first D. w., V, 173, 353, 373; Memorials of the life of Penn, I, 504. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 75. — <sup>13)</sup> Ibid., p. 78—79; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>14)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Heath's Chronicle, III, 348; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504.

bal hatte 30 Holländer zu Gefangenen gemacht und diese an John and Katharine übergeben<sup>1)</sup>. Speaker focht tapfer<sup>2)</sup> und wurde sehr beschädigt<sup>3)</sup>. Sophia II wurde sehr zerschossen in Rahen, Masten und Rumpf, hatte 1 Mann tot, 4 schwer verwundet, 5 wurden von Splintern getroffen. Dem Schiff kam ein anderes an Bord und fügte ihm noch mehr Schaden zu<sup>4)</sup>. Phoenix I kämpfte gegen Nicolaas Zanger, verlor die Masten und wurde sehr leck geschossen. Da er, dem Sinken nahe, der eignen Küste zu fahren mußte, nahm man ihn feindlicherseits fälschlich für gesunken an. Er verlor viel Leute. Owen Cox wurde verwundet, aber nicht getötet<sup>5)</sup>.

Im weißen Geschwader focht Penn ausgezeichnet<sup>6)</sup>. Er brachte das Schiff des Adriaan Bankert zum Sinken<sup>7)</sup>. James fing Feuer, welches wieder gelöscht wurde<sup>8)</sup>. Er verlor Fock- und Großmast, wurde dadurch dienstuntauglich<sup>9)</sup>. Portsmouth nahm Adriaan Bankert und seine Mannschaft auf<sup>10)</sup>. Dies Fahrzeug hatte 2 Mann tot, 8—10 verwundet. Es empfing viele Schüsse in den Rumpf, einige unter Wasser oder zwischen Wind und Wasser<sup>11)</sup>, aber es ist nicht mit der ganzen Mannschaft in die Luft geflogen<sup>12)</sup>. Advantage nahm de Rozenkrans in Besitz. Im Kampf mit demselben wurden seine Segelstangen, Masten, das Segel und Takelwerk sehr zugerichtet<sup>13)</sup>. Ein zeeländisches Schiff wollte Victory entern. 3—4 Mann betraten letztere mit Streitäxten, aber der Zimmermann streckte sie mit seinem Beil nieder. Lane wurde noch von anderen Fahrzeugen umringt, darunter wohl einem Ostindienfahrer, der für ein Flaggschiff angesehen wurde. Er wurde in große Not versetzt, mußte sich tapfer wehren, auch einen Brander abschlagen. Er brachte

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 78. — <sup>2)</sup> Heath's Chronicle, III, 347. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 477. — <sup>4)</sup> Ibid., VI, 72; Letters rel. to the f. D. w., V, 174, 378—79. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 74, 79; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Ontstelde zee, p. 143; Letters rel. to the f. D. w., V, 173, 174, 366, 373; Heath's Chronicle, III, 348; Baker's Chronicle, p. 637; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; The life of Monck by Gumble, p. 68; Leven van C. Tromp, p. 128, 130; Memorials of the life of Penn, I, 504; Da Owen Cox am 2./12./XII. einen Brief von Yarmouth aus an Bord des Phoenix I an Cromwell gerichtet, so kann er weder gefallen, noch sein Schiff untergegangen sein (Letters rel. to the f. D. w., V, 366; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 173). — <sup>6)</sup> Heath's Chronicle, III, 348. — <sup>7)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 452. — <sup>8)</sup> Ibid., I, 428; Ontstelde zee, p. 142; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 96. — <sup>9)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 381. — <sup>10)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 452. — <sup>11)</sup> Ontstelde zee, p. 143; Letters rel. to the f. D. w., V, 174, 373; Cal. of the St. P. D. S., 1653—1654, VI, 68. — <sup>12)</sup> Ontstelde zee, p. 138, behauptet dies zu Unrecht. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 353, 372.

einen seiner Gegner dem Sinken nahe<sup>1)</sup>. Der Schiffer Renown wurde im Gesicht und am Arm verletzt<sup>2)</sup>. William Newman (Mayflower II) wurde getötet<sup>3)</sup>. Sein Leutnant John Cuttle verlor den linken Arm<sup>4)</sup>. Mayflower II bekam so viele Treffer, das Schiff war kaum im Stande, die See zu halten<sup>5)</sup>, aber es ging nicht unter<sup>6)</sup>. Portland wurde übel zugerichtet<sup>7)</sup>, aber ist nicht gesunken<sup>8)</sup>. Der Kapitän William Rous wurde durch einen Kopfschuß seines Lebens beraubt, er hinterließ die Witwe Ann und 10 Kinder<sup>9)</sup>. Ist also nicht bloß verletzt worden, wie mehrfach gemeldet<sup>10)</sup>. Andrew, der unlenksam geworden, geriet in das Schußbereich des Pieter Florisz. 2 englische Kriegsschiffe kamen ihm zu Hilfe und bewahrten denselben vor Wegnahme. Thomas Graves I erlag seinen Wunden<sup>11)</sup> (siehe vorher). Er wurde 8./18./VIII. beerdigt<sup>12)</sup>, ist also nicht mit seinem Fahrzeug untergegangen, wie vielfach angenommen. Assurance gehörte ebenfalls mit zu den verstümmeltesten Schiffen<sup>13)</sup>. Der Kapitän Philip Holland wurde schwer verwundet<sup>14)</sup>. Exeter Merchant wurden Masten, Rahen, Segel und Seile in Stücke geschossen, es bekam auch verschiedene Treffer unter Wasser und segelte mit Recovery I (siehe nachher) heim<sup>15)</sup>. Shelley (Waterhound) zeichnete sich als der tapferste Mann aus<sup>16)</sup>.

Im blauen Geschwader focht Lawson gut<sup>17)</sup>. George soll einige Zeit von de Ruijter geentert worden sein und an Stelle der blauen Flagge die Prinzenflagge an seinem Großmast geweht haben, vermutlich beim Wenden während des Vorbeilaufens. Er neigte zur Seite und wurde

---

<sup>1)</sup> Heath's Chronicle, III, 347; Letters rel. to the f. D. w., V, 368; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 69. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 510. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 353; Baker's Chronicle, p. 637; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Ontstelde zee, p. 143; Heath's Chronicle, III, 348; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 518. — <sup>5)</sup> Heath's Chronicle, III, 348. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 75, berichtet dies fälschlich. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 79, gibt dies irrtümlich an. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 227—228. — <sup>10)</sup> Ontstelde zee, p. 143; Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Heath's Chronicle, III, 348; Leven van C. Tromp, p. 130; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504. — <sup>11)</sup> Ontstelde zee, p. 137, 143; Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Baker's Chronicle, p. 637; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Letters rel. to the f. D. w., V, 173, 353, 373; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Heath's Chronicle, III, 348; Thurloe, A. C. of the St. P., I, 428; Leven van C. Tromp, p. 127, 130; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504. — <sup>12)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 428. — <sup>13)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>14)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Ontstelde zee, p. 143; Heath's Chronicle, III, 348; Leven van C. Tromp, p. 130; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504. — <sup>15)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 72, 473, 485; Letters rel. to the f. D. w., V, 174, 380; Ontstelde zee, p. 142. — <sup>16)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 562. — <sup>17)</sup> Heath's Chronicle, III, 348.

## DIE SCHLACHT BEI TER-HEIJDE UND SCHEVENINGEN 653

sehr mitgenommen<sup>1)</sup>. Ein holländischer Brander soll versucht haben George anzuzünden; soll aber selbst nicht recht in Brand gekommen sein (Ontstelde zee, p. 140). Lawson wurde verletzt<sup>2)</sup>. Prosperous I of London wurde erheblich beschädigt<sup>3)</sup>. Der Kapitän Crisp wurde getötet<sup>4)</sup>. Swan II ging verloren<sup>5)</sup>. Die unteren Masten von Vanguard wurden sehr zerschossen. Das Schiff erhielt verschiedene Treffer unter Wasser, hatte 5 Tote, 15 Verwundete, darunter 3 Verstümmelte<sup>6)</sup>. Dragon empfing mehrfache Schüsse<sup>7)</sup>. Der Kapitän John Seaman wurde schwer verletzt<sup>8)</sup>. Recovery I wurde der Großmast abgeschossen. Das Schiff wurde sehr leck, da es verschiedene Treffer unter Wasser bekommen. Es hatte 10 Tote und 15 Verwundete. Es segelte heim nach Harwich zu und traf unterwegs Exeter Merchant<sup>9)</sup> (siehe vorher). Rainbow hatte viele Schüsse unter Wasser und mußte Leck stopfen<sup>10)</sup>. John and Katharine hatte 2 Mann tot und ebenso viele verletzt. Das Schiff übernahm vom Hannibal 30 holländische Gefangene (siehe vorher)<sup>11)</sup>. Tulip soll gegen Jacob Swart I gekämpft haben<sup>12)</sup>, wohl beim Wenden während des Vorübersegelns. Dieses Fahrzeug soll durch die Schuld von Providence hinter Resolution gekommen sein und bei dem Rauch letztere etwas gestreift haben. Außer dem toten Schreiber hatte es 6 Verwundete, darunter den Kapitän Joseph Cubitt (s. vorher). Sein Segel und Takelwerk wurde sehr zerschossen. Es bekam 30 Treffer in den Rumpf, davon 12 wasserpaß oder unter Wasser. Es entstand nahe dem Hinterteil 4' unter Wasser ein Leck, so daß ständig gepumpt werden mußte. Tulip mußte beilegen, um zu stopfen, und wurde dadurch dienstuntauglich<sup>13)</sup>. Der Brander Hunter wurde von den Flammen verzehrt<sup>14)</sup>.

<sup>1)</sup> Ontstelde zee, p. 137; Holl. Mercurius, 1653, p. 78, 79; Leven van C. Tromp, p. 130, das Schiff ist aber nicht gesunken. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78, 79; Leven van C. Tromp, p. 130, ging aber nicht zugrunde. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 173; Ontstelde zee, p. 143; Heath's Chronicle, III, 348; Baker's Chronicle, p. 637; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; The life of Monck by Gumble, p. 68; Leven van C. Tromp, p. 130; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504. — <sup>5)</sup> Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447. — <sup>6)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 537. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78—79; Leven van C. Tromp, p. 130, wurde aber nicht zum Sinken gebracht. — <sup>8)</sup> Ontstelde zee, p. 143; Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Heath's Chronicle, III, 348; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 72; Letters rel. to the f. D. w., V, 171, 174, 379—380. — <sup>10)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 70; Letters rel. to the f. D. w., V, 174, 307. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 78; Letters rel. to the f. D. w., V, 176, 397. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 75. — <sup>13)</sup> Ontstelde zee, p. 143; Heath's Chronicle, III, 348; Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 70; Letters rel. to the f. D. w., V, 174, 370; Leven van C. Tromp, p. 130; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 447; Memorials of the life of Penn, I, 504. Tulip wurde nicht verbrannt, wie Holl. Mercurius, 1653, p. 79, behauptet. — <sup>14)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; Holl. Mercurius, 1653, p. 79; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 173, 373; Leven van C. Tromp, p. 130.



Im Geschwader des Martin Tromp wurde Brederode außerordentlich beschädigt<sup>1)</sup>. Gideon de Wildt (Wilde) stritt gut<sup>2)</sup>. Er soll einem englischen Kriegsschiff an Bord gelegen haben<sup>3)</sup>. Er hatte 15 Tote und 20 Verletzte. Alles Rundholz und das Wandtauerwerk wurde durchlöchert. De Vrede I hatte 36 Treffer im Rumpf. Von 114 Faß Pulver hatte sie 64 verschossen<sup>4)</sup>. De Hollandsche Tuin hatte eine Zeitlang im Verein mit Zutphen I in der Nähe von de Rozenkrans und Gorcum gekämpft, deren Obhut ihnen anvertraut worden (L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; L. v. den Bos, p. 545; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; Letters rel. to the f. D. w., V 355; Leven van M. de Ruiter I, 128). De Hollandsche Tuin wurde am Großmast beschädigt. Eine 4pfündige Kugel ging mitten durch. Fockmast mit Stenge, Bramstenge nebst Takelwerk wurden durchlöchert. 3 Schüsse bekam das Schiff unter Wasser, eine ganze Anzahl Treffer über Wasser, es wurde unlenksam. Von 70 Faß Pulver hatte es 16 verbraucht<sup>5)</sup>. Korstiaan Eldersz hatte Gorcum nach der Maas zu schleppen<sup>6)</sup>. Sein Schiff war wohl auch schadhaf geworden, da er diesen Auftrag erhalten. Zutphen I (siehe vorher) hatte 13 Verwundete. Die Großstenge, der Fockmast, die Besanrahe und Blindenrahe wurden durchlöchert. 2 Balken im obersten Deck, 1 Balken in der Breitseite, das Hinterschiff mit Schiffsstrebestange und das Galion wurden in Stücke geschossen<sup>7)</sup>. Jan van Kampen focht trefflich<sup>8)</sup>. Er wehrte sich eine Stunde gegen 3 englische Fahrzeuge, bis ihn 2 holländische Schiffe entsetzten<sup>9)</sup>. Overijssel hatte 8 Getötete, 30 Verletzte Fockmast, Besanmast, Großrahe, Fockrahe und 2 Stengen wurden sehr zerschossen. Eine Kanone vorn vor der Kajüte ging in Trümmer: 30 Treffer erhielt das Schiff zwischen Wind und Wasser<sup>10)</sup>. West-Vriesland hatte 2 Gefallene und 1 Verwundeten. Die Besanrahe war zerschossen, das Schiff hatte 3—4 Treffer zwischen Wind und Wasser. 1 Achtpfünder war zerborsten. Die Laffetten von 4 Achtpfündern wurden untauglich. Von 48 Faß Pulver hatte es 20 aufgebraucht<sup>11)</sup>. Der Kapitän Schaeff und der Fähnrich Vermuijden gerieten in Gefangenschaft und wurden zu Ipswich

1) Leven van C. Tromp, p. 130. — 2) Leven van M. de Ruiter, I, 128. — 3) Ontstelde zee, p. 138. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 361. — 5) Ibid., V, 364. — 6) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Ontstelde zee, p. 139; Leven van M. de Ruiter, I, 128; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 446. — 7) Letters rel. to the f. D. w., V, 361. — 8) Leven van M. de Ruiter, I, 128. — 9) Ontstelde zee, p. 139. — 10) Ibid.; Letters rel. to the f. D. w., V, 362. — 11) Letters rel. to the f. D. w., V, 362.

in Haft gehalten<sup>1)</sup>. Het Huis van Nassau sank<sup>2)</sup>. De gouden Dolphijn wurde in Grund geschossen von Fahrzeugen des roten Geschwaders. Gerbrand Schatter und seine Mannschaft wurden von in der Nähe befindlichen englischen Schiffen geborgen. Schatter soll danach auf einem Fahrzeug vom Geschwader Penns entkommen sein, da dasjenige, auf welches er sich zuerst geflüchtet, zu sinken drohte. Er wurde zu Ipswich gefangen gehalten<sup>3)</sup>. Vrijdom hatte 4 Mann tot, 23 verletzt. 2 Stengen, die Fockrahe und die Besanrahe wurden zerschossen<sup>4)</sup>. An Bord des Engel Gabriel befanden sich 2 Tote und Verwundete. Das Bugspriet mit Takelage war über Bord gefallen. Der Fockmast, Besanmast und die Bramstengen wurden abgeschossen. Der Hauptbalken und Verbindungsbalken wurden zerschmettert. Viele Treffer waren im Rumpf. Von 30 Faß Pulver wurden 10 verwendet<sup>5)</sup>. De gouden Reaal's Fockmast wurde durchschossen. Das Schiff konnte nicht mehr wenden, es wurde kampfunfähig. Von 31 Faß Pulver waren 5 Faß verbraucht worden<sup>6)</sup>. Bommel hatte 1 Toten, 2 Verwundete. Der Großmast, die Stengen und das Takelwerk wurden übel zugerichtet. Die Schiffsstrebestange am Schiffshinterteil (outligger = uitleggers vgl. outlicker) wurde untauglich. Das Fahrzeug bekam 4 Treffer zwischen Wind und Wasser. Von 50 Faß Pulver blieb die Hälfte unbenutzt<sup>7)</sup>. De Windhond hatte 4 Mann gefallen, 10 verletzt. Der Großmast, die Großrahe und Großmarsrahe wurden durchlöchert. Es gab einige Treffer wasserpaß. 22 Faß Pulver blieben unberührt<sup>8)</sup>. Gouda I zählte 4 Getötete und Beschädigte. Das Takelwerk wurde zerfetzt, der Großmast zersplittert, das Hackbord (oberste Teil am Schiffshinterteil) weggetrieben. Von 36 Faß Pulver wurden 8 verbraucht<sup>9)</sup>. Prins Willem No. 1 verlor 4 Mann als gefallen und 20 als verwundet. Ein Achtpfünder, dessen Laffette beschädigt, sprang, desgleichen ein zweiter. Der große Schiffsbalken wurde zertrümmert. Das Deck vom Hinterschiff bis zum Hauptgang (große Laufplanke) zerfiel in Stücke. Das Schiff wurde sehr leck<sup>10)</sup>. An Bord von Amsterdam gab es 10 Tote und 18 Verletzte. Der Großmast

1) Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 93, 94. — 2) Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 44. — 3) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Holl. Mercurius, 1653, p. 74, 78; Thuroe, A C. of the St. Papers, I, 429; Heath's Chronicle, III, 348; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 93, 94; Leven van C. Tromp, p. 128, 129, 130. — 4) Letters rel. to the f. D. w., V, 359. — 5) Letters rel. to the f. D. w., V, 360. — 6) Ibid., V, 361. — 7) Ibid., V, 360. — 8) Ibid., V, 363. — 9) Ibid., V, 359. — 10) Letters rel. to the f. D. w., V, 358—359.

wie Fockmast wurde nebst Stengen und Raen durchlöchert. Das Fahrzeug bekam 14 Treffer zwischen Wind und Wasser. Auch sein Deck wurde beschädigt. Von 50 Faß Pulver verwendete es 31<sup>1)</sup>. Pelikaan I zählte 2 Gefallene und 4 Verwundete. Der Großmast und das Takelwerk wurden abgeschossen. Das Schiff schwankte sehr, es war auch unrein. Von 50 Faß Pulver waren 40 übriggeblieben<sup>2)</sup>. De Star wurde vernichtet<sup>3)</sup>.

Im Geschwader van Jan Evertsz de Oude wurde het Wapen van Zeeland so durchlöchert, daß es in 2 Teile berstete und sank. Cornelisz Evertsz de Oude und seine Mannschaft wurden von englischen Fahrzeugen geborgen<sup>4)</sup>. Er wurde nach Ipswich gebracht<sup>5)</sup>. Er wie seine Leute sollen, wohl als Anhänger der Oranier, unwürdig in der Gefangenschaft behandelt worden sein<sup>6)</sup>. Er selbst wurde nach 3 Monaten entlassen<sup>7)</sup>. De Bul zählte 4 Gefallene und 24—25 Beschädigte. Das Bugspriet mit Takelwerk war an 3 Stellen durchschossen. Fockmast, Großrahe und Besanmast wurden verstümmelt. Außer 9 Schüssen im Rumpf unter Wasser wurde das Schiff noch vorn im Bug 3' unter Wasser getroffen. 2 Pumpen hatten ständig zu gehen<sup>8)</sup>. Westkapelle I ging unter im Kampf gegen Owen Cox<sup>9)</sup>. Kapitän Nicolaas Jansz Zanger wurde zu Ipswich als Gefangener aufgebracht<sup>10)</sup>. Da er im März 1654 mit dem Schiff Westkapelle II die holländischen Gesandten nach England gebracht, so muß er in der Zwischenzeit ausgewechselt worden sein (Verhael gehouden door de Heeren H. v. Berverningk, p. 312). Andries Fortuin kämpfte im Verein mit Adriaan Bankert gegen Chapman und Cox. Die Engländer kamen ihren Kameraden kräftig zu Hilfe<sup>11)</sup>. De Eendracht van Zierikzee verbrannte<sup>12)</sup>. Andries Fortuin

<sup>1)</sup> Ibid., V, 362—363. — <sup>2)</sup> Ibid., V, 359. — <sup>3)</sup> Ontstelde zee, p. 142; Theatri Europaei, Hist. Besch., VII, 446. — <sup>4)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; Baker's Chronicle, p. 637; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; Holl. Mercurius, 1653, p. 73—74, 78; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 76; Ontstelde zee, p. 137; The life of Monck by Gumble, p. 63; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Leven van C. Tromp, p. 130; Memorials of the life of Penn, I, 504; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 175; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 512. Er kam nicht nach der Maas, wie Ontstelde zee, p. 142, irrtümlich angenommen. — <sup>5)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 429; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 93, 94. — <sup>6)</sup> Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. 'de Jonge, p. 176. — <sup>7)</sup> Ibid., p. 177. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 362—363. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 128. — <sup>10)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 429; Heath's Chronicle, III, 348; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 93, 94. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 74. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Holl. Mercurius, 1653, p. 73, 74, 78; Leven van C. Tromp, p. 128, 130.

wurde geborgen und als Gefangener nach Ipswich gesandt<sup>1)</sup>. Das Schiff des Adriaan Bankert wurde von Penn zum Sinken gebracht<sup>2)</sup>. Er selbst wurde von Portsmouth aufgenommen und kam nach Ipswich in Haft<sup>3)</sup>. An Bord des letzteren Fahrzeugs war auch der Freiwillige Karel van Beveren geschafft worden. Dieser war mit dem Richten einer eisernen Kanone auf dem Verdeck des Schiffs von Adriaan Bankert beschäftigt gewesen, als er von einer Musketkugel in die linke Brust getroffen wurde. Diese Kugel konnte nicht entfernt werden, er starb infolgedessen 24 Stunden danach. Seine Leiche wurde vom Bord des Portsmouth ins Meer geworfen<sup>4)</sup>. Antonius Bonadventure ging verloren<sup>5)</sup>.

Im Geschwader von de With hatte de Vrijheid 4 Tote und 20 Verwundete, sie wurde sehr beschädigt<sup>6)</sup>. De Fazant zählte 8 Verletzte. 2 Stengen wurden durchlöchert, ein Stück Ruderstange wurde weggeschossen. Das Schiff erhielt 13—14 Treffer im Rumpf, darunter einige unter Wasser. Es wurde sehr leck, man hatte unausgesetzt zu pumpen. Von 52 Faß Pulver wurden 24 verbraucht<sup>7)</sup>. De Rozenkrans kämpfte lange gegen 3 englische Kampffahrzeuge, wurde mastlos, in Brand geschossen und von Advantage genommen. Viele Mannschaften, die ins Wasser gesprungen, wurden von den Engländern geborgen. Jan de Haes befand sich unter den Geretteten und kam nach Ipswich als Gefangener. De Rozenkrans wurde von den Flammen gänzlich zerstört<sup>8)</sup>. Gorcum verlor den Groß- oder Fockmast<sup>9)</sup> und mußte von Korstiaan Eldersz nach der Maas geschleppt werden (siehe früher). An Bord von de Jonas befanden sich 2 Gefallene und ebensoviel Verwundete. Die Fockraa wurde in Stücke geschossen. Der Besanmast wurde beschädigt. Da 3 eiserne Pflöcke vom Steuerrad unter Wasser zertrümmert und infolgedessen

1) Thurloe, A C. of the St. P., I, 429; Heath's Chronicle, III, 348; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 93, 94. — 2) Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Thurloe, A C. of the St. P., I, 452; Leven van C. Tromp, p. 130; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 512; Oud-Holland, 1902, III, Aflev., p. 129. — 3) Thurloe, A C. of the St. P., I, 429, 452. — 4) Thurloe, A C. of the St. P., I, 452. — 5) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 176, 372. — 6) Thurloe, A C. of the St. P., I, 393, 448; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Ontstelde zee, p. 137. — 7) Letters rel. to the f. D. w., V, 364. — 8) Letters rel. to the f. D. w., V, 176, 353, 365, 372; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 93, 94; Thurloe, A C. of the St. P., I, 429; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68, 70; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831, 833; Heath's Chronicle, III, 348; Holl. Mercurius, 1653, p. 74; Ontstelde zee, p. 138; Leven van C. Tromp, p. 127; A Life of Badiley by Spalding, p. 282, aber weder Jan de Haes noch de Rozenkrans sind nach Goree entkommen, wie Holl. Mercurius, 1653, p. 74, und Leven van C. Tromp, p. 128, fälschlich berichten. — 9) L. v. d. Bos, p. 545; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; Leven van M. de Ruyter, I, 127.

die Ruderpinne unlenksam geworden, mußte das Schiff mit den Segeln steuern. Von 52 Faß Pulver wurden 13 verwendet<sup>1)</sup>. Simon Cornelisz focht gegen 3 englische Kampffahrzeuge, schoß einem derselben die Masten ab und trieb die 2 anderen zurück. Er selbst wurde verletzt. An Bord des Schiffs befanden sich außerdem 10—11 Tote und 19—20 Beschädigte. Es wurde mastlos und dienstuntauglich. Es rettete sich nach Rotterdam<sup>2)</sup>. Leeuwarden zählte 3 Getötete und 9 Verletzte. Die Fockstenge war auf Deck gefallen. Der obere Schiffsteil wurde beschädigt. Das Fahrzeug empfing 5 Treffer wasserpaß und unter Wasser, es wurde leck. Von 85 Faß Pulver hatte es 39 aufgebraucht<sup>3)</sup>. An Bord von de Hoop gab es 2 Tote und 2 Verwundete. Das Schiff hatte 8 Schüsse zwischen Wind und Wasser, 11 über Wasser. 30 Fässer Pulver behielt es vorrätig<sup>4)</sup>. De Morgenstar hatte an Bord 4 Mann getötet, 2 beschädigt. Die Besanrahe wurde zerschossen. 16 Fässer Pulver waren übriggeblieben<sup>5)</sup>. Hollandia III wurde wehrlos geschossen und sank. Evert Antoniusz Marre rettete sich<sup>6)</sup>.

Im Geschwader von Pieter Florisz hatte Monnikendam einige Zeit Schußgefecht gegen Andrew (siehe früher). Groningen zählte 5 Gefallene und 9 Verletzte. Die Fockstenge wie der Fockmast wurden durchschossen. Die Großmarsrahe war unbrauchbar geworden. Das Fahrzeug erhielt Treffer unter Wasser, es wurde leck, war auch unrein<sup>7)</sup>. Nicolaas Aldersz von Hoorn hatte M. de Ruijter nach Goree zu schleppen, vermutlich war auch sein Fahrzeug vom Streit sehr mitgenommen (siehe später). Das Schiff des Kapitän Roelandsz wurde sehr zerschossen, namentlich der Fockmast sehr zerlöchert, er fiel später über Bord infolgedessen<sup>8)</sup>. Frederik Stellingwerf wurde von den Engländern gefangen genommen, vermutlich beim Entern seines Fahrzeugs. Er wurde in Ipswich in Haft gehalten. Er starb daselbst im September und wurde von seinen mit ihm in der Gefangenschaft befindlichen Kameraden bestattet. Zeven-Wouden wurde wahrscheinlich, weil dem Sinken nahe, von seinen Gegnern wieder verlassen und danach von der eigenen Mannschaft noch gerettet<sup>9)</sup>. An Bord

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V., 359. — <sup>2)</sup> Ontstelde zee, p. 138. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 363. — <sup>4)</sup> Ibid. — <sup>5)</sup> Ibid., V, 361. — <sup>6)</sup> L. v. d. Bos, p. 545; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Leven van M. de Ruiter, I, 127; Leven van C. Tromp, p. 129. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 359—360. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832. — <sup>9)</sup> Ibid., III, XXXIII, 833; Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Thurloe, A C. of the St. P., I, 484; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 93, 101, 109; Leven van C. Tromp, p. 130. Es wurde Zeven-Wouden irrtümlich für gesunken angenommen.

von Kampen zersprang ein Achtpfünder, wodurch eine Anzahl Leute beschädigt wurden. Es gab 6 Gefallene und 26 Verwundete an Bord. Fockstenge, Fockmast, Blinderahe und Bugspriet wurden zertrümmert. 2 Treffer empfing das Schiff unter Wasser. Von 94 Fässern Pulver hatte es 28 verschossen<sup>1)</sup>. De Brak zählte 3 Mann tot, 5 verwundet. Das Fahrzeug bekam 2 Schüsse im Rumpf. Von 30 Fässern Pulver verbrauchte es 12 Fässer<sup>2)</sup>. Ein Harlinger Schiff, mit 1 Gefallenen und 12 Beschädigten an Bord, lief ohne Besanmast, aber sonst unversehrt, nach der Maasmündung und von da nach Brielle<sup>3)</sup>.

Im Geschwader von M. de Ruijter soll het witte Lam einige Zeit mit Lawson gestritten haben (siehe vorher). Außer dem Besanmast gerieten nach und nach auch der Fockmast und ein Teil des Großmastes über Bord, 2 Uhr nachmittags. M. de Ruijter hatte 43 Tote und 35—38 Verwundete. Sein ganzer Schießvorrat bestand nur noch aus einigen Kugeln und 7 Faß Pulver. Nicolaas Aldersz (s. vorher) wurde befohlen, het witte Lam nach der Maas (Goeree) zu bugsieren, wohin sie abends gelangten<sup>4)</sup>. Um unterwegs ein besseres Fortkommen zu haben, hatte de Ruijter an dem Stumpfe seines Großmastes eine Stenge befestigen und an letztere ein Fockmarssegel anbringen lassen<sup>5)</sup>. Man hätte es lieber gesehen, wenn er ein anderes Kampffahrzeug bestiegen und bei der Flotte geblieben wäre<sup>6)</sup>. Nicolaas Marreveld und Jacob Swart I fochten tapfer zusammen<sup>7)</sup>. Zeelandia II war z. T. vom Feinde geplündert, z. T. ganz erobert gewesen, aber durch holländische Kameraden wieder befreit worden. Marreveld verlor die rechte Hand, empfing über 12—20 Wunden. Sein Schiffer verlor den Arm. An Bord seines Schiffes befanden sich 18 Gefallene und 15—24 Verletzte. Von 70 Fässern Pulver waren 16 verschossen worden. Bei der Ankunft in Texel zeigte es sich, wie übel sein Fahrzeug zugerichtet. Es fielen alle Masten, nur

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 360. — <sup>2)</sup> Ibid., V, 362. — <sup>3)</sup> Ontstelde zee, p. 139, 142. — <sup>4)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 175, 384, 420; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 831, 832; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; L. v. d. Bos, p. 545; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 2; Holl. Mercurius, 1653, p. 73; Ontstelde zee, p. 137; Leven van M. de Ruiter, I, 128; Leven van C. Tromp, p. 127; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VII, 446; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 364. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 421; Leven van M. de Ruiter, I, 135. — <sup>6)</sup> L. v. den Bos, p. 609; Leven van M. de Ruiter, I, 137—138; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 364. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 75; Leven van M. de Ruiter, I, 128; Leven van C. Tromp, p. 128; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 514.

vom Fockmast blieb noch ein Stumpf stehen<sup>1)</sup>. Jacob Swart I schlug die Angriffe von Laurel und Tulip (siehe früher) ab. De Gerechtigheid wurde mastlos, bekam 40 Getötete und viele Verwundete an Bord, trieb nach Zandvoort, wo sie abends wohl einige Zeit geankert. Am 2./12./VIII. fanden Jan Evertsz de Oude und M. de Ruijter auf ihrer Fahrt nach Texel dieselbe 2 Meilen in See vor Scheveningen<sup>2)</sup>. Leiden zählte 4 Gefallene und 14 Verletzte. Das Schiff hatte mehrere Treffer über Wasser und 4 unter Wasser. Von 50 Fässern Pulver hatte es 24 verwendet<sup>3)</sup>. Mercurius ist nach längerem Kampf gesunken, da unter Wasser geschossen. Hendrik Bitter wurde nebst 7—8 Mann gerettet<sup>4)</sup>.

Die Engländer waren durch das verzweifelte Streiten der Holländer ebenfalls kampfmüde geworden. Sie ließen sich durch ihre Offiziere nur dadurch anfeuern, daß man ihnen vorspiegelte, ihre Gegner seien unmittelbar im Begriff, davonzulaufen. Letzterer Fall sollte auch nach etwa einer guten halben Stunde eintreten<sup>5)</sup>. Gegen 3 Uhr nachmittags befanden sich die Holländer im Weichen. Ihre Verbände waren durcheinandergeraten. Ein Teil ihrer Kapitäne begann leewärts voranzusegeln, um sich weiteren Kämpfen zu entziehen<sup>6)</sup>. Um diese Zeit erlangten die Engländer auch vollständig die Luv<sup>7)</sup>. Nun schöpften sie neuen Mut. Die Mannschaft zeigte Eifer in der Verfolgung und gelobte bis zum Äußersten zu fechten<sup>8)</sup>. Gegen 4 Uhr war der Turm von Gravezande noch vom Kampfplatz aus zu sehen. Einige Zeit wurden die Flotten infolge widrigen Windes in der Richtung nach Goeree zu getrieben<sup>9)</sup>. Dann aber konnten die Engländer ihrem Gegner an Ter-Heijde, Scheveningen, Katwijk-aan-zee, Noordwijk-aan-zee

<sup>1)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 358; Holl. Mercurius, 1653, p. 75; Ontstelde zee, p. 139; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 514; Onze Mannen ter zee door Dr. D. F. Scheurleer, 's-Gravenhage 1912—13, I, 195. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 75; Letters rel. to the f. D. w., V, 421; Ontstelde zee, p. 142 (aber nicht de Hollandsche Tuin); Leven van M. de Ruiter, I, 137; Leven van C. Tromp, p. 139; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 514. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 363. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Thurloe, A. C. of the St. Papers, I, 396; Holl. Mercurius, 1653, p. 74, 78; Ontstelde zee, p. 142; Leven van C. Tromp, p. 127, 130. — <sup>5)</sup> Angl., II, 9, 6, Sammelband Baco von Verulam, No. 33. Wahrhaftiger Discurs zwischen einem holländischen und Engelländischen Schiffer, Amsterdam 1654, p. 11. — <sup>6)</sup> Thurloe, A. C. of the St. P., I, 392; L. v. den Bos, p. 545; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Letters rel. to the f. D. w., V, 170, 355, 368; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 69, 72; Holl. Mercurius, 1653, p. 76; Ontstelde zee, p. 140; Leven van M. de Ruiter, I, 129; Leven van C. Tromp, p. 129, 130; Memorials of the life of Penn, I, 502, das Zurückgehen vollzog sich aber nicht gleich nach 1 Uhr. — <sup>7)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 365, 379; Ontstelde zee, p. 140. — <sup>8)</sup> Angl., II, 9, 6, Sammelband Baco von Verulam, No. 33, p. 11. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 70; Letters rel. to the f. D. w., V, 172, 369; Leven van C. Tromp, p. 129; English Men of Action by Corbett, p. 92.

und Zandvoort vorbeifolgen<sup>1)</sup>. De With hatte um 4 Uhr geplant, noch einmal seinen Feinden entgegenzutreten und ein Rückzugsgefecht zu liefern. Er befand sich mit Pieter Florisz, Cornelis Taenman, Brederode, Jan Gideonsz Verburgh, Abraham van der Hulst, van der Werff und anderen an der Spitze der Nachhut. Vergeblich gab er verschiedene scharfe Schüsse ab, um die Kapitäne, ca. 24—26 an Zahl, die sich durch Flucht zu entfernen suchten, zur Umkehr zu veranlassen<sup>2)</sup>. In dem nachfolgenden Kampfe enterte Taenman ein fregattenähnliches feindliches Schiff, wurde aber von Providence, welche letzterem zu Hilfe geeilt, überwältigt. Taenman wurde als Gefangener nach Ipswich gebracht. Sein Fahrzeug aber, da es wegen vieler Beschädigungen zu sinken drohte, gegen 6 Uhr von den Engländern wieder verlassen. Als Jan Evertsz de Oude und M. de Ruijter 2./12./VIII. nach Texel fuhren, fanden sie dasselbe an der Nordseite der Maas auf Grund bei 14 Faden Wasser, nur mit den Stengen aus dem Meere ragend<sup>3)</sup>. Zirka 3 Stunden soll das neue Gefecht gedauert haben<sup>4)</sup>. Etwa folgende Schiffe und Kapitäne waren geflüchtet: vom Geschwader des Martin Tromp de Walvisch, Hendrik Huiskens, Joris Blok, Hillebrand Jeroensz de Moij, de Blok, het Huis van Nassau, de Moor, Jan Heck; vom Geschwader des Jan Evertsz de Oude de Bul, Jan Clije, Baijners, Jan Adriaan; vom Geschwader Pieter Florisz Gillis Matthijsz Kampen, Adriaan Bruijnsveld, Graaf Willem Nr. 2, Tijs Sijmensz Peereboom, Adriaan Houttuin, Poppe Branckes, vom Geschwader des M. de Ruijter den blauwen Arend, Jan Pietersz van Strijp (Strik, Skipp), Hendrik Klaasz van Etrick, Adriaan Cornelisz van Eckersloodt und andere<sup>5)</sup>. Circa 25 Schiffe davon hatten nur 400 Tote und Verwundete<sup>6)</sup>. Sie bahnten sich einen Weg durch die Sandbänke. Man soll Rufe gehört haben:

1) Ontstelde zee, p. 140; Leven van C. Tromp, p. 128. — 2) Letters rel. to the f. D. w., V, 356, 372, 397; L. v. den Bos, p. 545; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; L. van Aitzema, III, XXXIII, 832; Holl. Mercurius, 1653, p. 75, 76; Leven van M. de Ruijter, I, 129; Verhandelingen en onuitgeev. stukken door J. C. de Jonge, I, 185; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 514; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 80. — 3) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 70; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; L. v. d. Bos, p. 545; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392, 429; Holl. Mercurius, 1653, p. 75, 78; Ontstelde zee, p. 137, 142; Heath's Chronicle, III, 348; Letters rel. to the f. D. w., V, 356, 369, 421; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 93, 94; Leven van M. de Ruijter, I, 137; Leven van C. Tromp, p. 130, 139; Memorials of the life of Penn, I, 503, 537, Taenman fälschlich als Viceadmiral angesehen. — 4) Leven van C. Tromp, p. 129. — 5) L. van Aitzema, III, XXXIII, 832—833; L. v. den Bos, p. 545—546; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392, 447, 507—508; Whitelocke's Memorials, p. 544; Ontstelde zee, p. 141. — 6) Letters rel. to the f. D. w., V, 175.



„Alles ist verloren“<sup>1)</sup>. Ein großer Teil Feiglinge soll mit Musketen da geschossen haben, wo sie nicht einmal mit Kanonen das Ziel erreichen konnten, hatte also gefochten, ohne einen Schuß zu tun, der treffen konnte<sup>2)</sup>. Die Engländer behaupteten nicht ganz mit Unrecht, daß bei der so verminderten Flotte zuletzt nur 1—2 Flaggschiffe gewesen<sup>3)</sup>. Es hatten sich von 5 Geschwaderführern Jan Evertsz de Oude und M. de Ruijter vom Schlachtfeld entfernt. Die Flagge von Tromps Schiff, Brederode, war herabgeschossen, also waren nur noch diejenigen de Withs und des Pieter Florisz sichtbar<sup>4)</sup>. De Vrede I war untauglich geworden und mußte sich zurückhalten, de Moor war geflohen, het Wapen van Zeeland gesunken, de Fazant schwer beschädigt, ebenso Groningen. Das Fahrzeug Taenmans hatte sich im sinkenden Zustande von der Hauptabteilung entfernt. Es waren vermutlich von den 10 Unteradmiralen nur 4: Adriaan Nicolaasz Kempen, Jacob Kleijdick, Marcus Hartman, Frans Krijnsz Mangelaar I noch bei der Flotte geblieben. Die Flaggenzahl hatte sich mithin erheblich gemindert und mußte dem Gegner auffällig erscheinen

Der Wind war inzwischen westlicher geworden, er blies heftig aus SW, Regen war vorübergehend eingetreten wohl vor Mitternacht. Der Kurs NO nach Texel, den de With eingeschlagen, wurde dadurch begünstigt<sup>5)</sup>. Die Verfolgung der Engländer konnte in Anbetracht des harten Kampfes und der vielen beschädigten Schiffe nur eine flau und sehr langsame sein. Zum Abschneiden der feindlichen Fahrzeuge und Entern derselben kam es in letzter Zeit nicht mehr<sup>6)</sup>. Bei dem hellen Mondschein, der einige Zeit vorhanden, sollen sie, als sie genau erkannt hatten, wie geschwächt die holländische Flotte durch das Wegsegeln der vielen Feiglinge geworden, mit ihren schnellsten Seglern einen letzten Angriff versucht haben<sup>7)</sup>. Bis in die Veluwe (am Zuider-zee) wurde das Schießen der nachjagenden Engländer auf die holländische Nachhut noch gegen 12 Uhr nachts gehört<sup>8)</sup>. Um diese

---

1) Leven van C. Tromp, p. 129. — 2) Belgica ad. a. 1653—54, No. 6, Een Praetje van den ouden en nieuwen admiraal, p. 8. — 3) Heath's Chronicle, III, 348; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 72; Letters rel. to the f. D. w., V, 378; English Men of Action by Corbett, p. 92. — 4) A. de Wicquefort, II, 223. — 5) A. de Wicquefort, II, 223; Holl. Mercurius, 1653, p. 75; Letters rel. to the f. D. w., V, 368; Leven van C. Tromp, p. 128—129. — 6) Letters rel. to the f. D. w., V, 385; Ontstelde zee, p. 140. — 7) Ontstelde zee, p. 141; Leven van C. Tromp, p. 129; Rittmeyer, See kriege, I, 227; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 80. — 8) Holl. Mercurius, 1653, p. 75; Ontstelde zee, p. 140.

Zeit brachen sie die Verfolgung ab<sup>1)</sup>. Die Schlacht wird deshalb englischerseits auch Schlacht bei Camperdown genannt, weil die Engländer bis vor Camp (zwischen Egmond-aan-zee und Petten) verfolgt haben wollen<sup>2)</sup>. Wenn Monk seinen Brief datiert von Camperdown, so kann er dies wohl nur getan haben, um die Verfolgung länger und näher an Texel erscheinen zu lassen. Aber vor der Kastelruine des Geschlechtes derer van Brederode (zwischen Zandvoort und Wijk-aan-zee) wendeten die Engländer schon und schickten sich zur Heimkehr an<sup>3)</sup>. Monk soll verboten haben, Quartier zu geben, um die Flotte nicht zu schwächen, während des Gefechts durch Wegsenden von Fahrzeugen mit Prisen<sup>4)</sup>. Es bezog sich diese Verfügung also bloß auf die feindlichen Schiffe, nicht auf die Mannschaft der Gegner. Vor ihrem Abzug sollen die Engländer die Fahrzeuge, die zu einer Fahrt nach England nicht mehr imstande, verbrannt haben<sup>5)</sup>. Es können nur Vorratsschiffe oder Prisen gewesen sein. Die Nacht ankerten sie ungefähr 6 Meilen weg von der holländischen Küste<sup>6)</sup>. Im Kriegsrat 1./11./VIII. wurde beschlossen nach Southwoldbay zu segeln, wegen der vielen zerschossenen Schiffe, um die Verwundeten und Gefangenen wegzusenden und Verstärkungen zu empfangen. Der Verbrauch an Kugeln und Schießpulver war ein sehr großer gewesen. Das Bier war schlecht und knapp. Alles dies machte eine schnelle Rückkehr notwendig<sup>7)</sup>. 2./12./VIII. Monk war ungefähr 12—18 Meilen westlich von Texel entfernt, als er durch seine Galioten erfuhr, daß die Holländer sich in Sicherheit gebracht<sup>8)</sup>. 3./13./VIII. befand er sich 15 Meilen vor

---

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; L. v. den Bos, p. 545; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; Letters rel. to the f. D. w., V, 356; Leven van M. de Ruiter, I, 130; Leven van C. Tromp, p. 129; Memorials of the life of Penn, I, 503, 537. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 71; Memorials of the life of Penn, I, 501; II, 347; Diary of Thomas Burton ed. by John Towill Rutt, London 1828, Introduction, p. VI. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 75; Leven van C. Tromp, p. 129; vgl. De Nederl. Spectator 1866, No. 42, J. A. Alberdincq Thijm, p. 329—31, Een woord over de instandhouding der ruine van het huis te Brederode; *ibid.*, p. 329, Hofdijk. Het Kasteel en de Edelen van Brederode van Es 1861. — <sup>4)</sup> Baker's Chronicle, p. 637; The life of Monck by Gumble, p. 62; Letters rel. to the f. D. w., V, 175; Memorials of the life of Penn, I, 507; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 347; Rittmeyer, Seekriege, I, 227; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 81. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 129, 131. — <sup>6)</sup> Heath's Chronicle, III, 348. — <sup>7)</sup> L. van Aitzema, III, XXXIII, 833; Letters rel. to the f. D. w., V, 174—175, 391; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 200; Leven van M. de Ruiter, I, 130; Memorials of the life of Penn, I, 504, 537. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; A. de Wicquefort, II, 224; Holl. Mercurius, 1653, p. 76; Heath's Chronicle, III, 348; Leven van M. de Ruiter, I, 131.

Lowestoft<sup>1)</sup>. 4./14./VIII. war er 5—6 Meilen von Yarmouth entfernt<sup>2)</sup>. 5.—6./15.—16./VIII. gelangte er nach Southwoldbay<sup>3)</sup>. Ein Teil der Flotte war vor Yarmouth (s. später) und Harwich vor Anker gegangen oder nach Chatham gesegelt<sup>4)</sup>. 8./18./VIII. erschien Monk mit einer Abteilung vor Aldborough. Er forderte sofort 900 (500 Matrosen, 400 Soldaten) frische Leute für die Flotte<sup>5)</sup>, Da der größte Teil von Kugeln und Pulver verbraucht, ersuchte er um Schießvorrat sowie Segeltuch für Patronen, Papier und alte Tauenden<sup>6)</sup>. Zuzufolge des Mangels an Salpeter sollten laut Parlamentsakte die Keller und Ställe nach diesen untersucht werden<sup>7)</sup>. Mit Sehnsucht wurden 4000 Faß Pulver aus Hamburg erwartet<sup>8)</sup>. Anker und Kabel sollen vielen Schiffen ganz gefehlt haben<sup>9)</sup>. In allen Kirchen wurde gebeten, alte Leinwand für die Verwundeten abzugeben<sup>10)</sup>. 2000 Pfund waren bewilligt für Ketten und Schaumünzen, welche Goldschmied Thomas Simon; zu liefern hatte<sup>11)</sup>. Ketten und Schaumünzen wurden verteilt an Blake und Monk jede zu 300 £, an Penn und Lawson jede zu 100 £<sup>12)</sup>, 4 à 40 £ an 4 andere Flaggoftiziere<sup>13)</sup>. An niedere Offiziere und Seeleute wurden silberne Ketten mit Schaumünzen oder Geld verabfolgt<sup>14)</sup>. Cromwell selbst soll Monk diese Ehrengabe um den Hals gelegt und ihn zu einem prächtigen Mittagmahl eingeladen haben<sup>15)</sup>. Lord Strickland hatte die Übermittlung der anderen übernommen<sup>16)</sup>. Zum Tag der Danksagung wurde,

<sup>1)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 72; Letters rel. to the f. D. w., V, 174, 375. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 74; Letters rel. to the f. D. w., V, 381, 428. — <sup>3)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 77; Letters rel. to the f. D. w., V, 389, 428. — <sup>4)</sup> Thurloe, A. C. of the St. P., I, 484; Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 91; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 173, 374, 393, 399, 428; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54 VI, 72. — <sup>6)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 79, 108; Letters rel. to the f. D. w., V, 180, 392, 399, 414. — <sup>7)</sup> Belgica ad. a. 1653—54, No. 2, Schrijven van Consideratie, Rotterdam 1653, p. 1. — <sup>8)</sup> Ibid., p. 1. — <sup>9)</sup> Thurloe, A. C. of the St. P., I, 416; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 91. Man vermutete deshalb in England fälschlich, daß die Flotte von den Holländern überfallen worden. Bei dem heftigen Unwetter am 30./VII./9./VIII. und den späteren starken Windströmungen war ein Verlust von Ankern und Kabeln in größerem Maße leicht möglich. — <sup>10)</sup> Thurloe, A. C. of the St. P., I, 419; Correspondence of the family of Hatton ed. by E. M. Thompson, Printed for the Camden society, 1878, I, p. 9; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 89. — <sup>11)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 79; Letters rel. to the f. D. w., V, 398; Diary of Thomas Burton, Introduction, p. VII; From Howard to Nelson by Laughton, p. 111. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 834; Holl. Mercurius, 1653, p. 79; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 77; Heath's Chronicle, III, 349; Whitelocke's Memorials, p. 544; Memorials of the life of Penn, I, 517, 518; Diary of Thomas Burton, Introduction, p. VII. — <sup>13)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, p. 79; Letters rel. to the f. D. w., V, 398; Diary of Th. Burton, Introduction, p. VII. — <sup>14)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 518. — <sup>15)</sup> Ibid., I, 519. — <sup>16)</sup> Thurloe, St. P., I, 416.

25./VIII./5./IX. bestimmt<sup>1)</sup>. Die Angaben über die Verluste der Engländer an Kriegsschiffen schwankten zwischen 2<sup>2)</sup>, 7—8<sup>3)</sup>, 12—13<sup>4)</sup>, 14<sup>5)</sup>, 18—20<sup>6)</sup>. Als verloren sind Oak, Swan II (also 2 Kriegsschiffe) und der Brander Hunter gemeldet worden (s. früher). Vermutlich ist auch der Brander „the flying Renown“<sup>7)</sup> ein Opfer des Streites geworden. Nachweisbar sind aber nur die vorgenannten 3 Fahrzeuge als verloren bezeichnet worden. Wenn von den englischen Wracks, die an die holländische Küste gespült wurden, in den Berichten die Rede ist<sup>8)</sup>, so können dies nur die obenerwähnten Schiffe oder die verbrannten Vorratsschiffe sein. Die angegebene höhere Anzahl wird dem Sinken nahe gewesen und daher schon als gesunken angenommen worden sein. Die Meldungen über die Zahl der seeuntüchtig gewordenen Schiffe schwankten zwischen 25—26<sup>9)</sup>, 30<sup>10)</sup>, 25—35<sup>11)</sup>, 35<sup>12)</sup>, 40—41<sup>13)</sup>. Als dienstuntauglich oder sehr schwer beschädigt wurden aufgeführt: beim roten Geschwader: Worcester, Phoenix I, Laurel, William of London No. 2, Golden Cock, Triumph, Sophia II, Speaker; beim weißen: James, Andrew, Exeter Merchant, Portland, Assurance, Mayflower II, Portsmouth, Advantage; beim blauen: George, Vanguard, Prosperous I of London, Tulip, Dragon, Rainbow, Recovery I also 23 Schiffe (s. früher). Bei einigen Fahrzeugen soll hinten alles abgeschossen gewesen sein, andere ohne Bugspriet und Schiffsschnabel, die ganzen Vorderschiffe offen oder das ganze Steuerruder und der halbe Hinterstevan weg. Einige Kapitäne sollen an den Seiten ihrer Schiffe mit Teer bestrichene Segel, so groß wie Kutschwagen, angebracht haben, um damit die mastlosen Fahrzeuge besser zu bugsieren<sup>14)</sup>. Hätten die Engländer nicht zufällig 2 Schiffe aus Norwegen mit Masten, Pech und Teer vor Harwich angetroffen, hätten sie wohl den größten Teil ihrer beschädigten Fahrzeuge nach Chatham schicken

1) Heath's Chronicle, III, 349; Whitelocke's Memorials, p. 545; Holl. Mercurius, 1653, p. 79; Memorials of the life of Penn, I, 517; Correspondence of the family of Hatton, I, p. 9. — 2) Thurloe, A C. of the St. P., I, 401, 440; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 88; Sidney Papers ed. by R. W. Blencowe, London 1825, p. 155; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 85. — 3) Thurloe, A C. of the St. P., I, 428; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 96; Leven van M. de Ruiter, I, 130. — 4) Ontstelde zee, p. 143. — 5) Holl. Mercurius, 1653, p. 79. — 6) Ontstelde zee, p. 142. — 7) Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 43. — 8) Thurloe, A C. of the St. P., I, 440. — 9) Ontstelde zee, p. 143. — 10) Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 196. — 11) Thurloe, A C. of the St. P., I, 428, darunter 12 ohne Mast. — 12) Letters rel. to the f. D. w., V, 174. — 13) Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 96. — 14) Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, V, 200.

## 666 DIE SCHLACHT BEI TER-HEIJDE UND SCHEVENINGEN

müssen und so die Reparaturen nicht in Harwich ausführen können<sup>1)</sup>.

Die in Kriegsschiffe verwandelten Kauffahrer sollen besonders zerschossen gewesen sein<sup>2)</sup>. Auf 200 000 £ soll der an den Kampffahrzeugen verübte Schaden geschätzt worden sein<sup>3)</sup>. Viele Geschütze wurden demontiert<sup>4)</sup>.

Die Angabe der Zahl der getöteten Kapitäne schwankte zwischen 6—7<sup>5)</sup>, 7<sup>6)</sup>, 8<sup>7)</sup>. Viceadmiral James Peacock, die Kapitäne Edmund Chapman, John Taylor I vom roten Geschwader, Contreadmiral Thomas Graves I, die Kapitäne William Newman, William Rous vom weißen, Crisp vom blauen, also in Summa 7 wurden als im Kampf gefallen oder ihren Verletzungen erlegen bestätigt (s. vorher).

Die Menge der verwundeten Kapitäne schwankte zwischen 5<sup>8)</sup>, 6—7<sup>9)</sup>, 7<sup>10)</sup>, 8<sup>11)</sup>, 9<sup>12)</sup> Admiral Monk, die Kapitäne Owen Cox, John Stoakes vom roten Geschwader, Philip Holland, Leutnant Cuttle, Schiffer John Renown vom weißen, Contreadmiral Lawson, die Kapitäne John Seaman, Joseph Cubitt vom blauen, also in Summa 7, höhere wie gewöhnliche Schiffsbefehlshaber oder Offiziere wurden als verletzt gemeldet (s. vorher). Die Kapitäne der zu Kampffahrzeugen ausgerüsteten Handelsschiffe sollen sich zuerst der Heftigkeit des Streites, um letztere den Eigentümern zu erhalten, möglichst entzogen haben, aber zu anderen Kriegsschiffen versetzt, gut gefochten haben<sup>13)</sup>. Nur einige Kapitäne sollen etwas mehr die Zuschauer gespielt haben<sup>14)</sup>. Es ist bloß von einem Kriegsgericht über den Schiffsbefehlshaber Dey 17./27./VIII. die Rede<sup>15)</sup>.

Die Angabe der Zahl der getöteten Mannschaft schwankte

---

<sup>1)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 428; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 96. — <sup>2)</sup> Heath's Chronicle, III, 348. — <sup>3)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 428. — <sup>4)</sup> Ibid., I, 428; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 96. — <sup>5)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68, 78; Letters rel. to the f. D. w., V, 373. — <sup>6)</sup> Ontstelde zee, p. 143; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 88; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 834; Thurloe, A C. of the St. P., I, 416. — <sup>7)</sup> Baker's Chronicle, p. 637; The life of Monck by Gumble, p. 68; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 290; English Men of Action by Corbett, p. 93. — <sup>8)</sup> The life of Monck by Gumble, p. 68; The Memorials of E. Ludlow, I, 363; The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 290; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 834; Leven van M. de Ruiter, I, 130. — <sup>9)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 373. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78. — <sup>11)</sup> English Men of Action by Corbett, p. 93. — <sup>12)</sup> Ontstelde zee, p. 143. — <sup>13)</sup> Heath's Chronicle, III, 348. — <sup>14)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 76. — <sup>15)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 428.

zwischen 250<sup>1)</sup>, 300<sup>2)</sup>, 350<sup>3)</sup>, 3—400<sup>4)</sup>, 400<sup>5)</sup>, 500<sup>6)</sup>, 550<sup>7)</sup>, 500—600<sup>8)</sup>, 600<sup>9)</sup>, 700 (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 88), 300—1100<sup>10)</sup>, 1200<sup>11)</sup>. Die Engländer sollen viel Volk über Bord geworfen und im Meer bestattet haben, damit ihr Verlust nicht so groß erscheinen konnte<sup>12)</sup>. 2—300 Mann haben sie mindestens so beerdigt<sup>13)</sup>. Von Ter-Heijde bis Huisduin schwemmten Leichen an<sup>14)</sup>. Wir können wohl 600 Tote als der Wahrheit am meisten entsprechend annehmen.

Die Angabe der Zahl der verletzten Mannschaft schwankte zwischen 500—600<sup>15)</sup>, 600<sup>16)</sup>, 700<sup>17)</sup>, 800<sup>18)</sup>, 900<sup>19)</sup>, 1200—1300<sup>20)</sup> 1500<sup>21)</sup>. Die Engländer sollen ihre Verwundeten an verschiedene Orte geschickt haben, damit man ihre Zahl nicht ergründen konnte<sup>22)</sup>. Zu Aldborough sollen sich 250, zu Yarmouth 500, zu Harwich 140, zu Ipswich ca. 300—390 befunden haben<sup>23)</sup>. Auch zu Southwold und Dunwich hatte man mehrere untergebracht<sup>24)</sup>. Unter diesen werden wohl auch noch aus der vorigen Schlacht Beschädigte gewesen sein. Man hat vielleicht Kranke mit zu den Verletzten gerechnet. Die Mindestzahl der Verwundeten kann man aber zu 700 annehmen. Das Verhältnis der Verletzten zu den Toten wurde 3,2 : 1 angegeben<sup>25)</sup>. Diese Berechnung trifft jedoch hier nicht zu. Der Staatsrat hatte Sorge zu tragen für Unterstützung und Verpflegung der verstümmelten und kranken Seeleute und Sol-

<sup>1)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 544; Letters rel. to the f. D. w., V, 173; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 834; Memorials of the life of Penn, I, 504; Sidney Papers ed. by Blencowe, p. 155; Correspondence of the family of Hatton, I, 9. — <sup>2)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 401; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 88. — <sup>3)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 415; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 88. — <sup>4)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 420. — <sup>5)</sup> Baker's Chronicle, p. 637; The life of Monck by Gumble, p. 68; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 290; Leven van M. de Ruiter, I, 130. — <sup>6)</sup> Heath's Chronicle, III, 348. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78. — <sup>8)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 373. — <sup>9)</sup> A. de Wicquefort, II, 224; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>10)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 428. — <sup>11)</sup> Ibid., I, 448. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78. — <sup>13)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 448. — <sup>14)</sup> Ibid. — <sup>15)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 373. — <sup>16)</sup> Ibid., V, 173, 375; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68, 72. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 388; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 72; Whitelocke's Memorials, p. 544; Thurloe, A C. of the St. P., I, 401, 416; The life of Monck by Gumble, p. 68; The Memoirs of E. Ludlow, I, 363; The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 290; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 88; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 834; Leven van M. de Ruiter, I, 130; Memorials of the life of Penn, I, 504; Correspondence of the family of Hatton, I, 9. — <sup>18)</sup> Heath's Chronicle, III, 348. — <sup>19)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78. — <sup>20)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 428; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 96. — <sup>21)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 448. — <sup>22)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78. — <sup>23)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 428; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 88. — <sup>24)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 399. — <sup>25)</sup> Letters rel. to the f. D. w., IV, 14.

daten wie für Witwen und Waisen<sup>1)</sup>. Richter hatten zu sorgen, daß außer Witwen Testamentsvollstrecker von Matrosen und Soldaten zur Verfertigung von Testamentsbestätigungen und Auswirkung von Austeilungen zugelassen wurden<sup>2)</sup>.

1./11./VIII. Es herrschte rauher Südwestwind. De With fuhr morgens von vor Wijk-aan-zee nach Texel zu. Die Bevollmächtigten hatten ihn durch abgesandte Galioten vergeblich ermahnt in See zu bleiben<sup>3)</sup>. Bei den vielen Feiglingen und wegen der Menge sehr zerschossener Schiffe konnte er diesem Ansuchen keine Folge leisten<sup>4)</sup>. Durch den heftigen Südwestwind fiel der beschädigte Fockmast des Kapitän Roelandsz (s. früher) über Bord<sup>5)</sup>. Das Fahrzeug mußte bugsirt werden<sup>6)</sup>. De With fertigte eine Galiote nach Texel ab, um erfahrene Lotsen von dort zu holen, mit deren Hilfe er ein gesichertes Einlaufen bewerkstelligen konnte<sup>7)</sup>. Bis abends blieb er vor Petten mit der Hauptabteilung<sup>8)</sup>. Dann segelte er nach Texel hinein, geführt von Lotsen, die vorausfuhren mit mehreren Lichtern auf den Hinterteilen ihrer Schalluppen<sup>9)</sup>.

Nach der Maas sollen außer Jan Evertsz de Oude, M. de Ruijter, Nicolaas Aldersz, Korstiaan Eldersz, Gorcum, 1 Ostindienfahrer (wohl Prinses Louisa I), 1 Harlinger Fahrzeug noch Jan van Kampen entkommen sein<sup>10)</sup>, die ersteren 6 zuerst nach Hellevoetsluis<sup>11)</sup>. Simon Cornelisz kam nach Rotterdam (s. früher), also in Summa 9 Schiffe<sup>12)</sup>. Die Angabe der nach Texel geflüchteten Fahrzeuge schwankte zwischen 84<sup>13)</sup>, 90<sup>14)</sup>, 94<sup>15)</sup>, 98<sup>16)</sup>. Wir können die Zahl 90 als die glaubwürdigste annehmen, da dieselbe von de With selbst bestätigt wird. Rechnen wir 12 Schiffe als verloren ein-

<sup>1)</sup> Diary of Thomas Burton, Introduction, p. VI. — <sup>2)</sup> Ibid., p. VIII—IX. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832, 834; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; Letters rel. to the f. D. w., V, 356, 385; L. v. den Bos, 545; Ontstelde zee, p. 141; Leven van M. de Ruiter, I, 130; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833, 834; Thurloe, A C. of the St. P., I, 393; Verhandelingen en onuitgeev. stukken door J. C. de Jonge, I, 185. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Thurloe, A C. of the St. P., I, 392; L. v. d. Bos, p. 545; Letters rel. to the f. D. w., V, 357. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832. — <sup>7)</sup> Ibid., III, XXXIII, 833; Thurloe, A C. of the St. P., I, 393. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 76; Ontstelde zee, p. 141. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; Ontstelde zee, p. 141; A. de Wicquefort, II, 223; Heath's Chronicle, III, 348; Leven van M. de Ruiter, I, 131; Memorials of the life of Penn, I, 503; Verhandelingen en onuitgeev. stukken door J. C. de Jonge, I, 185. — <sup>10)</sup> Ontstelde zee, p. 142. — <sup>11)</sup> Helfurd-Slucce (Thurloe, A C. of the St. P., I, 402). — <sup>12)</sup> Vgl. Letters rel. to the f. D. w., V, 383, 8—10 Fahrzeuge. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 421; Leven van M. de Ruiter, I, 131; Leven van C. Tromp, p. 139. — <sup>14)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 832; Thurloe, A C. of the St. P., I, 402; Letters rel. to the f. D. w., V, 384; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 2. — <sup>15)</sup> Ontstelde zee, p. 128. — <sup>16)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 76.

schließlich desjenigen von Cornelis Pietersz Taenman und de Gerechtigheid als zwischen Zandvoort und Scheveningen befindlich noch dazu, so erhalten wir die Schiffszahl 112 wieder, wie in vorliegender Liste verzeichnet.

Jan Evertsz de Oude hatte mittags 1./11. VIII. zu Goeree M. de Ruijter angetroffen<sup>1)</sup>. Beide fuhren in einer Galiote zur Hauptabteilung nach Texel, wo sie 3./13. VIII. ankamen<sup>2)</sup>. Es wurden Abgeordnete der Generalstaaten beauftragt, den Zustand des Schiffs von Jan Evertsz zu untersuchen. Sie fanden denselben nicht so schlecht, wie er angegeben gewesen<sup>3)</sup>. Gleichwohl ergab die Prüfung, daß *Hollandia I* nicht wiederherzustellen war<sup>4)</sup>. Das Verhalten von Jan Evertsz de Oude wurde gebilligt<sup>5)</sup>. Die Holländer konnten sich keinen Sieg zuerkennen. Sie waren verfolgt worden und hatten sich in ihre Häfen zurückziehen müssen. Sie hatten aber auch ihrem Gegner solche Verluste beigebracht, daß er zur Unterbrechung der Blockade gezwungen war. Dieses war für sie zunächst von unbeschreiblich hohem Wert. Die Engländer mußten an der englischen Küste erst ihre Flotte wieder ergänzen, wenn sie eine neue Schlacht liefern oder die Unterbindung des holländischen Handels mit Erfolg in ausreichendem Maße wieder fortsetzen wollten.

Die Angaben über die Verluste der Holländer an Kriegsschiffen schwankte zwischen 7—8<sup>6)</sup>, 9<sup>7)</sup>, 10<sup>8)</sup>, 6—13<sup>9)</sup>, 14<sup>10)</sup>, 20<sup>11)</sup>, 26<sup>12)</sup>, 27<sup>13)</sup>, 30<sup>14)</sup>, 33<sup>15)</sup>, 30—40<sup>16)</sup>, 40<sup>17)</sup>. Im Geschwader Tromps gingen verloren: *de gouden Dolphijn*, *de Star*, *het Huis van Nassau*; in denjenigen von Jan Evertsz de Oude: *het Wapen van Zeeland* (*de Zeeuwsche Leeuw*), *Westcapelle I*, *de Eendracht van Zierikzee*,

<sup>1)</sup> Leven van C. Tromp, p. 138. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 377, 421; Leven van C. Tromp, p. 139; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 76. — <sup>3)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 385. — <sup>4)</sup> Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 78. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 77. — <sup>6)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, I, 2. — <sup>7)</sup> A. de Wicquefort, II, 224; Thurloe, A C. of the St. P., I, 411, 421; Letters rel. to the f. D. w., V, 175; Leven van C. Tromp, p. 139. — <sup>8)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 421; Leven van M. de Ruiter, I, 131. — <sup>9)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 419, 448; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 6. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 369, 383; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 70; Ontstelde zee, p. 142. — <sup>11)</sup> Thurloe, A C. of the St. P. I. 401; Letters rel. to the f. D. w., V, 372; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 68. — <sup>12)</sup> Heath's Chronicle, III, 348; Memorials of the life of Penn, I, 505. — <sup>13)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 545. — <sup>14)</sup> Ibid., p. 544; Sidney Papers ed. by Blencowe, p. 155; Correspondence of the family of Hatton, I, 9; Memorials of the life of Penn, I, 504. — <sup>15)</sup> The life of Monck by Gumble, p. 58; Baker's Chronicle, p. 637. — <sup>16)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 834. — <sup>17)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 378, 397; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 78.



das Schiff von Adriaan Bankert, Antonius Bonadventure, in demjenigen von de With; de Rosenkrans, *Hollandia III*; in demjenigen des Pieter Florisz: das Schiff des Cornelis Pietersz Taenman, in demjenigen des M. de Ruijter Mercurius (s. vorher), also 12 Schiffe in Summa. Das Schiff des Taenman wird wohl nicht durchweg als zugrunde gegangen angenommen worden sein, weil seine Mastspitzen noch sichtbar.

Als dienstuntauglich oder schwer beschädigt waren anzusehen: im Geschwader Tromps: Brederode, de Vrede I, Overijssel, de gouden Reaal, Amsterdam, Pelikaan I, de Hollandsche Tuin, Prins Willem No. 1, Zutphen I, Engel Gabriel; in demjenigen des Jan Evertsz de Oude: *Hollandia I*, de Bul; in demjenigen von de With: de Vrijheid, Leeuwarden, Gorcum, das Schiff des Simon Cornelisz, de Fazant, de Jonas; in demjenigen des Pieter Florisz: Zeven-Wouden, Groningen, Kampen; in demjenigen des M. de Ruijter: het witte Lam, *Zeelandia II*, de Gerechtigheid, also in Summa 24 (s. vorher), ungerechnet die Schiffe des Korstiaan Eldersz und Nicolaas Aldersz, denen wohl nur befohlen war, andere zu schleppen, weil sie selbst nicht mehr recht gebrauchsfähig. 40 Fahrzeuge sollen, da sie nach und nach beizeiten das Weite gesucht (s. vorher), fast gar nicht beschädigt worden sein, darunter soll sich ein Kriegsschiff befunden haben, ohne Tote und Verwundete, mit nur einem Schuß durch den Mast<sup>1)</sup>.

Getötet wurde nur der Admiral Martin Tromp. Verletzt wurden Jan Evertsz de Oude, Cornelis Evertsz de Jonge, Nicolaas Marreveld und sein Schiffer. Gefangen genommen wurden Gerbrand Schatter, Schaeff, Cornelis Evertsz de Oude, Nicolaas Jansz Zanger, Andries Fortuin, Adriaan Bankert, Jan de Haes, Frederik Stellingwerf, Cornelis Pietersz Taenman (s. vorher).

Die Angabe, betreffend die gefallene Mannschaft, schwankte zwischen 4—500<sup>2)</sup>, 500<sup>3)</sup>, 600<sup>4)</sup>, 300—1100<sup>5)</sup>, 1200<sup>6)</sup>. Als ertrunken wurden 1500<sup>7)</sup>, auch 2000<sup>8)</sup> gemeldet. Die Angabe be-

1) *Holl. Mercurius*, 1653, p. 78; Thurloe, A C. of the St. P., I, 419; *Brieven geschre-*  
*tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St.*, I, 5; V, 194. — 2) *Ontstelde zee*, p. 142;  
Thurloe, A C. of the St. P., I, 448. — 3) *Holl. Mercurius*, 1653, p. 78; *Leven van M. de*  
*Ruiter*, I, 132; *Leven van C. Tromp*, p. 130; *Bescheiden uit vreemde Archieven door*  
*Colenbrander*, I, 84. — 4) A. de Wicquefort, II, 224. — 5) *Letters rel. to the f. D. w.*,  
V, 173. — 6) *Memorials of the life of Penn*, I, 507. — 7) *Memorials of the life of Penn*,  
I, 507. — 8) *Cal. of the St. P. D. S.*, 1653—54, VI, 68; *Letters rel. to the f. D.*  
*w.*, V, 373.

züglich der verletzten Mannschaft schwankte zwischen 200 (Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 84), 700<sup>1)</sup>, 12—1300<sup>2)</sup>, 2500<sup>3)</sup>. Die Angabe über die gefangenen oder von den Engländern geborgenen Mannschaften schwankte zwischen 6—700<sup>4)</sup>, 700<sup>5)</sup>, 1000<sup>6)</sup>, 1000—1200<sup>7)</sup>, 1200<sup>8)</sup>. Wir können wohl ca. 1000 Gefallene und Ertrunkene, gegen 1000 Verwundete und mindestens 1000 Gefangene, also in Summa 3000 annehmen<sup>9)</sup>. Daß die Holländer 10 Mann: 1 Engländer verloren haben sollen<sup>10)</sup>, weisen wir zurück. Die Gefangenen wurden zu Ipswich und Chelsea untergebracht<sup>11)</sup>. Die Engländer retteten möglichst viel Holländer vor dem Ertrinken. Ihr Sieg mußte, je größer die Gefangenenzahl, desto erheblicher erscheinen<sup>12)</sup>.

Zirka 36 Kapitäne wurden von de With wegen Pflichtver-säumnis angeklagt<sup>13)</sup>. Auch Pieter Florisz war mit einigen Schiffsbefehlshabern seines Geschwaders unzufrieden<sup>14)</sup>. In Summa hatten 30—40 ihre Schuldigkeit nicht getan<sup>15)</sup>. Die meisten derselben wurden für frei erklärt, weil sie zu kleine Fahrzeuge mit zu leichtem Geschütz gehabt<sup>16)</sup>. Nur ungefähr 16 wurden gefangen-gesetzt<sup>17)</sup>. Der Scharfrichter und 3 Gehilfen (Unterscharfrichter, scheerders) gingen an Bord von Overijssel, wo sich die verhafteten Kapitäne befanden<sup>18)</sup>. Bürgermeister Witsen war Vorsitzender des Kriegsgerichts<sup>19)</sup>. 30./IX. wurde das Urteil gesprochen. Adriaan Houttuin wurde dreimal gekielholt. Er wurde zu lebens-länglichem Zuchthaus und 1000 Gulden Geldstrafe verurteilt. Hendrik, Leutnant des Kapitän Jan Pietersz van Strijp (Strick,

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78; Ontstelde zee, p. 142; Leven van M. de Ruiter, I, 132; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>2)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 173; vgl. Thurloe, A C. of the St. P., I, 448. — <sup>3)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 507. — <sup>4)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1553—54, VI, 68; Letters rel. to the f. D. w., V, 372. — <sup>5)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 132; Leven van C. Tromp, p. 130. — <sup>6)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 88; Thurloe, A C. of the St. P., I, 401, 420; Whitelocke's Memorials, p. 154 L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833; The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 290; Sidney Papers ed. by Blencowe, p. 155; Memorials of the life of Penn, I, 504; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 85. — <sup>7)</sup> Memorials of the life of Penn, I, 507. — <sup>8)</sup> The life of Monck by Gumble, p. 68; Baker's Chronicle, p. 637. — <sup>9)</sup> Vgl. Whitelocke's Memorials, p. 544; Memorials of the life of Penn, I, 504. — <sup>10)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 253. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 80. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 78. — <sup>13)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 385. — <sup>14)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 76. — <sup>15)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 448. — <sup>16)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 834, 836; Leven van M. de Ruiter, I, 139; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 519. — <sup>17)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 206, 363; Thurloe, A C. of the St. P., I, 418, poena ad paucos, sed metus ad plures pervenit; *ibid.*, I, 439, 447. — <sup>18)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 447. — <sup>19)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 207.

Skipp), wurde dreimal gekielholt und zu 20 Jahren Zuchthaus verurteilt. Kapitän Jan Clije hatte mit dem Strick um den Hals stehend sein Urteil anzuhören. Sein Schwert wurde vor seinen Füßen zerbrochen. Vom Scharfrichter empfing er einen Tritt ins Hinterteil. 600 Gulden Strafe und die Prozeßkosten hatte er zu bezahlen. Er wurde für einen Schurken erklärt. Tijsz Sijmencz Peereboom wurde abgesetzt; er erhielt 4 Jahre Zuchthaus und 600 Gulden Strafe. Der Leutnant des Kapitän Huiskens mußte mit dem Strick um den Hals sein Urteil anhören, das auf 3 Jahre Zuchthaus lautete<sup>1)</sup>. Kapitän Hendrik Klaasz van Etrick wurde abgesetzt und mußte 200 Gulden Strafe entrichten, Gillis Matthijsz Kampen 200, ein zeeländischer Kapitän, wohl Cornelis Tebij (Tijbe), 150, Poppe Branckes 100, Adriaan Bruijnsveld 30<sup>2)</sup>. Aus der Gefangenschaft entlassen wurden, weil für unschuldig befunden, die Kapitäne Jan Pietersz van Strijp (Strick, Skipp), Baijners, Jan Heck, Jan Adriaan, Adriaan Cornelisz van Eckerslootd, Joris Blok<sup>3)</sup>.

Der Leichnam Martin Tromps wurde 2./12./VIII. unter dem Geschützdonner aller Kriegsschiffe bei Helder ans Land gebracht. In einer Kutsche wurde derselbe den Strand entlang nach 's-Gravenhage gefahren und von da im Kahn zu Wasser nach Delft geleitet<sup>4)</sup>. Am Haager Torweg zu Delft wurde er in Empfang genommen<sup>5)</sup> und 5./IX. im Chor der alten Kirche in einem neuen Grabgewölbe beerdigt. 400 Mann von der Leibwache der Generalstaaten und 4 Kompanien der Delfter Bürger wohnten der Feier bei mit gesenkten Fahnen, Piken und Musketen. Sie hatten als Ehrensalut dreimal hintereinander zu schießen, ebenso die in der Nähe befindlichen Geschütze. 4 Trompeter und eine Anzahl Trommler, deren Trommeln mit Trauertüchern bekleidet, waren zugegen. Eine Kompanie zu Fuß marschierte mit gesenkten Gewehren in der rechten Hand dem Sarge voraus. Jan Evertsz de Oude, M. de Ruijter, Pieter Florisz und Gideon de Wildt (Wilde) hatten jeder einen Zipfel (Ecke) des Tuches zu halten, womit der Sarg bedeckt. Letzteren trugen 16 Kapitäne<sup>6)</sup>. 100 000 Gulden waren für das Grabmal bewilligt worden. Von Jan van Kampen wurde

<sup>1)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 507; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 519. — <sup>2)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 508. — <sup>3)</sup> Ibid., I, 447. — <sup>4)</sup> Ibid., I, 413; Holl. Mercurius, 1653, p. 80, 86, 87; Leven van C. Tromp, p. 131. — <sup>5)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 439. — <sup>6)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 420, 436, 439, 456; Holl. Mercurius, 1653, p. 87; Leven van C. Tromp, p. 131; The life of R. Deane by J. B. Deane, p. 665—666.

das Denkmal verfertigt. Auf der Vorderseite des Fußgestells befand sich eine mit weißem Marmor eingefasste Tafel, worauf eine Beschreibung der letzten Schlacht eingraviert war. Hinter der Statue auf dem Fußgestell war eine Tafel von kariertem Marmor mit einer Grabschrift aufgestellt. Eine zweite Grabschrift von Professor Thijsius und Widmungen in Versen vom Dichter Joost van den Vondel waren am Grabmal eingemeißelt<sup>1)</sup>. Cornelis Tromp, der älteste Sohn, sollte zum Oberbefehlshaber der Mittelmeerflotte ernannt werden<sup>2)</sup>. Dem dritten Sohn, Jan Tromp, sollte die Kompanie des verstorbenen Kapitän Sijmen van der Does verliehen werden<sup>3)</sup>. Der Leibknecht Tromps, Gerrit Simons, wurde von der Admiralität von der Maas zum Leutnant auf dem Schiff des Kapitän Paulus van der Kerkhoven ernannt<sup>4)</sup>.

### De Withs Seezug und die letzten Ereignisse zur See bis zum Friedensschluß.

Jan Evertsz de Oude forderte, nach Texel gekommen, den Oberbefehl über die Flotte, den ihm de With, als Viceadmiral von Holland, nicht einräumen wollte<sup>5)</sup>. Er wollte auch nicht mit letzterem zusammen in See gehen, deshalb übertrug man ihm die Aufsicht über den Schiffbau<sup>6)</sup>. Da sein Sohn so schwer an seiner Verwundung erkrankt war, daß jede Stunde dessen Tod zu erwarten stand, war es für Jan Evertsz schließlich ganz erwünscht, zu Hause bleiben zu können<sup>7)</sup>. Man mußte über die uneinigen Oberoffiziere jetzt jemand setzen, der ihnen Respekt einflößte und die Stelle Martin Tromps ausfüllte<sup>8)</sup>. Man schlug vor: 1. Lodewijk van Nassau, Herrn van Beverwaert (s. genealogische Tafel), 2. Jacob van Wassenaar, Herrn van Obdam, 3. Dirk Pietersz Roodhofs (Roo-Bal, Readhead), Bürgermeister von Purmerend in Nordholland<sup>9)</sup>. Der erstere hatte wenig Neigung zu diesem Amt, obwohl sein älterer Bruder schon dasselbe innegehabt<sup>10)</sup>. Der

<sup>1)</sup> Leven van C. Tromp, p. 135. — <sup>2)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 437. — <sup>3)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 196, 207. — <sup>4)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 518; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 364. — <sup>5)</sup> Letters rel. to the f. D. w., V, 377; Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 78. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 837. — <sup>7)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 447; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 83, 84. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 837. — <sup>9)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 412; L. v. Aitzema, III, XXXIII, 837; A. de Wicquefort, II, 227; Leven van M. de Ruiter, I, 144—145. — <sup>10)</sup> A. de Wicquefort, II, 227; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 207.

zweite forderte den Titel Admiral, Verfügung über die Besetzung der unteren Stellen (Kapitäne und Leutnants), Vermehrung des Gehalts, Beibehaltung seiner bisherigen Ämter, Versorgung seiner Frau und Kinder und keine Verantwortung für Fehler, die er aus Unkenntnis begangen. Der Titel Admiral und die Verfügung über die Besetzung der unteren Stellen wurde ihm abgeschlagen<sup>1)</sup>. Er nahm den Oberbefehl über die Flotte an. Seine Wahl wurde 14./24./IX. bestätigt<sup>2)</sup>. M. de Ruijter und Cornelis Adriaans Kruik sollen später zu seinen Ratgebern an Bord seines Flaggschiffs eine Zeitlang ausersehen gewesen sein<sup>3)</sup>. De With hatte inzwischen den Befehl erhalten, mit den am wenigsten beschädigten Schiffen auszulaufen, um ungefähr 4—500 Handelsfahrzeuge (7 Ostindienfahrer, die Ostsee- und Nordenfahrer) aus Texel und Vlie nach dem Öresund zu geleiten und auf dem Heimwege ca. 60—100 Schiffe (5 bis 8 Ostindienfahrer, Westindien-, Mittelmeer-, Italien-, Spanien- Portugal- und Frankreichfahrer) zurückzubringen<sup>4)</sup>. Verschiedene holländische Kauffahrer hatten sich schon auf eigene Hand auf den Weg zur Heimat gemacht (siehe später). Um 1./11./IX. segelten de With, de Ruijter, Pieter Florisz mit ca. 50 Kriegsschiffen und der Handelsflotte aus Texel<sup>5)</sup>. Sie fuhren an der Doggerbank vorbei, entwischten aber den Engländern<sup>6)</sup>. Am 4./14./IX. war de With nahe Horns Riff, westlich von Jütland, (Jütische Riff)<sup>7)</sup>. Gegen 10./20./IX. befand er sich unterhalb Kap Skagen (Skagens Horn, Skager Riff)<sup>8)</sup>. 20./30./IX. traf er zusammen mit etwa 14 dänischen Kriegsschiffen und demjenigen Teil der holländischen Handelsflotte, welchem diese Schutz gewährt, beim Versammlungsplatz zwischen Kap Skagen und Hirs-

<sup>1)</sup> A. de Wicquefort, II, 227; Leven van M. de Ruiter, I, 145—146. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 837; L. v. d. Bos, p. 549; Holl. Mercurius, 1653, p. 88; Thurloe, A. C. of the St. P., I, 456, 507; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 9; V, 221, 374; Leven van M. de Ruiter, I, 146. — <sup>3)</sup> Thurloe, A. C. of the St. P., I, 496; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 9; V, 227, 374; Leven van M. de Ruiter, I, 147. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 833, 836; Whitelocke's Memorials, p. 546; Thurloe, A. C. of the St. P., I, 396, 412, 413, 414, 419, 460; Letters rel. to the f. D. w., V, 393, 396; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 6; V, 195, 214; Leven van M. de Ruiter, I, 140. — <sup>5)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 546; Holl. Mercurius, 1653, p. 85; Thurloe, A. C. of the St. P., I, 414, 447, 460; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 9; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. van H. ende W.-V., I, 113; Leven van M. de Ruiter, I, 140. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 85. — <sup>7)</sup> Thurloe, A. C. of the St. P., I, 496; Holl. Mercurius, 1653, p. 92; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 10. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 842; Thurloe, A. C. of the St. P., I, 496, 513; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 13, 34; Leven van M. de Ruiter, I, 140.

holm uordöstlich von Frederikshavn<sup>1</sup>). Auf der Rückfahrt stießen zu de With Kauffahrer in Mandal (Mardou, Maerden, Amt Lister) und in Flekkefjord (Amt Lister og Mandal)<sup>2</sup>). Er fuhr wieder an der Doggerbank vorbei<sup>3</sup>). 1./XI. war er 15 Meilen von Texel entfernt<sup>4</sup>). 3./XI. kam er an die holländische Küste zurück mit 5 Ostindienfahrern und nahezu 400 anderen Handelsfahrzeugen<sup>5</sup>).

Weniger glücklich waren die Holländer in der Schädigung der feindlichen Schifffahrt gewesen. Man hatte 17 holländischen Kriegsschiffen befohlen, aus Texel zu segeln und vor der Elbe zu kreuzen, um auf ca. 23 englische Hamburgfahrer zu passen, die mit Pulver, Salpeter, Masten, Brettern, Hanf und Seilwerk beladen und nur 5 Begleitfahrzeuge bei sich hatten<sup>6</sup>). Die letzteren waren 24./VIII./3./IX. unter Thomas (John) Hayward (Gillyflower) abgefahren nach dort<sup>7</sup>). Eine andere Abteilung unter den Kapitänen Roger Martin (Bristol) und William Hill (Worcester) hatte bis Helgoland zu kreuzen und sich evtl. mit der Hamburgflotte zu deren Schutz zu verbinden<sup>8</sup>). 2./X. waren die Holländer abgefahren, aber an demselben Tage hatten die Engländer (Handelsfahrzeuge wie Begleitschiffe) schon den Hamburger Hafen verlassen und waren nach der Themse zu gesegelt<sup>9</sup>). Die ersteren kamen also 2 Tage zu spät an, ihre Beute war ihnen schon entschlüpft<sup>10</sup>). Sie hatten sich danach mit de Withs Flottenabteilung zu vereinen<sup>11</sup>). Man brachte in Vorschlag, etwa 30 Fahrzeuge zwischen Horns Riff (Jütsches Riff) und Flekkefjord, auf die zurückgebliebenen Kauffahrer aus Bergen und der Ostsee warten,

<sup>1</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 843; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 18; Leven van M. de Ruiter, I, 140; vgl. Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 167, unterhalb Skaw. — <sup>2</sup>) Holl. Mercurius, 1653, p. 92; Thurloe, A C. of the St. P., I, 497, 539; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 109; Leven van M. de Ruiter, I, 140. — <sup>3</sup>) Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 250. — <sup>4</sup>) Thurloe, A C. of the St. P., I, 557. — <sup>5</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 838, 843; Thurloe, A C. of the St. P., I, 557; Whitelocke's Memorials, p. 549; Holl. Mercurius, 1653, p. 92; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 110; V, 252; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., I, 115; Rittmeyer, Seekriege, I, 228. — <sup>6</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXIII, 837; Thurloe, A C. of the St. P., I, 497, 523; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 163, 180; Whitelocke's Memorials, p. 547; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 15; V, 228, 379. — <sup>7</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 411; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 104, 180. — <sup>8</sup>) Letters rel. to the f. D. w., V, 395; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 125, 176, 493. — <sup>9</sup>) Thurloe, A C. of the St. P., I, 523; Whitelocke's Memorials, p. 547; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 15, 18; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 180. — <sup>10</sup>) Thurloe, A C. of the St. P., I, 529; Whitelocke's Memorials, p. 547. — <sup>11</sup>) Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 15, 18.

und die Hauptflotte unter de With zwischen Doggerbank und der holländischen Küste kreuzen zu lassen<sup>1)</sup>. Man erwog den Plan, mit der ganzen Flotte nach Margate-Road zu segeln und die Themse durch Versenken von Schiffen, erstens am Eingang vom Kanal aus, zweitens an demjenigen über die Sandbänke, zu blockieren. Aber die Flotte mußte erst mit Lebensmitteln versehen werden, um ein solches Vorhaben ausführen zu können<sup>2)</sup>. De Withs Flotte, bis auf ca. 70 Kriegsschiffe angewachsen, fuhr wieder aus Texel 4./14. XI., um mehr Raum zu haben bei der Einnahme von Vorräten. Sie hatte nahe Petten, 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Meilen westlich von Kijkduin (Huisduin) die Anker ausgeworfen, als vom Freitag bis Montag 9.—11./19.—21./XI. ein orkanartiger Sturm aus WNW und NW mit Schneegestöber eintrat. Viele Fahrzeuge verloren die Anker, 16 das Steuerruder, 15—23 wurden mastlos, 14—20 gingen ganz unter, 470 Geschütze versanken, 1300—2000 Mann kamen dabei um<sup>3)</sup>. Als vernichtete Schiffe wurden genannt: de gekroonde Liefde (Marcus Hartman tot), Gouda I (Jan Egbertsz Ooms), St.-Vincent (Kleijntje), de Gerechtigheid (Jacob Swart I, tot), de Moorin (Cornelis Cornelisz Jol), Koning David (Vogelzang), Graaf Hendrik (Wagenaar), Vlissingen I (Adriaan Nicolaas Kempen), de gouden Leeuw van Middelburg (Jacob Adriaansz Pense), Prins Willem No. 1 (Jan Jansz Boerman), Prinses Louisa I (Cornelis Tebij (Tijbe), het Raadhuis van Medemblik (Jan Rootjes), Nieuw-Amsterdam (Jan Gideonsz Verburgh), de kleine Genoa (M. de Ruijter)<sup>4)</sup>. Wäre die Flotte nicht so weit ab von der Küste gewesen, würden noch mehr Fahrzeuge zertrümmert worden sein<sup>5)</sup>. Vergeblich soll selbst de With davor gewarnt haben, bei so vorgerückter Jahreszeit, die Ehre des Staates als Unbesiegter zu

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 838; vgl. J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V.*, I, 115. — <sup>2)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 557; *Diary of Thomas Burton*, ed. by Rutt. III, 381; *History of the Commonwealth by Gardiner*, II, 362; *Oud-Holland*, 1899, I. Aflev., p. 45. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, III, XXXIII, 838; *Heath's Chronicle*, III, 355; *Whitelocke's Memorials*, p. 549; *Holl. Mercurius*, 1653, p. 92; *Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St.*, I, 36, 37; V, 252, 255, 259; Thurloe, A C. of the St. P., I, 571, 573; *Cal. of the St. P. D. S.*, 1653—54, VI, 252, 261, 274; *Leven van M. de Ruiter*, I, 141—142; *Leven van C. Tromp*, p. 140; *Diary of Thomas Burton*, ed. by Rutt. III, 381; *Die Politik Cromwells in der Auffassung des John Thurloe von Dr. Sigismund Freiherr von Bischoffshausen*, Innsbruck 1899, Anhang, p. 146, 152; *Verhandeligen en onuitgegeev. stukken door J. C. de Jonge*, I, 187; *Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge*, I, 520—521; *De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks*, I, 367; *Rittmeyer*, *Seekriege*, I, 228. — <sup>4)</sup> *Holl. Mercurius*, 1653, p. 93; *Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St.*, I, 37; V, 259; *Theatri Europaei. Hist. Beschr.*, VII, p. 451. — <sup>5)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 573.

erscheinen, nicht zu weit zu treiben und die ganze Flotte unnötig aufs Spiel zu setzen<sup>1)</sup>. Früher hatte man am 1./XI. die Schiffe abgetakelt (siehe früher). Da nur sehr wenige Fahrzeuge ohne Schaden davongekommen, war die Flotte für den Winterdienst unfähig geworden<sup>2)</sup>. Man mußte sich darauf beschränken 15—16 Kriegsschiffe nach der Doggerbank zu senden, um auszuschauen nach den Fahrzeugen aus der Ostsee und nach denjenigen mit 360 Geschützen aus Dänemark. Um 18./28./XI. kamen diese glücklich in Texel und Vlie an, auch die zurückgebliebenen Ostindienfahrer<sup>3)</sup>. Es waren also alle 8 erwarteten Ostindienfahrer (de Parel, Prinses Roijaal, de Walvisch, Malakka, Olifant, 't Hof van Zeeland, de Provincien, Nieuw-Enkhuizen)<sup>4)</sup> und die meisten anderen Kaufahrer wohlbehalten hineingekehrt. Man hatte damit wieder Mittel zur Fortsetzung des Krieges erhalten. Man hoffte nun bis zum Frühjahr 20—30 kleinere Kampffahrzeuge in See halten zu können<sup>5)</sup>. Ohne den Unwetterschaden wäre die holländische Flotte wieder ein ansehnlicher Gegner für die Engländer gewesen<sup>6)</sup>, zumal auch die Abteilungen aus dem Mittelmeer unter Jacob de Boer und Cornelis Tromp glücklich die Heimat erreicht<sup>7)</sup>. Die 30 Kriegsschiffe, deren Bau 1652 beschlossen, gingen der Vollendung entgegen, 30 neue wurden auf Stapel gesetzt. Januar 1654 konnte die holländische Flotte wieder auf nahezu 90 Fahrzeuge kommen, um in der Defensive dem Feinde möglichst Abbruch tun zu können. Das Kaliber der Geschütze näherte sich demjenigen der englischen schon mehr<sup>8)</sup>. Die in Deutschland bestellten 600 metallenen und 2000 eisernen Kanonen wurden täglich erwartet<sup>9)</sup>. Die Flotte stand zu Beginn des Jahres 1654 besser da, als zu Kriegsanfang trotz aller Niederlagen<sup>10)</sup>. Man sah in Haarlem den Zu-

<sup>1)</sup> Verhandelingen en onuitgevev. stukken door J. C. de Jonge, I, 186; Rittmeyer, See-kriege, I, 228. — <sup>2)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 571. — <sup>3)</sup> Ibid., I, 594; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 43; V, 263, 264; Holl. Mercurius, 1653, p. 93. — <sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 93. — <sup>5)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 36; V, 252; Brieven van J. de Witt bewerkt door R. Fruin uitgevev. door Kernkamp, Amsterdam 1906; in Historisch Genootschap te Utrecht, 3. Reeks, Werken No. 18, I, 111; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., I, 115, 116; Die Politik Cromwells in der Auffassung des John Thurloe von Dr. S., Freiherr von Bischoffshausen, Anhang, p. 146. — <sup>6)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 43. — <sup>7)</sup> Siehe vorher, Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 43; V, 260. — <sup>8)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 293, 334; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr J. W. van Sijpesteijn, 's-Gravenhage 1865, II. Aflev., p. 72; Oud-Holland, 1899, I. Aflev., p. 46. — <sup>9)</sup> Thurloe, A C. of the St. P., I, 460. — <sup>10)</sup> Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr J. W. van Sijpesteijn, II. Aflev., p. 73.



stand des Landes nicht so hoffnungslos an, daß man um jeden Preis Frieden schließen müßte<sup>1)</sup>. Auch Koenraad van Beuningen, damaliger Gesandter in Schweden, meinte, daß es an Mitteln zur Fortsetzung des Krieges nicht fehlen würde<sup>2)</sup>. Nach 1672 beim Mord der Gebrüder de Witt sollen Äußerungen von Matrosen gefallen sein als Vorwürfe gegen J. de Witt, daß er 1654 nicht gewagt, die gut ausgerüstete Flotte wieder gegen den Feind zu senden, sondern Frieden geschlossen<sup>3)</sup>.

Die am wenigsten beschädigten englischen Kriegsschiffe, ungefähr 40 an Zahl, hatten ihre Anker etwa 6 Meilen von Yarmouth entfernt ausgeworfen, um von dort aus, mit neuen Vorräten versehen, baldigst wieder dem Feinde Abbruch tun zu können<sup>4)</sup>. Darum entstand das Gerücht, diese Fahrzeuge wären vor Texel geblieben<sup>5)</sup>. Alle Vorräte wurden eiligst zur Flotte befördert, damit dieselbe wieder rasch in See stechen konnte<sup>6)</sup>. 1000 Mann wurden aus den Betten zu den Kriegsschiffen geholt, ganze Regimenter Soldaten dazu in Ipswich angeworben<sup>7)</sup>. Etwa 8 Kampffahrzeuge haben sich zur Beobachtung der Holländer wohl zunächst bald wieder in der Nähe des feindlichen Landes eingestellt<sup>8)</sup>. Gegen 24./VIII./3./IX. segelte Lawson an die holländische Küste zurück<sup>9)</sup>. Mit 45 Kriegsschiffen erschien er 27./VIII./6./IX. von Neuem vor Texel<sup>10)</sup>. 9 andere waren 26./VIII./5./IX. von der englischen Küste ebenfalls dahin befohlen<sup>11)</sup>. Lawsons Abteilung wurde dadurch ungefähr 60 Schiffe stark<sup>12)</sup>. Ein heftiges Unwetter trieb ihn abermals weiter in See und ermöglichte dadurch de Withs Auslaufen<sup>13)</sup>. Inzwischen war auch Monk mit 18 Kampffahrzeugen 29./VIII./8./IX. von Aldborough absegelt und am 30./VIII./9./IX. mit Lawson zusammengetroffen. Sie erfuhren von de Withs Wegsegeln und beschlossen, den Holländern nachzufahren und nur einige fregattenähnliche Fahrzeuge an der feind-

1) Ibid., II. Aflev., p. 65. — 2) Ibid., II. Aflev., p. 67. — 3) Ibid., II. Aflev., p. 74. — 4) Holl. Mercurius, 1553, p. 78; Leven van C. Tromp, p. 130. — 5) Thurloe, A C. of the St. P., I, 484; Leven van C. Tromp, p. 130. — 6) Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 91. — 7) Ibid., p. 93. — 8) Letters rel. to the f. D. w., V, 181, 416; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 108; vgl. Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 200. — 9) Thurloe, A C. of the St. P., I, 440; Heath's Chronicle, III, 349; vgl. Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 91. — 10) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 104, 108; Letters rel. to the f. D. w., V, 415; Thurloe, A C. of the St. P., I, 447; Whitelocke's Memorials, p. 545; Leven van M. de Ruiter, I, 141; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 100; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 93, 94. — 11) Letters rel. to the f. D. w., V, 181, 416. — 12) Whitelocke's Memorials, p. 545. — 13) Ibid., p. 546.

lichen Küste kreuzen zu lassen<sup>1)</sup>. Bei der Doggerbank angekommen, sahen sie die Withs Flotte vorbeiziehen. Durch den vorhergehenden Sturm, auch Monk war in der Heimat durch denselben überascht worden<sup>2)</sup>, waren die Engländer nicht imstande, erfolgreich anzugreifen. Alle Schäden von der letzten Schlacht her, die nur allzu rasch ausgebessert waren, hatten sich wieder fühlbar gemacht<sup>3)</sup>. Lawson allein scheint mit einer Abteilung von etwa 18 Schiffen weiterhin an der schottischen Küste gekreuzt zu haben, um evtl. auf die Withs Rückkehr zu passen. Er hatte an derselben vermutlich wieder ein starkes Unwetter auszustehen und litt einigen Schaden, der ihn wohl zur baldigen Umkehr nötigte<sup>4)</sup>. Monk mit der Hauptabteilung hatte sich wahrscheinlich abermals der feindlichen Küste zugewandt. Er überfiel Portugal-, Frankreich- und Ostseefahrer, sowie einen Teil der Heringsflotte. Diese hatten sich jedenfalls von ihrer Hauptmasse getrennt und waren voreilig abgesegelt, ohne die Schutzflotte aus der Heimat abgewartet zu haben. Infolge des erneuten Sturmes und der angewandten List der holländischen Matrosen gelang es den Engländern, nur einige Fahrzeuge zu nehmen<sup>5)</sup>. 7./17./IX. ereilte den heimkehrenden Monk vor Cromer (nordwestlich von Great-Yarmouth) ein großes Unwetter, das seine Flottenabteilung sehr zerstreute und beschädigte<sup>6)</sup>. 8./18./IX. gelangte er nach Yarmouth<sup>7)</sup>. 11./21./IX. erschien er vor Southwold<sup>8)</sup>. 16./26./IX. wurde in London eine öffentliche Danksagung verkündet für die Rückkehr der Flotte aus den letzten Stürmen<sup>9)</sup>. 18./28./IX. segelte Monk nach Aldborough<sup>10)</sup>. Von da aus mußten die meisten Schiffe, darunter auch Resolution, die Themse hineinsegeln und zu ihrer Wiederherstellung Chatham aufsuchen<sup>11)</sup>. 4./14./XI. liefen etwa 80—90 Kampffahrzeuge aus der Themse nach the Downs und Portsmouth<sup>12)</sup>. Monk selbst hatte sich in Tilbury-Hope (Themse) als Flaggschiff Swiftsure ausersehen<sup>13)</sup>. Dieses Schiff war 1653 umgebaut worden. Es

1) Thurloe, A C. of the St. P., I, 453; Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 138. — 2) Heath's Chronicle, III, 349. — 3) Holl. Mercurius, 1653, p. 85; Thurloe, A C. of the St. P., I, 413. — 4) Holl. Mercurius, 1653, p. 86. — 5) Ibid., p. 85; Belgica ad a. 1653—54, No. 2, Schrijvens van Consideratie, p. 5; Whitelocke's Memorials, p. 546. — 6) Holl. Mercurius, 1653, p. 86. — 7) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 138; Thurloe, A C. of the St. P., I, 518; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 110. — 8) Holl. Mercurius, 1653, p. 86. — 9) Calendar of the Clarendon State Papers, ed. by Ogle and Bliss, II, 254. — 10) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 154. — 11) Whitelocke's Memorials, p. 546. — 12) Thurloe, A C. of the St. P., I, 575; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 177. — 13) Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 258.

soll früher den Namen James geführt haben<sup>1)</sup>. Anfang Dezember begab sich Monk ebenfalls von Tilbury-Hope weg<sup>2)</sup>. Anfang Januar 1654 befand er sich in Stokesbay (Insel Wight)<sup>3)</sup>. Von da fuhr er an Horse-Sand (südöstlich von Stokesbay, südlich von Portsmouth) vorbei nach St. Helens-Road<sup>4)</sup>. Die Engländer hatten im Februar wieder 100 Kriegsschiffe beisammen, die jederzeit einen Offensivkampf mit ihren Gegnern aufnehmen und ihre Überlegenheit gegenüber denselben geltend machen konnten<sup>5)</sup>.

### Koloniales.

4 englische Ostindienfahrer, 5 Tonnen Gold wert, wurden im persischen Golf bei Gamron (Gammaron, Bender-Abassi, Provinz Kerman [Caramania]) an der Ormusstraße von den Holländern unter Jan de Rack genommen<sup>6)</sup> 1653.

Eine holländische Flotte bedrohte 1653 die englische Faktorei Surate (Bombay)<sup>7)</sup>.

Neu-Niederland wurde von den Engländern 1654 bedroht (siehe früher).

### Friedensunterhandlung und Friedensschluß.

#### Die hauptsächlichsten Quellen.

1. Holländische. L. van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh, 's-Gravenhage 1669; Leeven en Daaden der Zee-Helden door L. van den Bos, Amsterdam 1683; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolmagtigde van den Staet, s'-Gravenhage 1725, Deel V; Groot Placaet-boeck door Cornelis Cauw, 's-Gravenhage 1664; Hollandsche Mercurius 1653; Leven van Cornelis Tromp, Amsterdam 1692; Verhael gehouden door de Heeren H. van Beverningk (Beverningh), W. Nieuport, P. van de

<sup>1)</sup> Baker's Chronicle, p. 733; A descriptive catalogue of the n. m. by Tanner, I, 256, 268; An History of M. A. by Chamock, II, 383; Memorials of the life of Penn, I, 238; Oppenheim, p. 334—335; The Royal Navy by Clowes, vol. II, chap. XX, p. 112. — <sup>2)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1653—54, VI, 274. — <sup>3)</sup> Ibid., VI, 317. — <sup>4)</sup> Ibid., VI, 345; Heath's Chronicle, III, 355. — <sup>5)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 317; Die Polik Cromwells in der Auffassung des John Thurloe von Dr. S., Freiherr von Bischoffshausen, Anhang, p. 165. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 69; Correspondence of the family of Hatton, I, 9. — <sup>7)</sup> A history of British India by Hunter, II, 109.

(der) Perre en P. A. Jongestal, 's-Gravenhage 1725; A. de Wicquefort, *Histoire des Prov.-Unies des Pays-Bas*; J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mogende Heeren Staten van Hollandt ende West-Vrieslandt, 1653—58, Utrecht 1717.*

2. Englische: *Calendar of the Clarendon State Papers*, ed. by Ogle and Bliss, Oxford 1869—76; *The History of the rebellion by Edward Hyde, earl of Clarendon*, reedited by Macray, Oxford 1888; *The life of Monck* by Gumble, London 1671; *A Chronicle* by J. Heath, London 1676; *The secret history of the Court of Charles II* by a member of his privy council by the editor, London 1792; *The Memoirs of Edmund Ludlow*, ed. by C. H. Firth, Oxford 1894; Henry Stubbe, *A further justification of the present war against the united Netherlands*, London 1673; John Thurloe, *A Collection of the State Papers*, London 1742.

Die Sehnsucht nach Frieden war in England wie in Holland vorhanden. Sie wurde genährt durch die innere Lage der beiden miteinander streitenden Staaten. J. de Witt sah in der Fortsetzung des Krieges kein Heil. Bei einem Siege über Cromwell fürchtete er dessen Sturz und die Erhebung Charles II., des Onkels Willems III., und bei einer Niederlage der Holländer mußte er der Einsetzung Wilhelms III. als Generalstatthalter gewärtig sein<sup>1</sup>). Sein Friedenseifer war dem Bau neuer Kriegsschiffe nicht sehr förderlich gewesen<sup>2</sup>). Er hatte nicht, wie es im 2. englisch-holländischen Kriege der Fall, dem Grundsatz gehuldigt „Indien gij den vrede wilt, toont, dat gij den oorlog niet vrest“. Sein Kampfeifer im ersten englisch-holländischen Kriege erschien sehr mäßig im Vergleich zu der ungeheuren Energie, die er im zweiten entwickelte<sup>3</sup>). Koenraad van Beuningens Klagen über die Langsamkeit im Schiffbau waren nur gerechtfertigt<sup>4</sup>). Der Friede war für J. de Witt und seine Partei unentbehrlich<sup>5</sup>). Der Krieg vergrößerte den Anhang der Oranier<sup>6</sup>). J. de Witt sah auch bei der Fortsetzung des Krieges die allmähliche Vernichtung des holländischen Handels voraus<sup>7</sup>).

<sup>1</sup>) *Geschiedenis der Staatkunde van J. de Witt* door W. C. Knottenbelt, Amsterdam 1862, Hoofdstuk I, p. 51. — <sup>2</sup>) *Ibid.*, I, p. 48. — <sup>3</sup>) *Ibid.*, I, p. 50. — <sup>4</sup>) *Ibid.*, I, p. 49. — <sup>5</sup>) *Geschiedkundige Bijdragen* bewerkt door Jhr J. W. van Sijpesteijn, 's-Gravenhage 1865, II. Aflev., p. 20, 80. — <sup>6</sup>) *Geschiedenis des Vaderlands* door W. Bilderdijk uitgegev. door H. W. Tijdeman, Amsterdam 1836, IX, 69; *Geschiedkundige Bijdragen* bewerkt door Jhr J. W. van Sijpesteijn, II. Aflev., p. 18, 20. — <sup>7</sup>) *ReinierVrijaart, Openhartige brieven, Deventer 1781—83, I. stuk, p. 29; Geschiedkundige Bijdragen* bewerkt door Jhr J. W. v. Sijpesteijn, II. Aflev., p. 18; *Studien, Godsdienst, Wetenschap, Letteren Nieuwe Reeks, 34. Jaargang, 57. Deel, Utrecht 1901, p. 361.*

Die Errichtung des Protektorats in England erhöhte die Friedensaussichten<sup>1)</sup>. Cromwell hatte ein persönliches Interesse daran, sich in seiner neuen Würde zu festigen<sup>2)</sup>. Zur Erhaltung derselben schien ihm auch die Freundschaft der Holländer notwendig<sup>3)</sup>. Dazu kamen die Besorgnisse Cromwells vor den wachsenden Kriegskosten. Er fürchtete, daß er auf die Dauer kaum neben einer solchen Flotte noch das Landheer in seiner bisherigen Stärke aufrecht erhalten könnte. Da die Offiziere zur See vom Parlament bestimmt wurden, diejenigen zu Lande aber von seiner Wahl abhängig waren, so mußte er mit der Einschränkung der Wehrmacht zu Lande auch selbst an Einfluß einbüßen<sup>4)</sup>. Cromwells Feinde hofften aus diesem Grunde auch sein Verderben bei längerer Fortsetzung des Krieges<sup>5)</sup>. Das Geld war ihm ebenfalls sehr willkommen, welches er bei Friedensschluß von den Holländern zu erlangen hoffte<sup>6)</sup>. Schließlich hatte man nach und nach in England kriegsmüde zu werden begonnen<sup>7)</sup>. Man hatte eingesehen, daß die Holländer doch schwer niederzukämpfende Gegner waren. Die letzte Schlacht hatte dies vornehmlich gezeigt<sup>8)</sup>. Man hatte vor, sich passendere Feinde draußen zu wählen, die nicht fähig waren, sich so gut zu verteidigen, wie die letzteren<sup>9)</sup>. Der ganze Kampf gipfelte schließlich in einer gegenseitigen Ermattungsstrategie<sup>10)</sup>. Es war keine endgültige und rasche Entscheidung englischerseits herbeizuführen, wenn nicht gleichzeitig mit der Blockade eine Landung größeren Stils stattfand. Während des Krieges hatte England nur schwache Versuche in dieser Hinsicht gemacht, die meist nur eine Beraubung des Gegners zum Zweck hatten. Man wagte wohl in Anbetracht der unsicheren

<sup>1)</sup> Die Politik des Oliver Cromwell in der Auffassung des John Thurloe von Dr. S., Freiherr von Bischoffshausen, Innsbruck 1899, p. 20. — <sup>2)</sup> Heath's Chronicle, III, 357; Memoris of the reign of Charles I with a continuation by Sir Philip Warwick, London 1701, p. 372. The life of Monck by Gumble, p. 74; The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 291. — <sup>3)</sup> The secret history of the Court of Charles II, vol. II, p. 70; Histoire de Guillaume III, roi d'Angleterre, par J. A. Samson, La Haye, 1703, I, 286. — <sup>4)</sup> The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIII, p. 260; *ibid.*, book XIV, p. 274, 291; J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mogende Heeren St. v. H. ende W.-V.*, I, p. 303; Histoire d'Angleterre par Mr. de Rapin-Thoyras, La Haye, 1727, tome IX, livre XXII, p. 56. — <sup>5)</sup> Henry Stubbe, *A further justification of the present war*, London 1673, p. 114. — <sup>6)</sup> Heath's Chronicle, III, 357. — <sup>7)</sup> Histoire de Guillaume III, roi d'Angleterre, par Samson, I, 289. — <sup>8)</sup> *Ibid.*, I, 286. — <sup>9)</sup> The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. V, book XIV, p. 291. — <sup>10)</sup> Vgl. Delbrück, *Festschrift, Gesammelte Aufsätze*, Professor Hans Delbrück zu seinem 60. Geburtstage, 11/XI. 1908, Berlin 1908, *Ermattungsstrategie zur See im 17. und 18. Jahrhundert* von Dr. Paul Gerber, p. 213—231.

inneren Lage zunächst auch gar nicht, größere Truppenmassen aus dem Lande zu ziehen und für auswärtige Unternehmungen zu verwenden. Bald nach dem Kriege änderte sich die Meinung erst darüber (s. später). Man dachte in England an die Gleichförmigkeit der Religion, die Ähnlichkeit der Regierungsweise, die nahe Nachbarschaft beider Länder und die Verwandtschaft der zwei Sprachen<sup>1)</sup>. Die Staaten von Holland und Zeeland hatten am meisten durch den Krieg zu leiden gehabt, sie wünschten auch am ehesten seine Beendigung<sup>2)</sup>.

Zuerst wurde der alte Diplomat und Geheimagent Gerbier von London nach dem Haag gesandt<sup>3)</sup>. Er trat in geheime Besprechungen mit Oberstleutnant Thomas Doleman, der in holländischen Diensten stand<sup>4)</sup>. Dieser stammte aus Berkshire und besaß ein Haus zu Shaw unterhalb Donnington-castle<sup>5)</sup>. Er führte heimliche Korrespondenz mit Monk<sup>6)</sup> und stand in großer Gunst bei Jan de Witt, wie Hieronijmus van Beverningh. Sein Sohn Thomas wurde später zum Kapitän befördert, weil sich sein Vater um den Frieden so verdient gemacht<sup>7)</sup>. Doleman wurde darauf nach England gesandt, um sich mit den maßgebenden Persönlichkeiten in London in Verbindung zu setzen und die Neigung des Parlaments zu prüfen<sup>8)</sup>. Er unterhandelte mit der Frau des Walter Strickland und Robert Stone<sup>9)</sup>. J. de Witt wußte die Staaten von Holland, ohne Mitwissen der anderen Staaten, dazu zu bewegen, an das Parlament 8./18./III. 1653 einen Brief mit der Bitte um Frieden zu schreiben<sup>10)</sup>. Dieses geheime Schriftstück wurde zu-

<sup>1)</sup> Thurloe, A C. of the State Papers, I, 586; Geschiedenis van het Nederlandsche volk door Petrus Johannes Blok, Groningen 1902, V. Deel, p. 70. — <sup>2)</sup> Histoire d'Angleterre par Mr. de Rapin-Thoyras, La Haye, 1727, tome IX, XXIIe livre, p. 62. — <sup>3)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 527; Geschiedenis van het Nederl. volk door P. J. Blok, V, 71; Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 16. Jahrg., 1913—1914, Februar 1914. Zu Hollands Niederbruch von Dr. Conrad Müller, p. 306. — <sup>4)</sup> Geschiedenis van het Nederl. volk door P. J. Blok V, 71. — <sup>5)</sup> The Fuller Worthies library, No. 26—29; The complete works of Andrew Marvell, ed. by A. B. Grosart, Blackburn, 1872, I, 303. — <sup>6)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., I, 303. — <sup>7)</sup> Vaderlandsche Historie vervattende de Gesch. der ver. Nederl. van J. v. Wagenaar, Amsterdam 1755, XII, 252. — <sup>8)</sup> A detection of the Court and State of England by R. Coke, London 1719, II, 22; The History of England by Oldmixon, London 1730, I, p. [411]; Blok, Geschiedenis v. h. Nederl. volk, V, 71. — <sup>9)</sup> L. v. den Bos, p. 529; Blok, Gesch. v. h. Nederl. volk, V, 71. — <sup>10)</sup> L. v. den Bos, p. 531; Whitelocke's Memorials, p. 527; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, Paris 1703, tome III, livre X, p. 40; A detection of the Court of England by Coke, II, 20; J. de Witt, Secrete Resolutien v. de E. G. M. H. St. v. H. en W.-V., I, 7; Cal. of the Clarendon State Papers ed. by O. and B., II, 194; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. van Sijpesteijn, II, 21; Geschiedenis der Staatskunde van J. de Witt door Knottenbelt, I. Hoofdstuk, p. 55.

nächst vom Parlament veröffentlicht unter dem schimpflichen Titel „humble application (ootmoedig verzoek)“<sup>1)</sup>. 1./11./IV. 1653 wurde aber von demselben eine Antwort an die Generalstaaten verfertigt und am 13./23./IV. wohl in Empfang genommen<sup>2)</sup>. 18./28./IV. wurde vermutlich die Erwiderung an das Parlament verfaßt<sup>3)</sup> und 30./IV./10./V. abgesandt<sup>4)</sup>. Darauf erfolgte die Antwort des Staatsrats 6./16./V.<sup>5)</sup>. Schon im April 1653 hatten Kristina, Königin von Schweden, und die Schweizer Kantone den Generalstaaten ihre Vermittlung angeboten<sup>6)</sup>. J. de Witt trieb den Beschluß durch, daß die Wahl der Gesandten nicht den Generalstaaten überlassen wurde. Auf diese Weise konnten die Staaten von Holland bei der Zusammensetzung der nach England bestimmten Abordnung den ausschlaggebenden Faktor bilden<sup>7)</sup>. Im März 1653 waren bereits Hieronijmus van Beverningh und Willem Nieupoort als Vertreter der Staaten von Holland, Paulus van der Perre als solcher für Zeeland und Allard Pieter Jongestal als solcher für Friesland auserkoren<sup>8)</sup>. Hieronijmus van Beverningh war geboren 1614 zu Gouda. Seine Eltern Melchior van B., Kapitän der Infanterie, und Sijbille Standaert hatten außer ihm noch 5 Töchter: 1. Katrijn, verh. mit Gerard Pietersz Cincq, Rat von Gouda, 2. Agnes, verh. mit Pieter van Someren, Herrn van Vrijenes, 3. Atelia, 4. Maria, verh. mit Mattheus Snels, Mitglied des Brabanter Rats zu Haag, 6<sup>tes</sup> Kind Klara, verh. mit Jan Rietvelt, Deichgraf von Stommer<sup>9)</sup>. H. van Beverningh wurde für den geschicktesten Diplomaten der Niederlande

<sup>1)</sup> Geschiedenis der Staatskunde door Knottenbelt, I, 55; Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 16. Jahrg., 1913—14, Februar 1914, p. 306. — <sup>2)</sup> L. v. d. Bos, p. 531—32; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, tome III, livre X, p. 41; A detection of the Court of England by Coke, II, 23; vgl. Calendar of the Clarendon State Papers, II, 194; J. de Witt, Secrete Resolutien v. de E. G. Mr. H. St. v. H. ende W.-V., I, 34. — <sup>3)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien v. de E. G. Mr. H. St. v. H. ende W.-V., I, 37. — <sup>4)</sup> L. v. d. Bos, p. 534; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, tome III, livre X, p. 41. — <sup>5)</sup> L. v. d. Bos, p. 537; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, tome III, livre X, p. 41; Calendar of the Clarendon State Papers, II, 203. — <sup>6)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 528, 531; Leven van C. Tromp, p. 100; Calendar of the Clarendon State Papers, II, 194, 200. — <sup>7)</sup> Geschiedenis der Staatskunde van J. de Witt door Knottenbelt, I, 55—56. — <sup>8)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 37; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 155; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, tome III, livre X, p. 41; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 340. — <sup>9)</sup> Brieven van J. de Witt bewerkt door R. Fruin uitgegev. door N. Japikse, Amsterdam 1909, in Werken van het Historisch Genootschap te Utrecht, III. Reeks, No. 25, II, 91; Jets over H. van Beverningh en Bruno van der Dussen door Dr. G. D. J. Schotel, 's Hertogenbosch 1847, p. 1, 2, 67; A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederl., Haarlem 1858, IV. Deel, II. stuk, p. 494; Maandblad van het Genealogisch Heraldiek Genootschap, De Nederl. Leeuw, 's-Gravenhage 1901, XIX. Jaarg., p. 63.

gehalten<sup>1)</sup>. Er war unbestechlich<sup>2)</sup>, aber zurückhaltend und un-  
gefällig<sup>3)</sup>, ja zuweilen heftig<sup>4)</sup>. Er heiratete 1655 Johanna de Gillon,  
geb. 1635 zu Amsterdam<sup>5)</sup>. A. P. Jongestal war Mitglied des  
friesischen Gerichtshofs, Kurator der Akademie von Franeker  
und Anhänger des Statthalters von Friesland<sup>6)</sup>. 10./20./VI.  
wurde H. v. Beverningh vorausgesandt<sup>7)</sup>.

Um 20./30./VI. kamen Nieupoort, van der Perre und Jongestal  
nach<sup>8)</sup>. Die Engländer blieben auf der Union bestehen<sup>9)</sup>. Darauf-  
hin reisten Nieupoort und Jongestal um 4./14./VIII. wieder ab<sup>10)</sup>.  
Cromwell schlug nun ein Bündnis vor mit Aufopferung des engli-  
schen Handels in Indien gegen Geldentschädigung, mit gleichen  
Rechten für beide in Europa und Afrika, während Amerika, außer  
Brasilien, an England überlassen werden sollte<sup>11)</sup>. Er stand  
schließlich gänzlich von einer Union ab. Sogleich kehrten Nieupoort  
und Jongestal um 25./X./4./XI. 1653 nach London wieder zu-  
rück<sup>12)</sup>. Die Engländer entwarfen darauf 18./28./XI. 1653 einen

<sup>1)</sup> Lettres, Mémoires et négociations de Mr. le comte d'Estrades, Londres 1743, V, 333; Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht, 's-Gravenhage 1898, XIX. Deel, Mémoires de B. medegedeeld door F. J. L. Krämer, p. 113. — <sup>2)</sup> Johan de Witt en zijn tijd door P. Simons, Amsterdam 1832, I. Deel, Hoofdstuk VI, p. 233; vgl. Verslagen en mededeelingen der Koninklijke Akademie van Wetenschappen, Afdeling Letterkunde, IV. Reeks, I. Deel, Amsterdam 1897, p. 250. — <sup>3)</sup> Lettres, mémoires et négociations de Mr. le comte d'Estrades, IV, 130. — <sup>4)</sup> Versl. en mededeelingen der Koninklijke Akademie van Wetenschappen, Afdeling Letterkunde, IV. Reeks, I. Deel, De diplomatieke correspondentie van G. d'Estrades, p. 256, Bijlage III. — <sup>5)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St. 's-Gravenhage 1724, III, 24; Iets over H. v. Beverningh en B. v. der Dussen door Schotel, p. 67. — <sup>6)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. v. Beverningk, p. 314; Groot Placaat-boeck door Cornelis Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 534; Jean de Witt par Lefèvre-Pontalis, I, 175. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 60; Heath's Chronicle, III, 346; Whitelocke's Memorials, p. 533; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 1; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 166; J. de Witt, Secrete Resolutien v. de E. G. M. H. St. v. H. ende W.-V., I, 71; Henry Stubbe, A further justification of the present war, p. 82; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, tome III, livre X, p. 42; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. van Sijpesteijn, II. Aflev., p. 22. — <sup>8)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 166; Henry Stubbe, A further justification, p. 83; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. van Sijpesteijn, II, 23; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 533; J. de Witt, Secrete Resolutien v. de E. G. M. H. St. v. H. ende W.-V., I, 76. — <sup>9)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St. V, 199, 357; Calendar of the Clarendon State Papers, II, 233, una gens una republica (Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 16. Jahrg. 1913—14, Februar 1914, p. 306); vgl. Mitsukuri Engl.-Nederl. Unionsbestrebungen im Zeitalter Cromwells, Tübingen 1891. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1653, p. 80; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 198; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. van Sijpesteijn, II, 23; Studien, Godsdienst, Wetenschap, Letteren, Nieuwe Reeks, 34. Jaarg., 57. Deel, p. 327. — <sup>11)</sup> Blok, Gesch. v. h. Nederl. volk, V, 79. — <sup>12)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 548; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 165; Holl. Mercurius, 1653, p. 96; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 250; Cal. of the Clarendon State Papers, II, 252; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 363; Die Politik des Cromwell in der Auffassung des Thurloe, von Dr. S., Freiherr von Bischoffshausen, p. 19.



Friedensvertrag mit 27 Artikeln. Diese enthielten, außer anderem, Zahlung einer Abgabe für Fischerei, Beschränkung der holländischen Seestreitkräfte, Durchsuchungsrecht ihrer Schiffe, keine Wiedereinsetzung von Willem III., Nichteinschließung Frederiks III. von Dänemark in den Vertrag<sup>1</sup>). Die Generalstaaten hatten sich verpflichtet, für allen Schaden, den Dänemark England zufügte, aufzukommen<sup>2</sup>). 8./18./II. 1653 war schon zwischen ihnen und Frederik III. eine Vereinbarung getroffen worden<sup>3</sup>). Letzterer wollte sogar das Fort Dansborg (Trankebar [Tranquebar] am Kavari Arm, Madras) mit Hilfe der ersteren von den Engländern zurückerstattet haben<sup>4</sup>). Die Generalstaaten konnten also Frederik III. unmöglich im Stich lassen und der Rache der Engländer ausliefern. Cromwell drang stark auf die Ausschließung Willems III., dieselbe sei notwendig zu seiner Beruhigung<sup>5</sup>). Man hat holländischerseits ersterem keine Veranlassung gegeben, um die Ausschließung zu fordern, sondern im Gegenteil alle möglichen Anstrengungen gemacht, um denselben von einem so unangenehmen Begehren abzubringen<sup>6</sup>). Man hat die Sache nicht untereinander verabredet<sup>7</sup>). Paulus von der Perre starb um 4./14./XII. 1653<sup>8</sup>). Um 4./14./I. 1654 reisten die holländischen Gesandten, da ihnen

---

<sup>1</sup>) L. v. Aitzema III. XXXIII, 841—854; Henry Stubbe, A further justification of the present war, p. 59, 60, 63, 99; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 289; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. van Sijpesteijn, II, 23; English Historical Review, vol. XXI, London 1906, April No. 82, C. H. Firth, Secretary Thurloe on the Relations of England and Holland, p. 322; James Geddes, History of the administration of J. de Witt, I, 371—72; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 365, 367. — <sup>2</sup>) Cal of the Clarendon St. Papers, II, 249; Brieven van J. de Witt bewerkt door Fruin, uitgeg. door Kernkamp, Amsterdam 1906, in Historisch Genootschap te Utrecht, III. Reeks, Werken No. 18, I, 94. — <sup>3</sup>) Calendar of the Clarendon St. Papers, II, 176; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 542 [536]; Basnage, I, 295. — <sup>4</sup>) Basnage, I, 295. — <sup>5</sup>) Knottenbelt, Geschiedenis der Staatkunde van J. de Witt, I. Hoofdstuk, p. 58; Histoire de Guillaume III par Samson, I, 289; Collections de documents inédits sur l'histoire de France, Mél. hist., Tome I, Corresp. fr du grand pensionnaire par, François Combes, p. 382. — <sup>6</sup>) François Combes, p. 167; vgl. Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 299; Sammelband, Sign.: Qu. 1390, No. XX. Der Wahrsprechende Getreue Holländer, verteutsch 1673, p. 12; Geschiedenis der Staatkunde van J. de Witt door W. C. Knottenbelt, Amsterdam 1862, Hoofdstuk I, p. 64, nach Bijdragen voor vaderl. Geschiedenis en Oudheilkunde uitgeg. door Fruin, Deel X, p. 285—315, De geheime brieven van J. de Witt en de 2 gezanten door Mr. Nedermeijer Ridder van Rosenthal. — <sup>7</sup>) Geschiedenis des Vaderlands door W. Bilderdijk uitgeg. door Tijdeman, Amsterdam 1836, IX, 69, ein Gegner J. de Witts, er berichtet darüber falsch; vgl. Repertorium door Louis David Petit, Leiden 1913, II. Deel. Hoe kam de Acte van Seclusie tot stand in Studien, Godsdienst, Wetenschap, Letteren, LIX, 1902, 101, und W. Wilde, Oude en Nieuwe Uitstapjes, 1913, II, 241, 278. — <sup>8</sup>) Cal of the Clarendon St. Papers, II, 286; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 243; Holl. Mercurius, 1653, p. 103; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. v. Sijpesteijn, II, 25. —

die gestellten Bedingungen zu hart und unerfüllbar, von London ab, zunächst nach Gravesend<sup>1)</sup>, dann 6./16./I. von da nach Holland<sup>2)</sup>. Die Ausschließung des Hauses Oranien von der Statthalterschaft machte eine *Conditio sine qua non* aus<sup>3)</sup>. Sie mußte die Grundlage bilden, auf der das zukünftige Einvernehmen der zwei Staatsregierungen beruhte<sup>4)</sup>. Man erwog ein Temperament (*tempérament*, Milderungsmittel). Cromwell sollte sich mit der Einreihung eines geheimen Artikels in den Friedensvertrag zufrieden geben, wonach der jeweilige Statthalter mit Eid die Einhaltung des Abkommens zu bekräftigen hatte<sup>5)</sup>. Um 24./I./4./II. 1654 kehrte H. v. Beverningh auf geheimen Befehl der Staaten von Holland wieder nach London zurück<sup>6)</sup>. Um 24.—26./I./4.—6./II. hatte er eine Konferenz mit Cromwell und Thurloe<sup>7)</sup>. Er sagte eine besondere Erklärung über die Ausschließung durch die Staaten von Holland zu<sup>8)</sup>. Hiermit begnügte sich Cromwell<sup>9)</sup>. H. v. Beverningh und J. de Witt waren der Meinung, daß die Herrschaft des Protektors nur von kurzer Dauer sein würde. Darum sei die Ausschließungsakte von keiner schädlichen Folge und könnte unbedenklich unterzeichnet werden<sup>10)</sup>, zumal Willem III. noch ein Kind<sup>11)</sup>. Am 8./18./1654 kehrten Nieupoort und Jongestal ebenfalls nach England zurück<sup>12)</sup>. Die 3 Gesandten wurden untergebracht im

---

<sup>1)</sup> Whitelocke's Memorials, p. 561; Henry Stubbe, A further justification, p. 66; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. v. Sijpesteijn, II, 25; Die Politik Cromwells in der Auffassung des John Thurloe von Dr. S., Freiherr von Bischoffshausen, p. 21. — <sup>2)</sup> Henry Stubbe, A further justification, p. 112; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 165; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. v. Sijpesteijn, II, 28; François Combes, p. 385; Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe von Dr. S. Freiherr v. B., p. 151. — <sup>3)</sup> Histoire des luttes et rivalités entre les puissances maritimes et la France par S. de Grovestins, Paris 1851, I, 209; J. de Witt en zijn tijd door Simons, I. Deel, I. Hoofdstuk, p. 37. — <sup>4)</sup> A de Wicquefort, II, 249. — <sup>5)</sup> Cal. of the Clarendon St. Papers, II, 286; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. v. Sijpesteijn, II, 25—26; Studien, Godsdienst, Wetenschap, Letteren, Nieuwe Reeks, 34. Jaarg., 57. Deel, p. 351. — <sup>6)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 293; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. v. Sijpesteijn, II, 26; Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe von Dr. S. Freiherr v. B., p. 23, 157; François Combes, p. 385. — <sup>7)</sup> H. Stubbe, A further justification, p. 114; J. de Witt. Secrete Resolutien v. de E. G. M. H. v. H. ende W.-V., I, 120, 24./I. a. St.; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. v. Sijpesteijn, II, 27, 6./I. wohl verdruckt für 6./II. — <sup>8)</sup> Geschiedenis der Staatkunde door Knottenbelt, I, 60. — <sup>9)</sup> Histoire de Guillaume III par Samson, I, 294; J. de Witt par Lefèvre-Pontalis, I, 186. — <sup>10)</sup> Iets over H. v. B. en Br. v. d. Dussen door Dr. G. D. J. Schotel, p. 13. — <sup>11)</sup> J. de Witt en zijn tijd door P. Simons, I. Deel, I. Hoofdstuk, p. 40. — <sup>12)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 293; Calendar of the Clarendon State Papers, II, 321; Heath's Chronicle, III, 357; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. v. Sijpesteijn, II, 26; François Combes, p. 386; Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe von Dr. S. Freiherr v. B., p. 23; vgl. Whitelocke's Memorials, p. 565.

Hause des Abraham Williams zu London<sup>1</sup>). Nieupoort wurde in die geheimen Abmachungen H.'s von B. mit Cromwell eingeweiht, aber Jongestal nicht<sup>2</sup>). Der Vertrag von Westminster kam 5./15./IV. 1654 in 33 Artikeln zustande<sup>3</sup>). Folgende Punkte sind darin besonders hervorzuheben. Die Vergütung für die in Dänemark zurückgehaltenen Schiffe betrug 2 450 000 Gulden = 140 657 £<sup>4</sup>). Bei der Wiedererstattung von Poulo-Rhan cum fructibus perceptis mußten die Holländer 2 695 990 £ zahlen<sup>5</sup>). An die Erben der Opfer von Amboina mußten 3 615 £ entrichtet werden<sup>6</sup>). Die holländische ostindische Kompagnie hatte der englischen ostindischen Kompagnie 85 000 £ zu geben<sup>7</sup>). Beim Streichen der Flagge wurde es unsicher gelassen, ob dies ehrenhalber oder von Rechts wegen geschehen sollte<sup>8</sup>). Dies führte in Zukunft zu weiteren Streitigkeiten. 12./22./IV. wurde der Vertrag von Holland ratifiziert<sup>9</sup>). 19./29./IV von Cromwell. 22./IV./2./V. wurden die Ratifikationen ausgewechselt<sup>10</sup>). Man ließ im Haag als Freudenfeuer Fässer mit Pech brennen und 14 Kanonen von 6 Uhr morgens bis 11 Uhr nachts spielen. Die Trompeten schmetterten und Glocken läuteten wegen des abgeschlossenen Friedens<sup>11</sup>). 18./28./IV. erst hatte J. de Witt den Staaten von

<sup>1</sup>) Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe von Dr. S. Freiherr v. B., p. 169. — <sup>2</sup>) H. Stubbe, A further justification, p. 113; Geschiedkundige Bidragen bewerkt door Jhr. J. W. v. Sijpesteijn, II, 28; Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe von Dr. S. Freiherr v. B., p. 24, 183, 184. — <sup>3</sup>) L. v. Aitzema, III, XXXIV, 918—923; A. de Wicquefort, II, 251—252; Thurloe, A C. of the St. Papers, II, 211; Whitelocke's Memorials, p. 568; Groot Placaet-boeck door Cornelis Cauw, 's-Gravenhage 1664, II. Deel, IV. boeck, p. 522—534; H. Stubbe, A further justification, p. 114; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 357; Holl. Mercurius, 1654, p. 64; Jean Dumont I, corps universels diplomatiques du droit des gens, Amsterdam et La Haye, 1726—31, tome VI, part. II, fol. 74; The Pol. Hist. of E., vol. VII, the Hist. of E. by Francis Charles Montague, London 1907, p. 419. — <sup>4</sup>) Cal. of the Clarendon St. Papers, II, 337; Heath's Chronicle, III, 357; Whitelocke's Memorials, p. 572; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 492, 498; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., V, 330. — <sup>5</sup>) Thurloe, A C. of the St. Papers, II, 453. — <sup>6</sup>) Baker's Chronicle, p. 371; Vaderl. Historie vervattende de Gesch. der ver. Nederl. van J. v. Wagenaar, XII, 366; J. de Witt en zijn tijd door Simons, I. Deel, I. Hoofdstuk, p. 35; James Geddes, I, 410; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 370. — <sup>7</sup>) J. de Witt en zijn tijd door Simons, I. Deel, I. Hoofdstuk, p. 36; James Geddes, I, 410; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 370. — <sup>8</sup>) Vaderlandsche Historie vervattende de Gesch. der ver. Nederl. van J. v. Wagenaar, XII, 332. — <sup>9</sup>) Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., I, 122; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 372. — <sup>10</sup>) Groot Placaet-boeck door Cauw, II. Deel, IV. boeck, p. 537, 539; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, tome III, livre X. p. 48; Geschiedkundige Bijdragen bewerkt door Jhr. J. W. v. Sijpesteijn II, 37; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 373, vergl. Backer's Chronicle p. 639. — <sup>11</sup>) John Thurloe, A C. of the St. Papers, II, 304; Whitelocke's Memorials, p. 573.

Holland Bericht über die geheime Abmachung erstattet<sup>1)</sup>. 24./IV./4./V. wurde danach die Ausschließungsakte in der Versammlung der Staaten von Holland verhandelt und durchgebracht<sup>2)</sup>. H. v. Beverningh und Nieupoort bekamen die Schrift über diesen geheimen Beschluß zugesandt, mit der Anweisung, dieselbe nicht an Cromwell auszuhändigen<sup>3)</sup>. Aber letzterer drang 22./V./2./VI. in der Konferenz mit den holländischen Gesandten darauf, daß ihm die Ausschließungsakte übergeben werden müßte<sup>4)</sup>. 2./12./VI. geschah dieses<sup>5)</sup>. Der Friede hatte sich also nicht ohne eine höchst gefährliche Konzession an die herrschende englische Partei vollzogen<sup>6)</sup>. J. de Witt wurde gezwungen, zuzulassen, daß sich die Sieger in die inneren Angelegenheiten der Generalstaaten mischten<sup>7)</sup>. Man meinte, der Frieden sei dadurch allzu teuer erkaufte<sup>8)</sup>. Andererseits brauchten die Holländer keine jährliche Abgabe für das Fischen zu zahlen<sup>9)</sup>. Es wurde englischerseits das Durchsuchungsrecht der Schiffe fallen gelassen, die holländische Schiffszahl wurde nicht beschränkt. Die Generalstaaten brauchten keine freie Schifffahrt auf der Schelde zu bewilligen<sup>10)</sup>. Englischerseits erklärte man den Vertrag für unvorteilhaft und den Interessen des eignen Staates zuwider. Man tadelte Cromwell, daß er den Krieg nicht fortgesetzt. In 4—5 Monaten, meinte man, würde er die Holländer unterworfen und zu einer Koalition gebracht haben. Dieses war der einzige Vorwurf, der ihm von seinen Landsleuten in der Politik gemacht wurde<sup>11)</sup>. Statt sich zu versteifen auf die an und

<sup>1)</sup> Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe von Dr. S. Freiherr v. B., p. 24; Histoire des luttes et rivalités entre les puissances maritimes et la France par S. de Grovestins, I, 213. — <sup>2)</sup> H. Stubbe, A further justification, p. 114; Roger Coke, A detection of the Court of England, II, 50; History of the Commonwealth by Gardiner, II, 373; Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe von Dr. S. Freiherr v. B., p. 24; Onze Gouden Eeuw door Dr. Pieter L. Muller, Leiden 1896, II, 353. — <sup>3)</sup> H. Stubbe, A further justification, p. 114. — <sup>4)</sup> H. Stubbe, A further justification, p. 116. — <sup>5)</sup> Vaderl. Historie vervattende de Gesch. der ver. Nederl. van J. v. Wagenaar, XII, 330; Histoire des luttes et rivalités entre les puissances maritimes et la France par S. de Grovestins, I, 216. — <sup>6)</sup> Onze Gouden Eeuw door Dr. Pieter L. Muller, II, 352. — <sup>7)</sup> Überall, Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine, 16. Jahrg., 1913—14, Februar 1914. Zu Hollands Niederbruch von Dr. Conrad Müller, p. 308. — <sup>8)</sup> Geschiedenis der Staatkunde door Knottenbelt, I, 62. — <sup>9)</sup> Roger Coke, A detection of the Court of England, II, 50; Diary of Thomas Burton, ed. by Rutt, London 1828, III, 390; The Pol. Hist. of E., vol. VII, the hist. of E. by F. Ch. Montague, p. 419. — <sup>10)</sup> Diary of Thomas Burton ed. by Rutt, III, 390; A new naval history of the British marine by John Entick, London 1757, p. 461; History of merchant shipping by W. S. Lindsay, London 1874, II, 187. — <sup>11)</sup> The life of Monck by Gumble, p. 74; The Memoirs of E. Ludlow, I, 378; Diary of Thomas Burton, ed. by Rutt, III, 111—112; Mémoires du comte de Guiche, p. 30; The secret history of the Court of Charles II by a member of his privy council, II, 70; J. de Witt en zijn tijd door Simons, I. Deel. I. Hoofdstuk, p. 39; J. de Witt par Lefèvre-Pontalis, I, 188.

für sich wenig wichtige Ausschließung des Kindes Willem III. von Oranien, hätte er, wie Charles II. 1672 anfänglich getan, Inseln und feste Plätze als Flottenstützpunkte fordern sollen. Dies wäre für England praktischer und sicherlich damals erreichbar gewesen. Daß solches nicht geschehen, war für Hollands fernere Unabhängigkeit von allerhöchstem Wert. Cromwell mag seinen Fehler später wohl eingesehen haben, da er einige Zeit nach dem Friedensschluß eine rege Tätigkeit entfaltete, um seiner Flotte möglichst günstige Flottenstützpunkte in den verschiedensten Gegenden zu verschaffen.

### Die Gefangenen.

Die holländischen Gefangenen in England klagten, daß sie keine Bettstrohsäcke bekommen, sondern auf Stroh ohne Decken liegen müßten<sup>1)</sup>. Das Brot war von schlechter Beschaffenheit, es soll aus einer leimigen Masse bestanden haben. Es ließ sich fadenartig auseinanderziehen<sup>2)</sup>. Ein holländischer Kapitän sagte, er müßte dreimal täglich Getränk zu sich nehmen<sup>3)</sup>. Morgens wegen der schlechten Luft im Gefangenenraum<sup>4)</sup>, mittags wegen der harten Verdauung<sup>5)</sup>, nachts wegen der Läuse<sup>6)</sup>. Die Gefangenen wurden z. T. in Kohlen- oder Handelsfahrzeugen, z. T. bei Moorarbeiten verwendet, um die Kosten ihres Unterhalts zu sparen<sup>4)</sup>. Im übrigen wurde den Kapitänen 12 pence, den Matrosen 6 pence pro Tag für ihre Verpflegung bewilligt<sup>5)</sup>. Es wurden jedem Kapitän und Schiffer 10, jedem Matrosen 5 schillings zum Tragen der Heimfahrtskosten ausgehändigt<sup>6)</sup>.

Von den gefangenen Engländern erhielten je 10 Mann 2 Pfund Butter, 2 Pfund Käse, 27 Laib Brot pro Tag<sup>7)</sup>. Ihre Unterhaltskosten beliefen sich pro Tag und Mann auf 3 Stüver<sup>8)</sup>.

<sup>1)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 109, 114; Leven van M. de Ruiter, I, 143. — <sup>2)</sup> Sammelband Baco von Verulam, Angl. II, 9, 6, No. 126, p. 6. — <sup>3)</sup> Thurloe, A C. of the St. Papers, I, 331. — <sup>4)</sup> Ibid., I, 338; Whitelocke's Memorials, p. 531; Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 17; Letters rel. to the f. D. w., I, 317. — <sup>5)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 114; Letters rel. to the f. D. w., II, 128, 168; ibid., IV, 126, 157, 226; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 395, 504; ibid., 1652—53, V, 219. — <sup>6)</sup> Letters rel. to the f. D. w., II, 178, 265; Cal. of the St. P. D. S., 1651—52, IV, 406, 420; — <sup>7)</sup> Cal. of the St. P. D. S., 1652—53, V, 288. — <sup>8)</sup> Verhael gehouden door de Heeren H. v. B., p. 114.

### Cromwells fernere Politik und sein Streben nach Flottenstützpunkten.

Cromwell sah, nachdem er mit den Holländern zu einem Frieden gekommen, in Spanien einen bequemeren Feind und hoffte im Kampf mit dieser Macht reichlichere Vorteile zu erzielen<sup>1)</sup>. Als vorhandene Gründe zum Beginn der Feindseligkeiten wurden angegeben: Der König von Spanien hatte 1649 Lord Cottingdon und Edward Hyde als Gesandte des nachherigen Charles II. empfangen. Er hatte zur Bestrafung der Mörder des republikanischen Abgeordneten Anthony Ascham ungenügende Maßregeln getroffen<sup>2)</sup>. Der ausschließliche Handel der Spanier mit ihren Kolonien und die strenge Ausübung des Katholizismus in denselben, die keinen anderen Kultus duldeten, machten Konflikte mit protestantischen Kolonialmächten, wie England, unvermeidlich<sup>3)</sup>. Der Zentralpunkt der spanischen Seemacht war zur Zeit, als Spanien mit Portugal vereinigt, Cabo de São Vicente (Algarve), gewesen<sup>4)</sup>. Nach 1640 war der Schwerpunkt derselben nach Gibraltar gelegt worden<sup>5)</sup> mit Cadix (Andalusien) als Basis am Atlantischen Ozean und Cartagena (Murcia) als Basis im Mittelmeer<sup>6)</sup>. Gibraltar war 1462 unter Enrique IV. von Kastilien den Arabern endgültig entrissen worden. Unter König Carlos I. (Kaiser Karl V.) hatte es nach den Plänen des Festungsbaumeisters Speckel aus Straßburg neuzeitlichere Befestigungswerke erhalten<sup>7)</sup>. In dem Kampfe zwischen Spanien und Frankreich hatte das erstere 1652 die Bundesgenossenschaft Cromwells zu erlangen gesucht. Man hatte ihm versprochen, bei der Eroberung von Calais behilflich zu sein, wenn er dazu beitragen würde, Spanien den Besitz von Dünkirchen und Gravelines zu verschaffen<sup>8)</sup>. 1347—1558 war Calais schon in englischen Händen gewesen<sup>9)</sup>. Cromwell hatte 1652 eine Auseinandersetzung

1) Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe von Dr. S. Freiherrn v. B., p. 34, 37. — 2) Histoire d'Angleterre par Mr. de Rapin-Thoyras, La Haye, 1727, tome IX, livre XXII, p. 77; The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, ed. by Lomas, London 1904, II, 500, III, 521. — 3) Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe von Dr. S. Freiherrn v. B., p. 34, 37. — 4) England in the Mediterranean by Corbett, London 1904, I, 320. — 5) Ibid. — 6) A. T. Mahan, Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte, Berlin 1898, I, 31. — 7) Deutschland zur See, 1917, Heft 32, Seite 3—4; vergl. Eduard Rüffer, Das Mittelmeer und seine Seestrategie, Prag 1879. — 8) The English Historical Review, London 1896, vol. XI, No. 43, July 1896, Cromwell and Mazarin in 1652 by S. R. Gardiner, p. 480. — 9) Calais sous la domination anglaise 1347—1558 par Jean. Lulvès, Berne 1917.

mit Spanien verschoben, da er zu sehr mit Holland beschäftigt. Erst 1654 wurde eine Flotte ausgerüstet unter William Penn<sup>1)</sup>, Viceadmiral William Goodson<sup>2)</sup>, Contreadmiral Edward Blagg<sup>3)</sup>.

Die englische Flotte<sup>4)</sup> 1655 gegen San Domingo.

	Schiff	Kanonen	Mann
William Penn . . . . .	Swiftsure	60	380
William Goodson, Viceadmiral	Torrington	54	310
Edward Blagg, Contreadmiral.	Paragon	54	330
Benjamin Blake . . . . .	Gloucester	54	310
John Lambert . . . . .	Lion	44	260
Terry . . . . .	Indian	44	250
Bartholomew Ketcher . . . . .	Matthias	44	230
Robert Sanders (Saunders) . . .	Dover	40	190
Neberry . . . . .	Portland	40	190
Kirby . . . . .	Laurel	40	190
Ruth . . . . .	Bear	36	180
Hide . . . . .	Hound	36	120
John Hayward . . . . .	Convertine	30	275
Thomas Wright . . . . .	Hearts' ease	30	230
Harman . . . . .	Half-Moon	28	200
Jeffreys . . . . .	Falmouth	26	100
John Webster . . . . .	Golden Cock	24	210
Henry Fenn . . . . .	Gillyflower	24	185
John Clarke . . . . .	Selby	24	110
John Lightfoot . . . . .	Grantham	24	110
John Hubbard . . . . .	Sampson I	20	200
Robert Storey (Story) . . . . .	Westergate	20	200
—	Arms of Holland	20	205
Humphrey Telsted (Felstead) . .	Marygold	20	60
Wilkes . . . . .	Little Charity	20	60
Jeffrey Dare . . . . .	Tulip	18	200
William Vessey . . . . .	Martin-Galley	12	60
—	Augustin, victualler	—	—

<sup>1)</sup> The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, ed. by Lomas, II, 445, 465.  
 — <sup>2)</sup> A complete history of the transactions at sea by Josiah Burchett, London 1720, book III, chap. XIX, p. 393. — <sup>3)</sup> Ibid., book III, chap. XIX, p. 394. —  
<sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1655, p. 52; Memorials of the life of Penn, II, 17; Blake by Dixon, p. 225.

An Bord derselben befand sich General Robert Venables mit Landungstruppen<sup>1)</sup>. Derselbe war von Cheshire gebürtig und hatte sich bei der Unterwerfung Irlands ausgezeichnet<sup>2)</sup>. Edward Winslow begleitete den Zug als Regierungskommissar<sup>3)</sup>. Die Instruktionen lauteten: Hispaniola (Haiti, große Antille), San Juan (St. Johns Island mit der Hauptstadt Portorico [Puerto Rico], große Antille), La Habana (Havana auf Cuba, ein Platz, geeignet zum Auffangen der spanischen Silberflotten) zu besetzen, wie auf der Strecke zwischen der Mündung des Orinocoßusses (Venezuela) und Puerto Cabello (Porto Bello, Caracas), auch Cartagena de las Indias (Columbia) anzugreifen<sup>4)</sup>. 24./XII. 1654 fuhren sie von Portsmouth ab<sup>5)</sup>. 30./III. 1655 gelangten sie nach Barbados<sup>6)</sup>, und um 11—13./IV. nach Santo-Domingo (Hispaniola), wo sie landeten<sup>7)</sup>. Die Unternehmung scheiterte an der ungenügenden schlechten Beschaffenheit der Nahrungsmittel, dem Mangel an Waffen, der ungeübten, disziplinlosen Mannschaft. (Man hatte sich auch bei dieser Unternehmung gescheut, das Mutterland von bewährten Kerntruppen zu entblößen.) Dazu kam noch, daß die Landung an ungeeigneter Stelle vorgenommen wurde. Infolgedessen mußte ein langwieriger, sehr beschwerlicher Marsch stattfinden, bei dem die Truppen in einen feindlichen Hinterhalt gerieten<sup>8)</sup>. Die Wiedereinschiffung erfolgte 3./V.<sup>9)</sup>. Sie nahmen 10./V. Jamaica<sup>10)</sup>. Die Insel war unbevölkert, hatte aber un-

<sup>1)</sup> Charles Harding Firth, *The narrative of general Robert Venables 1654—55*, London 1900, for the Royal Historical Society. — <sup>2)</sup> *The History of the rebellion* by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. VI, book XV, p. 5; *A complete history of the transactions at sea* by Burchett, book III, chap. XIX, p. 389. — <sup>3)</sup> *The American colonies in the seventeenth century* by Herbert Levi Osgood, New-York 1904, II, 136. — <sup>4)</sup> *A complete history of the transactions at sea* by Burchett, book III, chap. XIX, p. 386—387; Blake by Dixon, p. 226; *The American colonies in the seventeenth century* by H. L. Osgood, II, 136; Stenzel, *Seekriegsgesch.*, III, 95. — <sup>5)</sup> *The History of the rebellion* by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. VI, book XV, p. 6; *Histoire d'Angleterre* par Mr. de Rapin-Thoyras, tome IX, livre XXII, p. 78; *Diary of Thomas Burton* ed. by Rutt, Introduction, p. CXXXVII. — <sup>6)</sup> *Histoire d'Angleterre* par Mr. de Rapin-Thoyras, tome IX, livre XXII, p. 78; *Diary of Thomas Burton* ed. by Rutt, Introduction, p. CXXXVII. — <sup>7)</sup> *The History of the rebellion* by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. VI, book XV, p. 7; *The History of England* by Echard, London 1718, II, 780; *The History of England* by Oldmixon, I, p. [427]. — <sup>8)</sup> *Holl. Mercurius*, 1655, p. 49; *The History of the rebellion* by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. VI, book XV, p. 7—8; *The letters and speeches of Cromwell* by Carlyle ed. by Lomas, II, 465—466; *The History of England* by Oldmixon, I, p. [427]; *A complete history of the transactions at sea* by Burchett, book III, chap. XIX, p. 389, 392, 393; *The American colonies in the seventeenth century* by Osgood, II, 136. — <sup>9)</sup> *The History of the rebellion* by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. VI, book XV, p. 9; *The History of England* by Echard, II, 781; *The History of England* by Oldmixon, I, p. [427]. — <sup>10)</sup> *The History of the rebellion* by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. VI, book XV, p. 9.



geheure Herden von Vieh, 80 000 wilde Schweine konnten ihres Speckes wegen jährlich getötet werden<sup>1)</sup>. Venables, weil erkrankt, fuhr nach Hause, Penn eilte deshalb ebenfalls dahin zurück<sup>2)</sup>. Der letztere kam 3./IX., der erstere 9./IX. zu Portsmouth an<sup>3)</sup>. Penn wurde vom 20./IX. bis 25./X. im Tower gefangen gesetzt, Venables als Kranker in seiner Wohnung bis 30./X. in Haft gehalten, beide wegen ihres Mißerfolgs<sup>4)</sup>. Anfang 1656 soll Spanien wiederum Cromwell ein Bündnis und als Preis dafür den Beistand zur Einnahme von Calais, angeboten haben<sup>5)</sup>, aber letzterer hatte wieder andere Pläne gegen das erstere vor. Blake hatte Ende 1655 (nach seinem Zuge in das Mittelmeer 1654/55, s. früher) schon Befehl erhalten, die spanische Macht in Cadiz anzugreifen, auch sein Augenmerk auf Gibraltar zu richten<sup>6)</sup>. Man hatte es 1625 schon Lord Wimbledon verargt, daß er keinen Versuch gemacht, letzteres zu nehmen<sup>7)</sup>. Cromwell soll geplant haben, die Landenge zu durchschneiden und Gibraltar zu einer Insel zu machen<sup>8)</sup>. Auch den Franzosen war dieser spanische Flottenstützpunkt als ein sehr lästiger erschienen, sie hatten beabsichtigt, denselben zu umgehen. Schon unter François I. war der Bau des Kanals von Languedoc (Canal du Midi) angeregt worden. Es waren 14 Meilen von Toulouse bis Narbonne. Von hier ergoß sich der Fluß Aude in das Mittelmeer, 64 Meilen Länge. hatte der Kanal vom Atlantischen Ozean bis zum Mittelmeer, wenn er ausgeführt. Charles IX, Henri IV und Louis XIII hatten sich ebenfalls mit diesem Plan beschäftigt<sup>9)</sup>. Blakes Viceadmiral war Richard Badiley, sein Contreadmiral Joseph Jordan<sup>10)</sup>. Edward Mountagu war Blake beigegeben worden<sup>11)</sup>. Es war ein entfernter Verwandter von Cromwell<sup>12)</sup>. Hinchinbrook war 1627

<sup>1)</sup> The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, ed. by Lomas, II, 465—67, Long, History of Jamaica, London 1774. — <sup>2)</sup> A complete history of the transactions at sea by Burchett, book III, chap. XIX, p. 394. — <sup>3)</sup> The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. VI, book XV, p. 9. — <sup>4)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, I, 386; The History of England by Oldmixon, I, p. [429]. — <sup>5)</sup> François Marie Arouet de Voltaire, Le siècle de Louis XIV publié par M. de Francheville, Leipsic 1754, I, 107; The Life of James II by J. St. Clarke, London 1816, I, 265. — <sup>6)</sup> England in the Mediterranean by Corbett, I, 324. — <sup>7)</sup> Ibid. — <sup>8)</sup> Ibid., II, 256. — <sup>9)</sup> Oeuvres de Louis XIV, Mémoires historiques et politiques, Paris 1806, II, 183; Pierre Clément, Histoire de la vie de Colbert, Paris 1846, p. 202, siehe später. — <sup>10)</sup> Blake by Dixon, p. 237; England in the Mediterranean by Corbett, I, 283. — <sup>11)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, II, 37; The life of Edward Mountagu, first earl of Sandwich, by F. R. Harris, London 1912, I, 90. — <sup>12)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 300; David Masson, The life of Milton, London 1873, IV, 545.

von Sir Oliver Cromwell, Onkel des Protektors, in den Besitz der Mountagus übergegangen<sup>1)</sup>).

Die englische Flotte<sup>2)</sup> 1656/57 gegen Spanien.

	Schiff	Kanonen	Mann
Robert Blake . . . . .	George	60	350
Kapitän John Stoakes (Stokes).			
Richard Badiley, Viceadmiral	Andrew	54	300
Joseph Jordan, Contreadmiral	Unicorn	54	300
Roger Cuttance . . . . .	Lambert	50	260
Robert Blake junior . . . . .	Hampshire	34	160
Anthony Earning . . . . .	Bridgwater	50	260
Peter Motham . . . . .	Foresight	36	160
William Hill . . . . .	Worcester	46	240
Richard Stayner . . . . .	Plymouth	50	260
Edward Witheridge . . . . .	Kentish	40	170
John Harman . . . . .	Diamond	36	160
Thomas Vallis . . . . .	Taunton	36	160
Edmund Curteis (Curtis) . . . .	Ruby	36	160
Nathaniel Cobham . . . . .	Newcastle	40	180
Francis (Henry) Packe . . . . .	Amity	30	120
James Ableson . . . . .	Mermaid	22	100
Benjamin Sacherevell . . . . .	Pearl	22	100
Thomas Adams . . . . .	Maidstone	32	140
John Lloyd . . . . .	Princess Mary	34	150
John Simonds (Symonds) . . . .	Elias	32	140
William Kendall . . . . .	Success	24	60
—	Hector II	16	35
John Smith . . . . .	Dolphin of London	16	45
Robert Kirby . . . . .	Sophia I	24	60
—	Nonsuch Ketch	10	30

Eine dauernde Flottenstation im Mittelmeer, die außer ihrem militärischen Wert auch zum Einnehmen von frischem Wasser und Vorräten geeignet, suchten die Engländer. Blake und Mountagu werden wohl eingesehen haben, daß ihnen zur Besetzung

<sup>1)</sup> The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, ed. by Lomas, I, 50; Memorials of the life of Penn, II, 18; The life of Edward Mountagu, first earl of Sandwich, by F. R. Harris, I, 5, 347. — <sup>2)</sup> Memorials of the life of Penn, II, 150—151; Blake by Dixon, p. 225.

von Gibraltar ausreichende Landtruppen fehlten. Sie faßten auch vorübergehend Tetuan und Alhucemas (Buzema) in Marokko ins Auge<sup>1)</sup>. Bugia (Budeiah in Algerien) soll ebenfalls in Frage gekommen sein<sup>2)</sup>. 1655/1656 blockierten sie Cadix. Sie wurden dabei von der Bai von Tavira (Wyersbai, Algarve) aus mit allem versehen<sup>3)</sup>. Da sich die feindliche Flotte verborgen hielt und sie infolgedessen derselben nichts anhaben konnten, lief Blake mit der Hauptabteilung in die Tavirabai und ließ nur Stayner vor Cadix zurück<sup>4)</sup>. Diesem fiel 8.—9./IX. 1656 eine spanische Silberflotte von 8 Galionen in die Hände<sup>5)</sup>. Mountagu und Badiley geleiteten die reiche Beute heim<sup>6)</sup>. Inzwischen war Juan IV. von Portugal durch die Anwesenheit der englischen Flotte in der Tavirabai zu einem Handelsvertrage mit Cromwell bestimmt worden<sup>7)</sup>. Man hoffte auf eine Abtretung Tangers von Portugal<sup>8)</sup>. 1657 segelte Blake auf die Nachricht, daß eine spanische Silberflotte in der Bai von Santa-Cruz auf Tenerife (Teneriffa, Kanarische Inseln) Zuflucht gefunden, dorthin<sup>9)</sup>. 20./IV./1657 bemächtigte er sich derselben<sup>10)</sup>. Santa-Cruz war eine steinerne Festung mit 7—8 Steinforts. Aber die hohen Schiffe der Spanier waren den Batterien der Forts am Schießen hinderlich und ihre eigene Schüsse gingen über die der niedrigeren englischen Fahrzeuge hinweg<sup>11)</sup>. Der spanische Zufluß an Gold und Silber von den Kolonien nach dem Mutterland war auf diese Weise empfindlich unterbrochen worden<sup>12)</sup>. Blake wurde mit einem Diamant, Wert 500 £, beschenkt<sup>13)</sup>. Er starb auf der Heimfahrt 7./VIII. 1657 an Bord des George in Plymouth-Sound an Scharbock und Wassersucht. Er hatte sich eine ganze Zeitlang nur von Brot, Obstsaft und herzstärken-

<sup>1)</sup> The life of Edward Mountagu, first earl of Sandwich, by F. R. Harris, I, 92, 95. — <sup>2)</sup> The last years of the Protectorate by Ch. H. Firth, London 1909, I, 49. — <sup>3)</sup> The History of England by Oldmixon, I, 412. — <sup>4)</sup> Ibid. — <sup>5)</sup> The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. VI, book XV, p. 18; The History of England by Oldmixon, I, 412. — <sup>6)</sup> The History of England by Oldmixon, I, 412; A Life of Richard Badiley by Spalding, Westminster 1899, p. 305. — <sup>7)</sup> Ranke, Englische Geschichte, Abschnitt Das Protektorat. — <sup>8)</sup> The last years of the Protectorate by Firth, I, 49. — <sup>9)</sup> Histoire d'Angleterre par Mr. de Rapin-Thoyras, tome IX, livre XXII, p. 82. — <sup>10)</sup> The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, vol. VI, book XV, p. 36; Histoire d'Angleterre par Mr. de Rapin-Thoyras, tome IX, livre XXII, p. 83; The History of England by Oldmixon, I, 420. — <sup>11)</sup> The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, ed. by Lomas, III, 84—85; The last years of the Protectorate by Firth, I, 249—257; Cesáreo Fernández Duro, Armada Española desde la Unión de los reinos de Castilla y de León, Madrid, Riadeneyre, 1895—97. — <sup>12)</sup> The last years of the Protectorate by Firth, I, 260. — <sup>13)</sup> The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, ed. by Lomas, III, 132; A complete history of the transactions at sea by Burchett, book III, chap. XIX, p. 396.

den Mitteln genährt<sup>1)</sup>. Die Eingeweide des Leichnams wurden in einer Urne in der großen Kirche zu Plymouth beigesetzt<sup>2)</sup>. Der Körper wurde einbalsamiert und in einem Bleisarg verschlossen. 4./IX. 1657 wurde er bestattet<sup>3)</sup>. Die Begräbniskosten betrugen 550 £. Ein Klagegedicht auf ihn wurde verfertigt von George Harrison an Bord des Dunbar, ferner erschien ein langes Gedicht auf sein Leben<sup>4)</sup>.

Verhandlungen zwischen Frankreich und Cromwell waren öfters gepflegt worden<sup>5)</sup>. Der letztere soll 1652 als Kaufpreis für Dünkirchen 1 500 000 livres vergebens dem Gouverneur Godefroi d'Estrades haben bieten lassen<sup>6)</sup>. Auch soll er einige Zeit daran gedacht haben, sich Bordeaux als Sicherheitsplatz vertraglich ausliefern zu lassen<sup>7)</sup>. 13./23./III. 1657, kam erst zu Paris eine Vereinbarung zwischen den beiden Regierungen zu Stande. Cromwell hatte 6000 Mann zur Eroberung von Mardick und Dünkirchen zu stellen. Letzteres sollte an ihn fallen. Die Stuarts mußten aus Frankreich ausgewiesen werden<sup>8)</sup>. Dünkirchen sollte ein englischer Waffenplatz auf dem Kontinent und ein kommerzielles Zentrum nach Zentraleuropa zu werden<sup>9)</sup>. Es galt als ein vorgeschobener Posten, um die spanische Niederlande wie Nordfrankreich zu beherrschen<sup>10)</sup>. Von Dünkirchen aus befürchtete

<sup>1)</sup> Heath's Chronicle, III, 402; The Fasti Oxonienses by A. Wood, ed. by Ph. Bliss, London 1815, I, 371, nach Mercurius Politicus, No. 376, p. 7989; White Kennet, A register and chronicle ecclesiastical, London 1728, I, 536; The last years of the Protectorate by Firth, I, 265. — <sup>2)</sup> Blake by Dixon, p. 298; The last years of the Protectorate by Firth, I, 266; nach Mercurius Politicus, No. 375, p. 7988. — <sup>3)</sup> The Memoirs of E. Ludlow, II, 37; Blake by Dixon, p. 298; The last years of the Protectorate by Firth, I, 266. — <sup>4)</sup> The Fuller Worthies library No. 26—29, The complete works by Andrew Marvell, ed. by Grosart, Blackburn 1872, I, 206, 212—215; C. H. Firth, Naval songs and ballads, London 1908, p. 48; The last years of the Protectorate by Firth, I, 266; nach Poëms on affairs of State, II, 274—290. — <sup>5)</sup> Historisch Genootschap te Utrecht, Bijdragen en mededeelingen, V. Deel, 1882, staatkundige berichten uijt Vrankrijk 1650—53; Jules Bourelly, Cromwell et Mazarin, les campagnes de Turenne en Flandre Paris 1886; The English Historical Review, London 1896, vol. XI, July 1896, No. 43, Cromwell and Mazarin in 1652 by S. R. Gardiner, p. 479—509. — <sup>6)</sup> Revue Historique, deuxième année, tome quatrième, Mai-Août, 1877, p. 314, 318, über die Wegnahme der französischen, nach Dünkirchen bestimmten Schiffe, s. früher. — <sup>7)</sup> Ranke, Französische Geschichte, Abschnitt Entzweigungen zwischen Mazarin und Condé, spätere Jahre des spanischen Krieges. — <sup>8)</sup> Histoire d'Angleterre par Mr de Rapin-Thoyras, tome IX, livre XXII, p. 87; The History of England by Oldmixon, I, 411; Dr. S. Freiherr v. B., Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe, p. 75; The last years of the Protectorate by Firth, I, 269; P. Ad. Chéruel, Histoire de France sous le ministère de Mazarin, Paris 1882, tome I—III, 1651—61. — <sup>9)</sup> History of the Commonwealth by Gardiner, II, 97. — <sup>10)</sup> Gilbert Burnet, History of my own time, I, 305; Mémoires du comte de Guiche, I, p. 38; The life of E. Mountagu, first earl of Sandwich, by Harris, I, 111, 219; A. T. Mahan, Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte, I, 98.

Cromwell eine Landung französischer Kräfte in England zugunsten Charles II.<sup>1)</sup> Daß die Küste daselbst meist sehr stürmisch und die Ankergründe bei jedem Unwetter sehr unsicher, machte den Engländern wenig aus, da sie in diesem Falle an ihren eignen Meeresufern immer leicht Schutz finden konnten<sup>2)</sup>. Mardick wurde 22./IX./2./X. 1657 erobert<sup>3)</sup> durch General John Reynolds. Er war vermählt mit einer Schwester von Elizabeth Russell, der Gemahlin von Henry Cromwell, des Protektors Sohn<sup>4)</sup>. 27./II. 1658 erschien William Goodson vor Ostende, um dasselbe zublockieren<sup>5)</sup>. 18./28./III. wurde ein neuer Vertrag mit Frankreich geschlossen<sup>6)</sup>. 15./25./VI. wurde Dünkirchen besetzt durch Turenne, Generalmajor Thomas Morgan und Oberst Sir William Lockhart<sup>7)</sup>. Der letztere wurde zum Gouverneur ernannt<sup>8)</sup>. Lockhart war 1646 von Charles I. geadelt worden, 1652 Justizkommissar in Schottland und 1655 Gesandter in Frankreich gewesen<sup>9)</sup>. Er, der Schotte und Presbyterianer, hatte 1654 als Witwer Robina, die Tochter von John Swester of Weston (Hutingdonshire) und Anne, des Protektors dritter Schwester, geheiratet<sup>10)</sup>. 16./26./VII. sollte das Bündnis mit Frankreich nochmals erneuert werden und dafür als Preis Ostende an England fallen<sup>11)</sup>. Kurz vor seinem Tode soll Cromwell wieder den Erwerb von Calais mit Hilfe der Spanier in Erwägung gezogen haben<sup>12)</sup>.

Wie in Spanien und Frankreich, so suchte er auch in Deutschland nach Flottenstützpunkten. Hier kam vornehmlich Bremen in Frage, welches ihm Einfluß in Norddeutschland sichern und die Bildung eines protestantischen Bundes gegen Rom und Habs-

<sup>1)</sup> The last years of the Protectorate by Firth, II, 218. — <sup>2)</sup> White Kennet, A register and chronicle ecclesiastical, I, 803; The life of E. Mountagu, first earl of Sandwich, by Harris, I, 222. — <sup>3)</sup> The last years of the Protectorate by Firth, I, 284; The life of E. Mountagu, first earl of Sandwich, by Harris, I, 105. — <sup>4)</sup> Histoire d'Angleterre par Mr. de Rapin-Thoyras, tome IX, livre XXII, p. 88; The English Historical Review, vol. VI, London 1891, January, No. 21, p. 59. — <sup>5)</sup> The last years of the Protectorate by Firth, II, 181. — <sup>6)</sup> Ibid., II, 178. — <sup>7)</sup> Heath's Chronicle, III, 407; Histoire d'Angleterre par Mr. de Rapin-Thoyras, tome IX, livre XXII, p. 95; The last years of the Protectorate by Firth, II, 201; Dr. S. Freiherr v. B., Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe, p. 78. — <sup>8)</sup> Burnet, History of my own time, I, 138. — <sup>9)</sup> Ibid. — <sup>10)</sup> Burnet, History of my own time, I, 138; Histoire d'Angleterre par Mr. de Rapin-Thoyras, tome IX, livre XXII, p. 95; The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, ed. by Lomas, III, 139; The Life of James II by Clarke, I, 328; The English Historical Review, vol. VI, London 1891, January, No. 21, Oliver Cromwells Kinsfolk by Weyman, p. 58. — <sup>11)</sup> The last years of the Protectorate by Firth, I, 217; Dr. S. Freiherr v. B., Die Politik Cromwells in der Auffassung des Thurloe, p. 78; vgl. Ernst Bahn, Ostende 1885, nach Geschichte der europäischen Kolonisation von Roloff, Heilbronn 1913, p. 106. — <sup>12)</sup> F. M. A. de Voltaire, Le Siècle de Louis XIV, publié par M. de Francheville, Leipsic 1754, I, 115.

burg fördern sollte<sup>1</sup>). George Fleetwood, der Bruder von Charles Fleetwood, der 1652 mit Bridget, des Protektors Tochter und Witwe Henry Iretons, verheiratet, führte darüber Verhandlungen mit Karl X. Gustaf<sup>2</sup>). Letzterer war aber nicht zur Abtretung Bremens zu bewegen. Er ließ Cromwell vorschlagen, sich an der Küste von Ostfriesland, Oldenburg, der Grafschaft Delmenhorst, in Glückstadt a. d. Elbe, an den Dithmarschen (zwischen Eider und Elbe), der Landschaft Pommerellen (zwischen Pommern und Westpreußen) oder Weichselmünde festzusetzen<sup>3</sup>). Bremen sollte ihm nur eingeräumt werden, wenn er Karl X. Gustaf zum Besitze von Norwegen verhelfen würde. Jütland mit Bremen und Verden a. Aller sollte er erhalten, wenn außer Norwegen noch Seeland und Fünen zu Schweden kommen würde, Island und Grönland, wenn die dänische Königskrone auf das Haus Pfalz-Zweibrücken übergehen würde<sup>4</sup>). Zur Zeit des zweiten Protektorates, also 1659 unter Richard Cromwell, wurden englischerseits Forderungen gestellt, die auf eine Abtretung von Kronborg am Öresund (Seeland) mit der Insel Hven abzielten<sup>5</sup>).

---

<sup>1</sup>) The last years of the Protectorate by Firth, I, 318, 320; John Levin Carlbon, Sverige och England, 1655—57, Göteborg 1900, p. 133—36; Wolfgang Michael, Cromwell, Berlin 1907, in Führende Geisteshelden, Bd. 50, 51; II, 145, 161, 169—171, 217, 223. —

<sup>2</sup>) The letters and speeches of Cromwell by Carlyle, ed. by Lomas, I, 62; II, 246; vgl. Guernsey Iones, The diplomatic relations between Cromwell and Charles X. Gustavus of Sweden, Lincoln 1897. — <sup>3</sup>) The last years of the Protectorate by Firth, I, 318—319; Bernhard Erdmannsdörffer, Deutsche Geschichte von 1648—1740, Berlin 1888—92, I, 285. —

<sup>4</sup>) Samuelis Liberi Baronis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo, Sueciae rege, gestis, commentariorum libri, Norimbergae 1696, Liber VI, p. 536; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 135, 140. — <sup>5</sup>) Samuelis Liberi Baronis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo, Sueciae rege, gestis, commentariorum libri, Liber VI, p. 535; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, Vizeadmiral a. D., Kiel 1907, p. 58.

# Der schwedisch-holländische Krieg.

## Die hauptsächlichsten Quellen.

1. Holländische: L. van Aitzema, Saken van Staet en Oorlogh; Angl. II, 9:6, Sammelband Baco von Verulam, Nr. 34, Antwort und Bericht, worin die Beschaffenheit des am 29./X./8./XI. 1658 vorgefallenen Seetreffens referiret wird, gedruckt 1659 (nach Marinebibliothek I, B 1 h 546 x, gedruckt 1658 18./28./XII.); ibid., No. 45, Reconciliation deren noch Streitenden Relationen von der victorieusen praeventz im Sund, Rostock 1658; Belgium concernentia, Sammelband, Signatur Tk 142, No. 29, Den oprechten Hollandsen Bootsgezel, Rotterdam 1666; Lambert van den Bos, Leeven en Daaden der Zee-Helden, Amsterdam 1683; Brieven van J. de Witt, bewerkt door R. Fruin, uitgegev. door N. Japikse, Amsterdam 1909 in Historisch Genootschap te Utrecht, III. Reeks, Werken No. 25, Deel II; Brieven geschreven tusschen J. deWitt en de Gevolmagtigden van den Staedt, 's-Gravenhage 1724, Deel III; Journaal van Jacob van Wassenaar von 15./IX. 1658 bis 14./XI. 1659 uitgegev. door Gerhard Leslie Grove in Historisch Genootschap te Utrecht, III. Reeks, Werken No. 23, Amsterdam 1907, p. 1—162; Journaal von M. de Ruijter von 26./IV. 1659 bis 3./IX. 1660; ibid. p. 171—308; vgl. S. Pl' Honoré Naber, de Ruijters Journaal tijdens de expeditie naar Denemarken 1658—60 in de Gids 1908, I, 63—96 nach Repertorium door Louis David Petit, Leiden 1913, Deel II, p. 59; Journaal von Adriaan Bankert, gezegd van Trappen in Oud-Holland, 1902, 20 Jaarg., II, Aflevering, p. 139—141 (dito in Tidsskrift for Søvaesen nach Historisch Genootschap te Utrecht, Amsterdam 1907, III. Reeks, Werken No. 23, p. 63); Sweetse wapenen door Petrum de Lange, Amsterdam 1660 stimmt sehr mit Bondich Verhael des oorlogs tusschen de 2 Noordse Rijken überein, beide Autoren haben wohl viel von Hollandsche Mercurius entlehnt; Hollandsche Mercurius 1658

bis 1660; *Leven van M. de Ruyter* door Brandt, uitgegev. door Engelberts; *Leven van Cornelis Tromp*, Amsterdam 1692; *Bondich Verhael des oorlogs tusschen de 2 Noordse Rijken voor Dirk Maijer*, Amsterdam 1660, s. vorher; J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren Staten van H. ende W.-V.*, Utrecht 1717; Nicolaas Witsen, *Aloude scheepsbouw*, Amsterdam 1671; Abraham de Wicquefort, *Histoire des Prov.-Unies des Pais-Bas*.

2. Schwedische: *Samuelis Liberi Baronis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo, Sueciae rege, gestis commentariorum libri septem*, Norimbergae 1696, Liber V. Samuel, Freiherr von Pufendorf war 1632 zu Flöha bei Chemnitz geboren. Er war als Natur- und Völkerrechtslehrer 1661 Professor in Heidelberg, 1670 in Lund (Län Malmöehus), 1686 Staatssekretär und Historiograph in Stockholm, 1688 Historiograph und Geheimer Rat in Berlin, wo er 1694 starb. Er nahm in seinen Berichten einseitig für Schweden Partei; *Slaget i Öresund 1658*, *Utdrag ur Diariet, hållet uppa sjöresan 1658 å flaggskeppet Victoria, meddelade af Kapten S. Natt og Dag* (vgl. Major Thure Thuresson) i *Tidskrift i Sjöväsendet* utgiven af Kongl Örlogsmanna = sällskapet i Carlskrona 1900, 63e årg.

3. Dänische: *Rigsraad Otte Krag's Dagbogsoptegnelser vedrørende Krigen 1658—59* ved G. L. Grove og Knud Rockstroh in *Danske Magazin*, indeholdende bidrag, til den danske histories, Femte Raekke, Sjette Bind, Kjøbenhavn 1909, Sjette Bind, andet Hefte, 1906, p. 137—178. Über den Verfasser vgl. *ibid.* p. 137, 139, 140; danach sollen in Abwesenheit von Otte Krag die Aufzeichnungen von Hendrik Bjelke weitergeführt worden sein.

4. Englische: *Diary of Thomas Burton* ed. by Rutt, London 1828, vol. III; *The history of the late warres in Denmark* by Roger Manley, London 1670; *A Narrative of the Principal actions in the wars betwixt Sweden and Denmark* by Philip Meadowe, London 1677.

5. Französische: *Mémoires du chevalier Hugues de Terlon*, Paris 1682, Tome I.

Ferner: *Theatri Europaei, Historische Beschreibung*, Bd. VIII, p. 841—845; *Schiffsjournal* von Kapt. Jan de Haen in der Universitätsbibliothek zu Kopenhagen nach Dr. G. W. Kernkamp *Verslag van een onderzoek in Zweden, Noorwegen en Denemarken naar Archivalia*, 's-Gravenhage 1903, blz. 227; In *Repertorium*



door Louis David Petit, Leiden 1907, I Deel, p. 210. H. J. Broers, Het doorvaren van de Sont 8./XI. 1658 in J. H. Broers losse Volksblaadjes over Vaderland Geschiedenis No. 2; *ibid.* Leiden, 1913, Deel II, p. 60. J. K. Jzn. Koch, De Hollandsche vloot onder van Wassenaar en de Ruijter in de Deensche wateren. 1658—60 in Eigen Haard 1907, p. 188—192; Roessel, De zeeslag in de Sont op 8./XI. 1658 naar gegevens uit het Staatsarchief te Berlin in Marineblaad XIX, 1904—1905, 691; S. Haagsma, „De Brederode“, 1658 in Tijdschrift voor de Vereeniging, Het Nederl. zeewezen, 1908, VII, 343, 374, 385; Een korte geschiedkundige herinnering 1658 in Tijdschrift voor de Vereeniging, Het Nederl. zeewezen, 1910, IX, 269; S. Haagsma, Stemmen uit de Deensche pars op den 250j. Gedenkdag van het ontzet. van Kopenhagen in Tijdschrift voor de Vereeniging, H. N. z., 1908, VII, 388; De Ruijter in Denemarken 1659 in Tijdschrift voor de Vereeniging, H. N. z., 1907, VI, 79, 100, 105; W. L. Nop, Eens het kanon van de Brederode in Tijdschrift voor de Vereeniging, H. N. z., 1910 IX, 289; C. A. Gyllengranat, Sveriges Sjökrigs historia i sammendrag D. 1—2, Landskrona 1840; Friedr. Ferd. Carlson, Sveriges historia under Konungame af Pfalziske Huset, D. 1—7, Stockholm 1855—85; Ellen Fries, Bidrag till Kännedomen om Sveriges och Nederländernas diplomatisca förbindelser, 1654—60, Upsala 1883; Hans Daniel Lind, Kong Frederik den Treedjes sømagt, Den dansk-norske søvarens historie 1648—1670, Odense 1896; H. F. Garde, Den danske-norske Sømagt historie 1535—1700, Kjøbenhavn 1860.

### Ursachen.

Kristian IV. von Dänemark hatte die Vorherrschaft der Niederländer in der Ostsee zu brechen gesucht<sup>1)</sup>. Neben der Seefahrt durch den Sund wollte er auch den alten Weg über die Elbe nach Lübeck (Steckenitz, rechter Nebenfluß der Trave, durch Kanal mit Delvenau, Nebenfluß der Elbe, verbunden) beherrschen<sup>2)</sup>. In dem dänisch-schwedischen Kriege von 1643—45 standen daher die Holländer auf schwedischer Seite. Zweimal wurde die schwedisch-holländische Flotte von den Dänen bei Lister Tief (Listland, Nordspitze der Insel Sylt) geschlagen.

<sup>1)</sup> Meereskunde 1913, Heft 74, Handelswege im Ostseegebiet von Christian Reuter, p. 23. — <sup>2)</sup> *Ibid.*, p. 24.

Aber 13./X. 1644 verloren die Dänen gegen die schwedische Flotte unter Karl Gustaf von Wrangel sowie die von Lodewijk de Geer ausgerüstete holländische Flotte unter Martin Tijisz als Admiral, Hendrik Gerritsz als Viceadmiral, Blome als Contreadmiral ein Seetreffen zwischen Laaland und Fehmarn (Fehmern)<sup>1)</sup>. Auch die Dänen hatten sich durch Gabriel Marselis von Amsterdam holländische Schiffe verschafft<sup>2)</sup>.

Dieser Krieg wurde durch den Friedensschluß zu Brömsebro a. Brömsa (Län Kalmar) und Kristianopel (35 km westnordwestlich von Karlskrona beim Beginn des Kalmarsundes) beendet. 13./VII. 1645. Die Holländer kauften sich 9./IX. 1649 von der Verpflichtung, Zölle im Sund zu bezahlen, durch den Redemptionsvertrag los. Dieser wurde 26./IX. 1653 durch den Rescissionsvertrag aufgehoben, weil den gehegten Erwartungen nicht entsprechend<sup>3)</sup>. Durch den Thronwechsel in beiden Reichen, in Dänemark an Stelle Kristians IV. der schwache Frederik III., in Schweden an Stelle von Kristina der kriegslustige Karl X. Gustaf, wurde die veränderte Haltung der Generalstaaten bedingt. Da Karl X. Gustaf den Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg bedrohte, hatten sich die Generalstaaten für verpflichtet gehalten, denselben gegen Schweden zu schützen im Vertrage von 27./VII. 1655 zu Haag, denn sie wünschten die Unabhängigkeit der preußischen Länder an der Ostsee<sup>4)</sup>. Die Erfolge des schwedischen Königs gegen die Polen brachten auch Danzig, das letzte Bollwerk des polnischen Widerstandes, in Gefahr, so daß es 25./II. 1656 die Generalstaaten um Beistand ersuchte<sup>5)</sup>. Es war ein Haupthandelsplatz für die Holländer<sup>6)</sup>. Die letzteren beschlossen

---

<sup>1)</sup> Lodewijk de Geer, Eene bijdrage tot de Handelsgeschiedenis van Amsterdam door J. W. de Geer, 's-Gravenhage 1834, p. 58, 70—72; Geschichte der Familie von Wrangel von Emil von Maltitz, Berlin-Dresden 1887—1909, erste Hälfte 1887, p. 208; The English Historical Review, vol. VI, London 1891, No. 24, Oktober 1891, Louis de Geer by George Edmundson, p. 703—707; Geschiedenis van het Nederl. volk door P. J. Blok, Groningen 1899, IV, 357; vgl. Wilhelm Kernkamp, De Sleutels van de Sont, het aandeel van de Republiek in den Deensche-Zweedschen oorlog 1642—45, Haag 1890. — <sup>2)</sup> Het voorspel van den eersten Engelschen oorlog door Johan E. Elias, 's-Gravenhage 1920, I, 67. — <sup>3)</sup> Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen von Gustav Schmoller, 10. Bd., 3. Heft, Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte der vereinigten Niederlande von Dr. phil. O. Pringsheim, Leipzig 1890, p. 21—22. — <sup>4)</sup> Aanwijzing der heilsame politieke Gronden door Pieter de la Court, Leiden 1669, III, 489; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., I, 173, 187, 196, 205; Oud-Holland, 1900, I, Afiev., p. 22. — <sup>5)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., I, 272; J. de Witt par Lefèvre-Pontalis, I, 250. — <sup>6)</sup> The last years of the Protectorate by Firth, I, 306, siehe früher.

10./VII. 1656, Danzig zu Hilfe zu eilen und auf der Flotte ungefähr 1500 Mann einzuschiffen, um evtl. die Zugänge zwischen Danzig und dem Fort Reduijsselmonde (Weichselmünde damit gemeint) sowie Putzig zu besetzen<sup>1)</sup>. Die Befehlshaber der Soldaten waren Major Perceval, Pieter van Wassenaar, Herr van Sterrenburgh und Major Nieulandt<sup>2)</sup>.

Die holländische Flotte<sup>3)</sup> 1656 vor Danzig.

	Kanonen	Mann
R Jacob van Wassenaar, d'Eendracht III	68	350
R de With, Viceadmiral, Brederode . . . .	54	225
R Hendrik Jansz de Munnik, Prins Willem No. 3	42	155
R Leendert Haekswant, Utrecht I . . . . .	42	155
R Aart van Nes, Prins Hendrik . . . . .	42	155
R Jan de Liefde, Hollandia IV . . . . .	42	155
R Michiel Franz van den Berg, Prins Maurits	42	155
Z Joris Blok, Ter-Veere . . . . .	40	130
Z Cornelis Kuiper, Utrecht II . . . . .	35	150
A M. de Ruijter, Viceadmiral, 't Huis Tijd- verdrijf . . . . .	50—53	200—233
A Cornelis Tromp, Contreadmiral, Koe- vorden . . . . .	54	200
A Evert Antoniusz Marre, Stavoren (Staveren)	42	155
A Jan (de) Lapper, Marseveen (Maarseveen) .	42	155
A Dirk Krijnsz Verveen, Gouda II . . . . .	46	155
A Abraham van der Hulst, de Landman . . .	42	155
A Gillis Matthijsz Kampen, de Dom van Utrecht	42	155
A Isaak Sweers, Doesborgh . . . . .	42	155
A Jan van Kampen, Jaarsveld II . . . . .	42	155
A Hendrik Huiskens, de Tromp . . . . .	42	155
A Gerbrand Schatter, de Burg (Burcht) van Leiden . . . . .	42	155
A Ewout Jeroensz, de Maan . . . . .	38	155
A Barend Cramer, 't Zuiderhuis (Superhuijs)	42	155

<sup>1)</sup> L. van den Bos, p. 553; J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V.*, I, 332; *De Gids*, 52. Jaarg., IV. Reeks, 6. Jaarg., Amsterdam 1888, IV, 210. — <sup>2)</sup> J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V.*, I, 324, 345—46. — <sup>3)</sup> *Hollandsche Mercurius*, 1656, p. 63—65; *Leven van M. de Ruiter*, I, 229—230; *Leven van C. Tromp*, p. 175—176.

A	Paulus Egbertsz Sonk, Zeelandia II . . .	30	120
A	Adriaan van den Bosch, Duivenvoorde . .	42	155
A	Pieter van Zalingen, Gelderland IV . . .	44	155
A	Nicolaas Marreveld (Marrevelt), de Maagd van Enkhuizen III. . . . .	32	120
A	Joris (de) Colerij (Kaulerij), Utrecht III . .	30	120
A	Dirk Bogaart, Westvriesland . . . . .	20—26	105
A	Jan Roetering, de Star II . . . . .	20—30	105
A	Jan Richewijn, Leiden . . . . .	28	105
A	Jacob Andriesz Swart, de Windhond . . .	22	95
A	Arend Warrenartsz Swart, de Brak . . . .	22	95
A	Jan Adelaar, Zutphen I . . . . .	34	120
N	Pieter Florisz, Viceadmiral, Josua . . .	45—54	230
N	Gerrit Femmesz, de gouden Leeuw III . .	48	155
N	Adriaan Houttuin <sup>1)</sup> , 't Kasteel van Medemblik	42	155
N	Dirk Gerritsz Pomp, d'Eendracht II of d'Een- dracht van Enkhuizen No. 1 <sup>2)</sup> . . . . .	48	155
N	Nicolaas Aldersz, 't Wapen van Hoorn . . .	30	120
N	Arnoud de Holck, de Burg (Burcht) van Alk- maar II . . . . .	36	155
N	Jan Samson, de Hollandsche Tuin . . . .	36—39	120
V	Albert Pietersz de Boer, Vriesland . . . .	42	155
V	Auke (Andries) Stellingwerf, 't Prinse Wapen	30—39	120

Die holländische Flotte war 19.—20./VII. 1656 vor Kopenhagen<sup>3)</sup>. Jacob van Wassenaar erhielt von Frederik III. von Dänemark die Kette mit dem Elefantenorden<sup>4)</sup>. 21./VII. erschien er vor Danzig<sup>5)</sup>. 21./IX. 1656 fuhr er wieder von dort ab. Er ließ bis 6./X. Cornelis Tromp mit den 12 kleinsten Schiffen daselbst zurück<sup>6)</sup>. Von der Stadt Danzig hatte Jacob van Wassenaar eine silberne Kanne mit Becken und 600 Rtl. erhalten<sup>7)</sup>. 1./II./IX. 1656 wurde zwischen Schweden und den Generalstaaten der Elbinger Vertrag geschlossen<sup>8)</sup>. Koenraad van Beuningen war gegen denselben gewesen und wollte schärfer gegen Schweden

<sup>1)</sup> Hat wohl sehr einflußreiche Gönner gehabt, daß er wieder angestellt, siehe früher. — <sup>2)</sup> Ist wohl bedeutend vergrößert worden. — <sup>3)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 227. — <sup>4)</sup> L. van den Bos, p. 554; Leven van C. Tromp, p. 174. — <sup>5)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 228. — <sup>6)</sup> Ibid., I, 234. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1656, p. 116; Leven van M. de Ruiter, I, 235. — <sup>8)</sup> L. van Aitzema, IV, XXXXII, 887; Aanwijzing der heilsame politieke Gronden door Pieter de la Court, III, 490; Groot Placaet-boeck door Cornelis Cauw, s-Gravenhage 1664, V. boeck, p. 2567.

vorgehen<sup>1)</sup>. 27./VI. 1657 wurde zwischen Frederik III. von Dänemark und den Generalstaaten ein Allianzvertrag geschlossen. Der holländische Gesandte in Kopenhagen, K. van Beuningen erklärte, die hölzernen Schlüssel zum Sund lägen im Hafen von Amsterdam<sup>2)</sup>. Koenraad van Beuningen war 1622 zu Amsterdam geboren. Seine Eltern waren Geurt (Gerhard) van Beuningen und Eva oder Aaltje Appelman<sup>3)</sup>. Eine Schwester von ihm war an den Ratsherr Jan van Heemskerck zu Amsterdam verheiratet<sup>4)</sup>, die andere an David de Willem<sup>5)</sup>. Über das Geschlecht derer van Beuningen sind verschiedene Angaben vorhanden<sup>6)</sup>. Seit 1651 war er Ratspensionär von Amsterdam<sup>7)</sup>. Er war unbestechlich<sup>8)</sup>, ein gewandter Redner<sup>9)</sup>. Er hatte große Kenntnisse<sup>10)</sup>. Aber er war von unbeständigem Charakter und hierin George Villiers, 2. duke of Buckingham, vergleichbar<sup>11)</sup>. Er war sehr von sich eingenommen<sup>12)</sup> und deshalb auch sehr halsstarrig<sup>13)</sup>. Er liebte die Bequemlichkeit und war zu besonderen philosophischen Betrachtungen geneigt<sup>14)</sup>. In dem folgenden Kriege zwischen Dänemark und Schweden, den das erstere begann, um das in Frieden von Brömsebro Verlorene wiederzuerlangen, wurde Frederik III. zum Frieden von Røskilde (18./28./II.) 1658 gezwungen<sup>15)</sup>. Ein Freundschaftsbündnis war zwischen den beiden nordischen Reichen in Aussicht genommen. Beide Mächte sollten gemeinsam

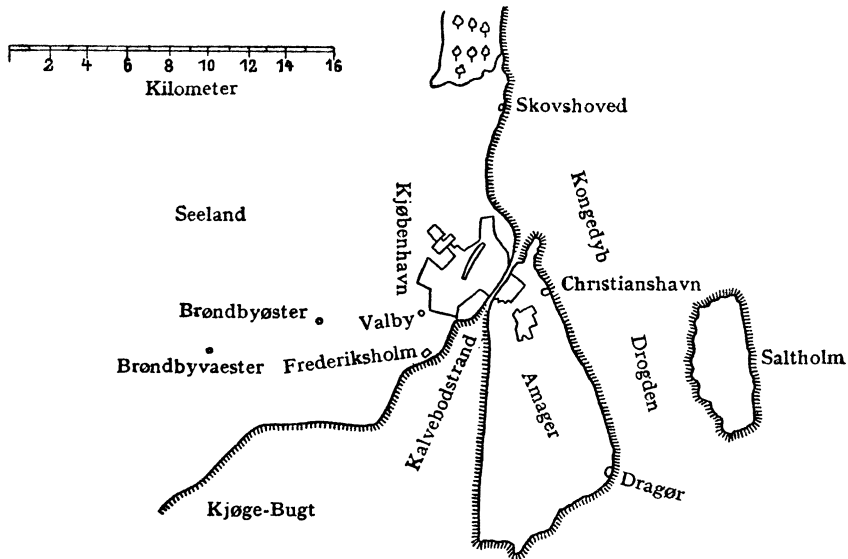
1) Geschiedenis van het Nederl. volk door P. J. Blok, Groningen 1902, V, 121, 123—124. — 2) Histoire des luttes entre les puissances maritimes et la France par S. de Grovestins, Paris 1851, I, 233. — 3) Dissertatio Historiopolitica de legationibus a Conrado Beuningio gestis usque ad 1672, quam Henricus Jacobus van der Heim Medioburgensis submittet, Lugduni Batavorum 1847, p. 3; A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederl., Haarlem 1854, II. Deel, II. stuk, p. 469. — 4) Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., 's-Gravenhage 1725, V, 98, 100, 202, 204; Leven van M. de Ruyter, IV, 64, siehe früher. — 5) De Regeeringe van Amsterdam ontworpen door Bontemantel, uitgeg. door Kernkamp in Historisch Genootschap te Utrecht, 3. Reeks, 7, 8, 's-Gravenhage 1897, II, 156. — 6) Maandblad van het Genealogisch Heraldiek Genootschap, De Nedel. Leeuw, XVII. Jaarg., 's-Gravenhage 1899, p. 159, 161. — 7) Dissertatio Historico-politica de legationibus a. C. Beuningio gestis, p. 66. — 8) Jan de Witt en zijn tijd door P. Simons, Amsterdam 1832, I. Deel, VI. Hoofdstuk, p. 233. — 9) Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap te Utrecht, XIX. Deel, 's-Gravenhage 1898, p. 115. — 10) Bishop G. Burnet, History of my own time, ed. by Airy, Oxford 1897, I, 588—589; Onze Gouden Eeuw door Dr. P. L. Muller, Leiden 1896, II, 360. — 11) Bishop Burnet, History of my own time, I, 588—589. — 12) Ibid. — 13) Lettres, Mémoires et négociations de Mr. le comte d'Estrades, Londres 1743, II, 466. — 14) Ibid.; Basnage, I, 717. — 15) Die Politik Cromwells in der Auffassung des John Thurloe von Dr. S. Freiherr von B., p. 73; Historische Zeitschrift von Heinrich von Sybel, 83. Bd., Neue Folge, 47. Bd., München 1899, III. Heft, Der Kampf um die Ostsee im 16. und 17. Jahrh. von Dietrich Schäfer, p. 441; Geschichte der Familie von Wrangel von E. von Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 239.

fremden Kriegsflotten den Eintritt in die Ostsee verwehren<sup>1)</sup>. Aber Koenraad van Beuningen hetzte von neuem zum Kriege gegen Schweden auf<sup>2)</sup>. Er verleitete Frederik III. dazu, den Vertrag nicht zu halten<sup>3)</sup>. Das gewollte Freundschaftsbündnis, eine Art nordischer Union<sup>4)</sup>, wurde von den Niederländern hintertrieben. Die Weigerung Frederiks III. in dieser Frage war für Karl X. Gustaf der Hauptanlaß zur Erneuerung des Krieges<sup>5)</sup>.

Zwischen Schweden und den Generalstaaten waren inzwischen 23./III. 1658 zum Elbinger Vertrag Erläuterungen (Elucidationen oder Amplificationen) vereinbart worden<sup>6)</sup>. Karl X. Gustaf hatte es bei seinem 2. Kriege auf die vollständige Eroberung Dänemarks abgesehen. Er wollte seinen Sitz von Stockholm nach Schonen verlegen<sup>7)</sup>. Die Schweden dagegen wünschten gar nicht, daß ihr König Kopenhagen eroberte. Sie meinten, ihr Land würde dann von einem Königtum zu einer Provinz herabgedrückt werden<sup>8)</sup>. Wie Leonard Torstenson von Deutschland aus 1643/44 in Dänemark eingedrungen und Kristian IV. zum Frieden von Brömsebro genötigt, war Karl X. Gustaf in seinem ersten Kriege gegen dieses Land ebenfalls von Deutschland aus vormarschiert und hatte den Frieden von Røskilde erzwungen<sup>9)</sup>. Er tat jetzt das gleiche. Er sammelte seine Flotte in Kiel. 5./15. VIII. 1658 bereitete er sich zur Abfahrt vor<sup>10)</sup>. Ursprünglich wollte man in der Kjøge-Bugt landen. Man hätte dann Kopenhagen im ersten kräftigen Ansturm überrumpeln können. Aber Karl X. Gustaf hatte dies wohl schließlich für zu gewagt gehalten. Vielleicht war auch ein Teil des Kriegsrats dagegen gewesen aus verschiedenen Gründen, teils militärischer, teils politischer Art<sup>11)</sup>. Man

<sup>1)</sup> Historische Zeitschrift von H. v. Sybel, 83. Bd., Neue Folge, 47. Bd., III. Heft, S. 441—442. — <sup>2)</sup> A Narrative of the Principal actions in the wars betwixt Sweden and Denmark by Meadowe, London 1677, p. 75; The last years of the Protectorate by Firth, I, 318; Onze Gouden Eeuw door Dr. P. L. Muller, Leiden 1896, II, 358—359. — <sup>3)</sup> Geschiedenis van het Nederl. volk door Blok, Groningen 1902, V, 122. — <sup>4)</sup> Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 125, 138. — <sup>5)</sup> Historische Zeitschrift von H. v. Sybel, 83. Bd., Neue Folge, 47. Bd., III. Heft, p. 442. — <sup>6)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., I, 589. — <sup>7)</sup> Geschichte der Familie von Wrangel von E. von Maltitz, I. Hälfte, 1887, p. 239; nach Historisches Portefeuille 1784, Bd. II, p. 666, Gedanken über die Kalmarsche Union. — <sup>8)</sup> A Narrative of the Principal actions in the wars betwixt Sweden and Denmark by Meadowe, p. 55. — <sup>9)</sup> Historische Zeitschrift von H. v. Sybel, 83. Bd., Neue Folge, 47. Bd., III. Heft, p. 440—41. — <sup>10)</sup> Geschichte der Familie von Wrangel von E. von Maltitz, I. Hälfte, 1887, p. 239; The last years of the Protectorate by Firth, II, 288. — <sup>11)</sup> Histoire générale de la marine par J. B. T. de Bois-melé, Paris 1746, II, 267; The last years of the Protectorate by Firth, II, 288; Seemacht in der Ostsee im 17. Jahrh. von Hermann Kirchhoff, Vizeadmiral a. D., Kiel 1907, p. 46; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 126.

landete daher 7./17./VIII. bei Korsør auf Seeland am Store Belt, 14—15 geographische Meilen von Kopenhagen entfernt, und beschloß eine regelrechte Belagerung desselben<sup>1)</sup>. Man marschierte 9./19./VIII. über Slagelse nach Ringsted und gelangte 10./20./VIII. bis Røskilde. Man stand 11./21./VIII. 1/2 Meile vor Kopenhagen, welches man 13./23./VIII. zu Lande einschloß<sup>2)</sup> nach der seeländischen Seite zu. Die Dänen hatten inzwischen Zeit gehabt, das Volk in Waffen zu rufen, zur Verteidigung alles vorzubereiten



Politiken Danmark i 35 Kort, Kjøbenhavn 1910. 1:260000.

und die Vorstädte in Brand zu stecken<sup>3)</sup>. Karl Gustaf Wrangel nahm Frederiksholm (Frederiksodde) vor Kopenhagen<sup>4)</sup> (s. Karte). Auf die Belagerungsgeschütze mußte man warten, bis das Kastell von Kronborg am Øresund gefallen<sup>5)</sup>. Letzteres war 1577—85 erbaut worden. Die Mauern waren von Götalandsteinen hergestellt. Es war mit 70 metallenen Geschützen nach dem Sund zu

<sup>1)</sup> Geschichte der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, I. Hälfte, 1887, p. 240; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 47; The last years of the Protectorate by Firth, II, 288. — <sup>2)</sup> Geschichte der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, I. Hälfte, 1887, p. 240. — <sup>3)</sup> The last years of the Protectorate by Firth, II, 289; vgl. Soeren Anton Soerensen, Kjøbenhavns belejring og Fyens gjenerobring, Skildringer fra Carl-Gustavs fejden 1658—59 efter forf. død saml. af Peter Fredrik Rist og Hans Walther Harbou, Kjøbenhavn 1896. — <sup>4)</sup> Geschichte Schwedens von Friedrich Ferdinand Carlson, Geschichte der europäischen Staaten von Heeren und Ukert, Gotha 1855, IV. Bd., p. 313. — <sup>5)</sup> Oud-Holland, 1900, I. Aflev., p. 22; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 48; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 127.

versehen. Diese waren von außerordentlichem Gewicht und absichtlich zur Beherrschung der Durchfahrt des Sundes gegossen. Das Dach des Kastells war von Kupfer. Auf dem Turm befanden sich 10 Halbkartaunen<sup>1)</sup>. 15./25./VIII. begab sich K. G. Wrangel vor Kronborg<sup>2)</sup>. Er besetzte Helsingør und brachte nach einer Belagerungszeit von 16./26./VIII. bis 8./18./IX. Kronborg nebst Kastell zur Übergabe<sup>3)</sup>. 20.—21./VIII. hatte sich die schwedische Flotte unter Klas Bjelkenstjerna Kopenhagen genähert<sup>4)</sup> und 26./VIII. dasselbe auch zu Wasser abgeschnitten<sup>5)</sup>. Man zog sogar zeitweilig in Erwägung, Schiffe in der Einfahrt zu versenken, um eine ev. Verbindung der holländischen Flotte mit den Dänen zu verhindern<sup>6)</sup>. Bombardements und Angriffsversuche sollen von dieser Seite her nicht stattgefunden haben<sup>7)</sup>. Dagegen wurde der Plan gefaßt, sich der Insel Amager zu bemächtigen und von dem auf Amager gelegenen Christianshavn aus Kopenhagen der Kapitulation näherzubringen<sup>8)</sup>. 20./30./IX. wurde die Insel in Besitz genommen<sup>9)</sup>. Infolge der Not der Dänen hatten die Generalstaaten inzwischen Ende August beschlossen, gegen die Schweden zu rüsten<sup>10)</sup>. Der Tod Cromwells 3./13./IX. 1658, die Bitten der Residenten des Kaisers Leopold I. und des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg vollendeten den Entschluß zur Absendung einer Flotte<sup>11)</sup>.

### Die Schlacht im Öresund (Øresund) 29./X.8./XI. 1658.

Jacob van Wassenaar, Herr van Obdam, empfing zu Haag seine Instruktionen 12.—14./IX. 1658. Er hatte Kronborg Beistand zu leisten und, wenn dies schon genommen, sich nach Kopen-

<sup>1)</sup> A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 85—87; Holl. Mercurius, 1658, p. 146. — <sup>2)</sup> Geschichte Schwedens von F. F. Carlson, IV. Bd., Geschichte der europäischen Staaten von Heeren und Ukert, p. 312. — <sup>3)</sup> Cronborgs Slots og Faestnings Historie, et Bidrag til Danmarks Krigshistorie af M. C. Arnholtz, Helsingør 1836, p. 6—8; Kommandant war Oberst Paul Beenfeldt nebst Oberstleutnant Carl Bruno; Geschichte der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, I. Hälfte, 1887, p. 240; vgl. L. v. Aitzema, IV, XXXV III, 236—37, Übergabe 1./X.; Holl. Mercurius, 1658, p. 148, und Brieven van J. de Witt, II, 70, 16./IX. Bei der Datumangabe des L. v. Aitzema wird wohl die Fortschaffung des Belagerungsmaterials für Kopenhagen mit in begriffen gewesen sein. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 228, 236. — <sup>5)</sup> Svenska flottans historia, åren 1635—80, af Axel Zettersten, Norrtelge (Län Stockholm) 1903, p. 411. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 412. — <sup>7)</sup> Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 48. — <sup>8)</sup> Sweetse wapenen door Petrum de Lange, Amsterdam 1660, p. 256. — <sup>9)</sup> Geschichte der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, I. Hälfte, 1887, p. 241. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, p. 228; A. de Wicquefort, II, 511; Oud-Holland, 1900, I. Aflev., p. 22. — <sup>11)</sup> Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, tome III, livre X, p. 86.



haben durchzuschlagen, um diesem Hilfe zu gewähren. Falls Kopenhagen in feindlichen Händen, sollte er sich nach sicheren Plätzen in Dänemark oder Norwegen begeben und von da aus die schwedische Flotte bekämpfen<sup>1)</sup>. Schon vorher, 11./IX., hatte man auch dem Befehlshaber der 38 Kompagnien oder 4000 Mann starken Hilfstruppen, Oberst Eustatius (Cornelis) Püchler, seither Kommandant der Schanze Schenk, bei Nijmegen seine besonderen Anweisungen gegeben<sup>2)</sup>. Man verfügte, daß die Soldaten wie Matrosen mit warmer Speise gepflegt werden sollten. Jeder hatte einen Rock von grobem Tuch zu bekommen und Zwieback an Stelle des weichen Brotes zu erhalten<sup>3)</sup>. Vom Haag begab sich Jacob van Wassenaar 15./IX. nach Amsterdam<sup>4)</sup>. Dort fand er eine wenig ehrenvolle Aufnahme. Man beklagte sich darüber, daß er sich nicht genügend beeile, um in See zu kommen<sup>5)</sup>. Am 18./IX. erschien er in Ostvlieland<sup>6)</sup>. 20./IX. war de With aus der Maas mit mehreren Schiffen nach der Doggerbank zu ausgelaufen, um daselbst die Flottenabteilung von Nordholland aus Vlie zu erwarten. Er verlor durch Sturm alle seine Masten. Jan de Liefde büßte seine Anker und Taue ein, sein Schiff wurde dienstuntauglich<sup>7)</sup>. Pieter Florisz kreuzte im Kanal, er hatte sich nach Pas-de-Calais (Hoofden) zu begeben<sup>8)</sup>. Er kam 26./IX. vom Westen nach Scheveningen zurück<sup>9)</sup>. De With gelangte 27./IX. wieder nach Goeree<sup>10)</sup>. Inzwischen war J. v. Wassenaar 22./IX. vor Ter-Schelling<sup>11)</sup>, dem Versammlungsplatz<sup>12)</sup>, eingetroffen. Sein Schiff und dasjenige des A. van Nes wurden ebenfalls durch

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 233—34; Brieven van J. de Witt in het Historisch Genootschap te Utrecht, III, Reeks, Werken No. 25, Deel II, p. 70—71; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., I, 610—612; Samuelis Liberi Baronis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo, rege Sueciae, gestis, comm., Liber V, p. 484; The history of the late warres in Denmark by Manley, p. 35; De Gids, 52. Jaarg, IV, Reeks, 6. Jaarg., Amsterdam 1888, IV, 219. — <sup>2)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., I, 610; Brieven van J. de Witt, II, 77; Leven van M. de Ruiter, I, 353. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 236; Nasporing van Hollands Heil en Rampen door H. J. Z. Coornhart, Rotterdam 1745, I, Hoofdstuk, p. 271. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 234; Historisch Genootschap te Utrecht, III, Reeks, Werken No. 23, Journaal van J. van Wassenaar, uitgegev. door Grove, p. 3. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 234. — <sup>6)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 3. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 149; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., 's-Gravenhage 1724, III, 462; The history of the late warres in Denmark by Manley, p. 33. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 228. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 235; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 464. — <sup>10)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 464. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 235; Journaal van J. van Wassenaar, p. 3; J. de Witt, Secrete Resolutien van de E. G. M. H. St. v. H. ende W.-V., I, 611. — <sup>12)</sup> L. v. den Bos, p. 554; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 230.

Sturm beschädigt<sup>1)</sup>. Das Bier geriet in der ganzen Flotte in Unordnung und mußte von neuem auf allen Fahrzeugen gestaut werden<sup>2)</sup>. Widrige Winde verhinderten die Holländer noch weiter am Auslaufen<sup>3)</sup>. Zwischen 7./17./X. bis 8./18./X. morgens begann erst die Abfahrt von Vlieland mit günstigem Ost- und Südostwind<sup>4)</sup>. Es waren aber nur 29—30 Kriegsschiffe<sup>5)</sup>. Zuerst segelte Pieter Florisz aus<sup>6)</sup>, dann folgte J. van Wassenaar<sup>7)</sup>. Eine Anzahl Nordfahrer sowie 22 Galioten mit Hering, Zwiebeln und Wurzelwerk, die für den Osten bestimmt, befanden sich in ihrer Begleitung<sup>8)</sup>. Bettag wurde zu Ter-Schelling gehalten<sup>9)</sup>. De With und Jacob Boshuisen folgten nach. Sie fuhren von Goeree ab mit den Flüten und Galioten, auf denen sich die 4000 Soldaten unter Oberst Püchler, Arend Jurgen van Haersholt, Mannshatt und Armeveillers befanden. Auch eine Anzahl Handelsfahrzeuge soll mit ihnen ausgelaufen sein sowie 3 Kriegsschiffe aus Zee-land<sup>10)</sup>. 8./18./X. Vom Schiff des Kapitäns 't Jonge Hoen fiel die Großstenge über Bord<sup>11)</sup>. 11./21./X. soll die Flotte an der Doggerbank vorbeigelaufen sein<sup>12)</sup>. Die Holländer segelten an Hammermølle (zwischen Nisum Fjord und Stadel Fjord, nordöstlich von Tim, Ringkjøbing, Jütland) vorüber<sup>13)</sup>. Um 12./22./X. erschienen sie vor Hanstholm (großer Holm, Skagerrak)<sup>14)</sup>. Zu dieser Zeit, nahe bei Skagens Horn, haben sich die Nordfahrer von ihnen getrennt, aber

1) Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 464. — 2) L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 235. — 3) Holl. Mercurius, 1658, p. 159; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 236; Samuelis Liberi Baronis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, p. 484; Bondich Verhael des oorlogs tusschen de 2 Noordse rijcken, Amsterdam 1660, p. 14; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, Amsterdam 1660, p. 255; Oud-Holland, 1900, I. Aflev., p. 22. — 4) Journaal van J. van Wassenaar, p. 12; Brieven van J. de Witt, II, 70; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 486; The history of the late warres by Manley, p. 34; Bondich Verhael des oorlogs, p. 14; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 255; Danske Magazin, indeholdende bidrag til den danske histories, Femte Raekke, Sjette Bind, Kjøbenhavn 1909, Sjette Bind, andet Hefte, 1906, Otte Krag's Dagbogsoptegnelser vedrørende Krigen 1658—59 ved G. L. Grove og Knud Rockstroh, p. 141; Leven van C. Tromp, p. 191; Oud-Holland, 1900, Aflev. I, p. 22; Seemacht in der Ostsee von H. Kirchhoff, p. 48. — 5) Journaal van J. v. Wassenaar, p. 12; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 486. — 6) Holl. Mercurius, 1658, p. 159; Bondich Verhael des oorlogs, p. 14. — 7) Bondich Verhael des oorlogs, p. 14. — 8) Holl. Mercurius, 1658, p. 159; Bondich Verhael des oorlogs, p. 15. — 9) Holl. Mercurius, 1658, p. 159; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 255. — 10) Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 486—487; Bondich Verhael des oorlogs, p. 14—15; Theatri Europaei, Historische Beschreibung, VIII, 841; Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, I, 213; Oud-Holland, 1900, I. Aflev., p. 22. — 11) Journaal van J. van Wassenaar, p. 12. — 12) Holl. Mercurius, 1658, p. 161. — 13) Geschichte Schwedens von Carlson, Geschichte der Europäischen Staaten von Heeren und Ukert, IV, 318, aber das Datum 23./X. kann nicht ganz zutreffend sein, muß wohl 12./22./X heißen. — 14) Journaal van J. van Wassenaar, p. 13.

die 22 mit Lebensmitteln nach dem Osten bestimmten Galioten beschlossen, bei ihnen zu bleiben<sup>1)</sup>. 13./23./X. war der Turm von Alt-Skagen (wohl Gle-Skagen gemeint) südsüdwestlich von ihnen. 14./24./X. befanden sie sich zwischen Skagen und Hirshals (Hirtshals, südwestlich von Skagen)<sup>2)</sup>. 15./25./X. verlor Kapitän Degelcamp sein Haupt- und Vormarssegel<sup>3)</sup>. 16./26./X. war Alt-Skagen (Gle-Skagen) ost-südöstlich von der holländischen Flotte entfernt<sup>4)</sup>. 17./27./X. bekam Vicekommodore Jan Aartsz Verhaaf den Auftrag, mit den Schiffen des A. van Nes, Jan de Liefde, Joris (de) Colerij und Klaas Valeheen bei Skagens Horn gegenüber den 3 schwedischen Kampffahrzeugen, die wohl hinter den kleinen Holmen (Tyvholm, Graesholm, Hirsholm vor Frederikshavn) auf Wache kreuzten, Stellung zu nehmen<sup>5)</sup>. Um 18.—19./28.—29./X. erfolgte die Abfahrt von Skagen<sup>6)</sup>. 19./29./X. kam de With, Jacob Boshuisen und der Rest von Schiffen zur Hauptabteilung<sup>7)</sup>. 20./30./X. warf die ganze Flotte unter Laesø die Anker aus<sup>8)</sup>, gegenüber Kongsback auf Schonen<sup>9)</sup>. 22./X./1./XI. morgens lag Anholt 3 Meilen südwestlich von den Holländern, abends war Varberg (Waesbergen, südlich von Goeteborg) 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Meilen von ihnen<sup>10)</sup>. 23./X./2./XI. befand sich Kullen (Krul, Kol, Schonen) 2 Meilen ost-südöstlich weit von der Flotte<sup>11)</sup>. Sie kamen an demselben Tage unterhalb Gilleleje in die Hornbaek-bugt (Gildeley, Jütland)<sup>12)</sup>. 24./X./3./XI. liefen sie noch eine Meile vor<sup>13)</sup>. 25./X./4./XI. ankerten sie auf 17 Faden Wasser ungefähr 2 Meilen nördlich von Kronborg. 2 Uhr nachmittags beim Lappefyrskib an der Backbordseite der Sandbank<sup>14)</sup>. Die

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 159; Bondich Verhael des oorlogs, p. 15. — <sup>2)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 14. — <sup>3)</sup> Ibid., p. 15. — <sup>4)</sup> Ibid. — <sup>5)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 16. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 238; L. v. den Bos, p. 557; Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17; Witsen, Aloude scheepsbouw, II, 463. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 160; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 17; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 143. — <sup>8)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 18; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 142—143. — <sup>9)</sup> Dieses ist wohl irrtümlich als Königskrug bezeichnet worden, vgl. Theatri Europaei, Hist. Beschreibung, VIII, 841; Geschichte der Familie von Wrangel von Emil von Maltitz, erste Hälfte, 1887, p. 241. — <sup>10)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 18. — <sup>11)</sup> Ibid., p. 19; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; L. v. den Bos, p. 558. — <sup>12)</sup> Angl. II, 9,6, No. 34, p. 5; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 142; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 48. — <sup>13)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Leven van M. de Ruiter, I, 355. — <sup>14)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 20; Tidsskrift i Sjoevaesendet udgieven af Kongl. Örlogsmanna; sällskapet i Carlskrona 1900, 63e årg., Slaget i Oresund 1658, Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan 1658 å flaggskippet Victoria, meddelade af Kapten S. Natt og Dag, p. 115; A Narrative of the Principal actions in the wars betwixt Sweden and Denmark by Philip Meadows, London 1677, p. 97; Svenska flottans historia af Axel Zettersten, Norrtelge 1903, p. 413; vgl. The history

Lotsen erklärten, daß nur mit Westnordwestwind eine Einfahrt in den Sund möglich sei<sup>1)</sup>. Die Holländer wurden von widrigen Winden aufgehalten und mußten vom 25.—28./X./4.—7./XI. still liegenbleiben<sup>2)</sup>. 25./X./4./XI. nachts hatte sich Sturm eingestellt. 26./X./5./XI. herrschte ebenfalls Unwetter. 27./X./6./XI. blies der Wind tagsüber aus SW, abends aus NW. 28./X./7./XI. wehte frühmorgens noch Nordwestwind. Einige holländische Kriegsschiffe ankerten deshalb schon näher bei der Einfahrt am Sund. Aber der Wind schlug wieder nach SW um. Erst abends drehte er sich von neuem nach N<sup>3)</sup>. Während dieses Verweilens am Lappegrund wurden von den Schweden die größten Kanonen in die Nähe derselben gebracht und mit ihnen auf die holländischen Fahrzeuge geschossen<sup>4)</sup>. Der schwedische Admiral hatte Lust, bei dem für seine Flotte so günstigen Strom und Wind, die Holländer anzugreifen. Im Fall der Niederlage konnte man sich nach Göteborg zurückziehen. Aber Karl X. Gustaf wollte nicht der angreifende Teil sein, da eine Kriegserklärung noch nicht erfolgt. Er hielt den engsten Teil des Sundes für einen günstigeren Kampfplatz, weil seine Gegner daselbst ihre bessere Manövrierfähigkeit und Seetüchtigkeit weniger ausnutzen konnten. Man vermochte dort, wie auf dem Lande, an ein und derselben Stelle und im Gemenge zu fechten. Er versprach irriger Weise sich allzuviel von der Wirkung der Geschütze von Kronborg und Helsingborg. Bei einem Kampf im Öresund würden sich seine Schiffe leichter und sicherer unter Helsingør und Landskrona zurückziehen<sup>5)</sup>. Er hatte nur die eine Flotte, er setzte mit derselben alles aufs Spiel. Die Holländer könnten mehrere Flotten senden<sup>6)</sup>. Später bereute der schwedische König, den Rat seines Admirals nicht befolgt zu haben<sup>7)</sup>. Er

of the late warres by Manley, p. 34; Seemacht in der Ostsee von Kirchoff, p. 48—49; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 127, das Datum 22./X./1./XI. trifft aber nicht ganz zu. —<sup>1)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 20. —<sup>2)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17; Nicolaas Witsen, II, 463; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 142, aber nicht 6 Tage, wie fälschlich von Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, p. 484; The history of the late warres by Manley, p. 34, angegeben wird. —<sup>3)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 116—117. —<sup>4)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17; Nicolaas Witsen, II, 463. —<sup>5)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 6; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, p. 484; Mémoires du comte de Guiche, Londres 1744, p. 33; Mémoires du chevalier H. de Terlon, Paris 1682, I, 167, 173; The history of the late warres by Manley, p. 34; A Narrative of the Principal actions by P. Meadowe, p. 97—98; Seemacht in der Ostsee von Kirchoff, p. 49; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 128. —<sup>6)</sup> Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 174; A Narrative of the Principal actions by P. Meadowe, p. 98. —<sup>7)</sup> Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, p. 485.

benutzte also auch hier zu Wasser, wie zu Lande vor Kopenhagen, die ihm gebotene Gunst des Augenblicks und den Erfolg der Überraschung nicht. Wären die Holländer bei dem für sie widrigen Winde angegriffen worden, so hätten sie das offene Meer gewinnen müssen und wären dadurch großen Gefahren ausgesetzt gewesen. Sie hatten keine Zufluchtshäfen in der Nähe bis nach Norwegen (Flekkerø)<sup>1)</sup>. Die Zahl der angegebenen holländischen Kriegsschiffe schwankte zwischen 30—40<sup>2)</sup>, 35<sup>3)</sup>, 36<sup>4)</sup>, 37<sup>5)</sup>, 38<sup>6)</sup>, 40<sup>7)</sup>, 45<sup>8)</sup>, 46<sup>9)</sup>. Wir haben 35 Kriegsschiffe angenommen als diejenige Zahl, die der Wahrheit am meisten entspricht. Bei der Zahl 45 werden wohl die 6 Fluten und 4 Brander mitgerechnet worden sein.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte holländische Flotte<sup>10)</sup>.

	Matrosen	Soldaten	Kanonen
R Witte Cornelisz de With, Beroderode . . . . .	210—220	50	54—59
A Evert Antoniusz Marre <sup>11)</sup> , Vicekommodore, de Landman . . .	130—138	30	40

<sup>1)</sup> Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, p. 484; Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 172; Histoire générale de la marine par J. B. T. de Boismelé, Paris 1746, II, 235, 267. — <sup>2)</sup> Diary of Thomas Burton, ed. by Rutt, III, 379. — <sup>3)</sup> Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 484, 485; Journaal van J. v. Wassenaar, Inleiding, p. VIII—X, p. 23; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 487; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 6, 25—28; ibid., No. 45, p. 5, 7; A. de Wicquefort, II, 512; The history of the late warres by Manley, p. 36; Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie van J. v. Wagenaar door Hendrik van Wijn, Deel II, p. 481; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 565; Kronborgs Slots Historie af Arnholtz, p. 9; Oud-Holland, 1900, I. Aflev., p. 22; Svenske flottans historia af Zettersten, p. 416; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 48. — <sup>4)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 115; L. v. den Bos, p. 556. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 159; Bondich Verhael des oorlogs, p. 14—15. — <sup>6)</sup> A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 96. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 241; Leven van C. Tromp, p. 191—192. — <sup>8)</sup> Witsen, II, 463; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 255. — <sup>9)</sup> Leeven en dood der h. gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven, Amsterdam 1705, I. boek, p. 118. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, p. 241; L. v. den Bos, p. 556; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 26—28; Bondich Verhael des oorlogs, p. 14—15; Holl. Mercurius, 1658, p. 159; Journaal van J. v. Wassenaar, Inleiding, p. VIII—X; Tidskrift i Sjöväsendet, Carlskrona 1900, p. 125—126, Holländske flottans sammansättning och styrke ut slaget 29./X./8./XI., Afskrift af Riksarkivet Sjöexpeditioner 1654—60; Leven van C. Tromp, p. 191—192; Theatri Europaei, Hist. Beschreibung, VIII, 843; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 768, Bijlage XXV; Kunst, Organ for Danske Kunst og Kunsthandvaerk, 6. Aargang, udgivet af Alfred Jacobsen, Kjøbenhavn 1904, Samtidige Billeder fra Slaget i Øresund 1658 ved. G. L. Grove, p. 12. — <sup>11)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 165, Evert Theunisz Marre.

## DIE SCHLACHT IM ØRESUND

715

	Matrosen	Soldaten	Kanonen
Z Adriaan Bankert, Contrekommodore, de Zeeridder . . . . .	75	25	22—28
R Jacob Boshuisen, Prinses Louisa II	120	—	36—38
A Willem Jan Stoffelsz, de Koge (Kogge) <sup>1)</sup> . . . . .	109	30	40
Z Gillis Jansz, de Windhond . . . . .	67	25	23
Z Jan Daijm, Prins Willem No. 4 . . . . .	75	25	28
N Adriaan Houttuin (Houttuijn), 't Wapen van Medemblik . . . . .	120—124	—	36—37
N Dirk Gerritsz Pomp, het Wapen van Enkhuizen . . . . .	102—115	—	27—32
N Klaas Cornelisz Valehen, 't Kasteel van Medemblik . . . . .	92—95	—	28
V Laurens Degelcamp, Groningen . . . . .	100—105	15	34—36

Mitte.

R Jacob van Wassenaar, de Eendracht III <sup>2)</sup> . . . . .	250	75	72
Kapitän Egbert Meeuwsz Kortenaar <sup>3)</sup> . Leutnant Jan van Nes <sup>4)</sup> . Advocaat Fiscaal Jan van Westrenen <sup>5)</sup> .			
R Jan Aartz Verhaaf, Vicekommodore, Rotterdam . . . . .	°80—91	20	32—34
A Dirk Krijnsz Verveen, Contrekommodore, de Zon <sup>6)</sup> . . . . .	115—138	24—30	40
R Aart Jansz van Nes, 't Wapen van Rotterdam . . . . .	130	30	40
R Jan de Liefde, Dordrecht (Het Wapen van Dordrecht) . . . . .	130	30	40—42

<sup>1)</sup> 't schip zonder roer (Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie door H. van Wyn, II, 482). — <sup>2)</sup> 1654 zu Rotterdam gebaut, wohl Amelia erst genannt (Holl. Mercurius, 1654, p. 2, Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 638, 768), es kam so teuer wie zwei andere Schiffe (L. v. Aitzema, V, XXXV, 441), es führte nur metallene Kanonen (Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 655), siehe später. — <sup>3)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 358. — <sup>4)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 82; Kunst, Organ for Danske Kunst, 6. Aargang, p. 7. — <sup>5)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 6, auch Willem van der Velde de Oude wird an Bord der Eendracht als Teilnehmer der Schlacht gewesen sein (Oud-Holland, 1900, I, 24). — <sup>6)</sup> Sonne auf dem Hinterstevan (Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 9), aber nicht de halve Maan.

	Matrosen	Soldaten	Kanonen
A Jan van Kampen, de halve Maan . . . . .	106—138	30	40—42
Leutnant van Hoogenhoek <sup>1)</sup> of Hoogenhoek.			
A Paulus Egbertsz Sonk, Duivenvoorde . . . . .	150—168	—	40
Leutnant Pieter Uitenhout <sup>2)</sup> .			
A Joris (de) Colerij (Caulerij, Coullerij), Staveren (Stavoren) O.-I.-Cie. . . . .	90—114	37	40
A Abraham van Waerdenburgh, Deu- tecum . . . . .	54—63	11	22—24
A Sijbrand Jansz Mol, de Waag . . . . .	100—110	30	40
Kapitän de Ligne (Ligno) <sup>3)</sup> .			
N Reinier Cornelisz Zevenhuisen, de gouden Leeuw III . . . . .	105—125	—	38
N Nicolaas Aldersz, Hoorn . . . . .	100—105	—	28
V Auke Stellingwerf, Prinses Albertina Nachhut.	102—130	—	36
N Pieter Florisz, Josua . . . . .	150	—	50
N Gerrit Femmesz, Vicekommodore, de Eendracht II . . . . .	120—125	—	31—38
V Adriaan Bruijnsveld, Contre- kommodore, Breda . . . . .	95—96	—	28
Leutnant La Vacquerie <sup>4)</sup> .			
N Cornelis Slordt, de Caleb . . . . .	125	—	40—42
N Cornelis Jacobsz de Boer, Jupiter . . . . .	111—120	—	32—37
N Govert Cornelisz 't Jonge Hoen, de Jonge Prins . . . . .	97—110	—	30—40
N Jan de Groot, Alkmaar <sup>5)</sup> . . . . .	110—120	—	30—38
N Klaas Arendsz Sloot, Wapen van Monnikendam . . . . .	92—105	—	26
A Dirk Bogaart, Westvriesland . . . . .	100—104	—	28
N Jan Samson, de Monnik . . . . .	97—105	—	32
N Klaas Backer, het Wapen van Holland . . . . .	125	—	38

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 164; Bondich Verhael des oorlogs, p. 18; Witsen, II, 464. — <sup>2)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 80. — <sup>3)</sup> Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Hist. door H. van Wijn, II, 482. — <sup>4)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 14. — <sup>5)</sup> Er war ganz unerfahren, befand sich auf seinem ersten Seezuge, sein Ober- und Untersteuermann hatten seither nur auf Handelsfahrzeugen gedient. Auf dem Hinterstevan befand sich das Wapen der Stadt Alkmaar (Kunst, Organ for Danske Kunst, 6. Aarg., p. 11).

Die Transportflüten<sup>1)</sup>.

Kanonen

Tjerk Hiddesz (Tjarck Eijdensz) de Vries von Harlingen,	
Judith . . . . .	24
Galle Gallesz (Jale Jalesz) von Harlingen, de Liefde . .	24
Jan Jansz Kleijn, de Fruitboom . . . . .	23
Klaas Hillebrandsz Pronck, de Paarl (Parel) . . . . .	23
Dirk Waterhond, de vergulde Haan . . . . .	16
Eleman Severijnsz, Medea . . . . .	22—24

Die Anzahl der angegebenen Brander, ohne besondere Benennung derselben, schwankte zwischen 3 (The history of the late warres by Manley, p. 36; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 563; Oud-Holland 1900, I, 22), 4 (Journaal van J. v. Wassenaar, Inleiding, p. X, p. 23; A. de Wicquefort, II, 512), 6 (Holl. Mercurius 1658, p. 159; Bondich Verhael des oorlogs, p. 15; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 255; Witsen, II, 463; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan 1658, p. 120; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 96.)

## Die Brander.

Pieter Noorman, de Jager.

Jan Willemsz, 't Huis Abkaw.

Jacob Ewoutsz, Mariae Boodschap.

Dirk Willemsz Vos, St.-Katharina<sup>2)</sup>.

Wir erhalten in Summa bei den Kriegsschiffen ca. 1274 Kanonen (vgl. Tidskrift for Sjöväsendet 1900, p. 125—126; Svenska

<sup>1)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 28; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan 1658, p. 126; Holl. Mercurius, 1658, p. 159; Bondich Verhael des oorlogs, p. 15; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 241; L. v. den Bos, p. 557; Journaal van J. van Wassenaar, Inleiding, p. X. Wir haben, weil am genauesten angegeben, die Transportflüten so aufgeführt, wie sie in Angl. II, 9:6, No. 34, p. 28, verzeichnet. — <sup>2)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 6, 28; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 126. Ferner werden erwähnt Kapitän Pieter Uitenhout, de groote Satijr (Journaal van J. v. Wassenaar, p. 125, 10./VIII. 1659, aber Pieter Uitenhout war 1658 erst Leutnant auf Duivenvoorde, siehe vorher), Kapitän Jan Klaasz (Journaal van M. de Ruijter, p. 208, 214). Es werden daher wohl anfänglich nur 4 Brander bei der Flotte gewesen sein, und die zwei anderen sind später nachgekommen (vgl. Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 102, 106). Die 6 Galioten (L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 241; L. v. den Bos, p. 557; Journaal van J. v. Wassenaar, Inleiding, p. X; Holl. Mercurius, 1658, p. 159; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 6; A. de Wicquefort, II, 512; Witsen, II, 463) sind nicht näher angeführt.

Jacob van Wassenaar, Herr van Obdam, war der Sohn von Jacob van Duivenvoorde-Wassenaar (1574—1623), der 1601 Admiral von Holland gewesen, und Anna van Renderode van der Aa. Er wurde 1610 zu Haag geboren. 1631 wurde er Rittmeister einer Kompagnie Arkebusiere, 1636 Sergeant-Major, 1643 Deichgraf von Heusden (Nord-



flottans historia af Zettersten, p. 416, 1170 Kanonen; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 13: 1224 Kanonen) und in Summa ca. 4573 Mann.

Im Geschwader de Withs haben wir ungefähr 1 Schiff à 800, 2 à 450, 2 à 425, 1 à 400, 1 à 350, 2 à 300, 2 à 275, in demjenigen des J. van Wassenaar 1 à 1000, 7 à 450, 2 à 425, 1 à 350,

---

Brabant, 13 km westnordwestlich von 't Hertogenbosch oder Bois-le-Duc), 1644 Reiteroberst, 1648

Gesandter in Kleve bei der Taufe von Wilhelm Heinrich, ältestem Sohne des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg, 1651 Gouverneur von Heusden, Gesandter in Kleve und Düsseldorf, 1653 Bevollmächtigter für die Flotte. Er hatte sich 1633 verheiratet mit Agnes van Benesse van der Aa, die ihm 1635 einen Sohn Jacob und später eine Tochter schenkte. Seine Schwester Emilia heiratete 1650 Johan van Merode, Herrn van Sieverich, Sohn des Floris van Merode und Margaretha van Ghent (L. v. Aitzema, V, XXXV, 450; Thurloe, A C. of the St. Papers, II, 424; Leven van M. de Ruiters, I, 144; Beschrijving van 's-Gravenhage door Jacob de Riemer, Delft 1730, I, 290—291; A. J. van der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederl., Haarlem 1869, XII. Deel, 1. stuk, p. 663; *ibid.*, Haarlem 1877, XX. Deel, p. 65—67; Maandblad van het Genealogisch Heraldiek Genootschap, De Nederl. Leeuw, 's-Gravenhage, XVI. Jaarg., 1898, p. 38; *ibid.*, XVIII. Jaarg., 1900, p. 17, 42; Kunst, Organ for Danske Kunst, 6. Aarg., p. 12; Onze Mannen ter zee door Dr. D. F. Scheurleer, 's-Gravenhage 1912—13, I, 22, 196; vgl. Holhuijsen en Blok, Nieu-Nederl. Biografisch Woordenboek, Leiden 1914). 1656 kaufte er die Herrschaft Wassenaar (Oud-Holland, 1902, III. Aflev., p. 136; vgl. über das Geschlecht van Wassenaar: Leven van M. de Ruiters, I, 316—317, nach Petrus Cornelisz Bokkenburg, Prisci Bataviae et Frisiae reges, ita Lugduni Batavorum et Wassenariae herorum, Lugd. Batav. 1589; De Navorscher, I. Jaarg., Amsterdam 1851, p. 263; Jahresbericht der Geschichtswissenschaft, 27. Jahrg., 2. Teil, 1904, III, 67; H. G. A. Obreen, Gesch. van het geslacht van Wassenaar, Leiden 1903, fol. IV, 232s.). Die Herren van Polanen, Duivenvoorde, Warmond und Obdam waren aus einer jüngeren Linie van Wassenaar entsprossen und hatten mit dem Absterben des Johan van Wassenaar, Burggraf von Leiden, 1523 ohne männliche Erben, den Namen Wassenaar wieder angenommen (Redeningen over den oorspronck, recht ende onderscheit der Edelen en Wel-borenen van Hollandt door Mr. Simon van Leeuwen, Leijden 1659, p. 36). J. van Wassenaar hatte ein geringes Vermögen (The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, written by himself, Oxford 1857, II, 129). Seine Bedürfnisse machten ihn daher vollständig der stärksten Partei willfährig (Thurloe, A C. of the State Papers, I, 456). Aus diesem Grunde war er den Staaten von Holland ergeben und gegen die Oranier (Mémoires du comte de Guiche, I, p. 33; The life of Edward Hyde, earl of Clarendon written by himself, II, 129). Er war ein Mann von Sauls Statur (Thurloe, A C. of the State Papers, I, 497), aber von keiner starken Leibesbeschaffenheit (Belgica ad a. 1653—54, Sammelband Göttingen, No. 6, Een Praetje van den ouden en nieuwen admiraal, Amsterdam 1653, p. 5; De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 400). Er war ein Freund der Geselligkeit und bewirtete gerne Damen (Brieven van J. de Witt, bewerkt door Fruin, uitgeg. door Japikse, Amsterdam 1909, in Historisch Genootschap te Utrecht, III. Reeks, Werken No. 25, Deel II, p. 546; De Verwickelingen tusschen de Republiek en England door Dr. N. Japikse, Leiden 1900, p. 391). Er zog alle Tage ein schönes Hemd an und wechselte alle Woche zweimal die Bettlaken, zweimal täglich rieben ihn 2 Diener mit warmen Tüchern ab. Er soll 2 Koche und 4 Diener in See mitgenommen haben (Belgica ad. a. 1653—54, No. 6, Een Praetje van den ouden en nieuwen admiraal, p. 5; Studien, Godsdienst, Wetenschap, Letteren, Nieuwe Reeks, 34. Jaarg., 57. Deel, Utrecht 1901, p. 326). Er sprach gut Lateinisch, aber weder Französisch noch Englisch (Pepys, The Diary ed. by Wheatley, I, 143). Er war klug und ängstlich bedacht, sich eine gute Stellung zu erhalten (Mémoires du comte de Guiche, I, 33). Seinen ersten Seezug hatte er 1657 gegen Portugal unternommen (Beschrijving van 's-Gravenhage door Jacob de Riemer, Delft 1730, I, 291; Kronijk van het Historisch Genootschap te

1 à 300, 1 à 275, in demjenigen des Pieter Florisz 1 à 550, 1 à 450, 1 à 425, 4 à 400, 1 à 325, 2 à 300, 1 à 275; mithin in Summa 14 600 Tonnen.

Wir haben 1 Schiff II., 1 Schiff III., 24 Schiffe IV., 9 Schiffe V. Klasse, wir erhalten demnach  $10 \times 250 + 110 \times 230 + 26 \times 220 = 33\,520$  Zentner englisches Kanonengewicht oder 30 324 holl. Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7\frac{3}{4}$  Ellen Segeltuch pro Tonne, so erhalten wir  $14\,600 \times 7\frac{3}{4} = 113\,150$  Ellen Segeltuch.

Die Schweden hatten Galioten unterhalb Vlieland auf Kundenschaft liegen, 2 davon wurden in Texel ausfindig gemacht. Ihre Munition sollen sie in Heringstonnen verpackt haben<sup>1)</sup>. Sobald sie die holländische Flotte 2 Meilen nördlich von Kronborg gesichtet, trafen sie die nötigen Vorkehrungen<sup>2)</sup>. Infolge des für die Holländer widrigen Windes (s. früher) gewannen sie viel Zeit<sup>3)</sup>. Karl X. Gustaf ließ General G. O. Stenbock vor Kopenhagen gegen Frederik III. und den tapferen Kommandanten Hans Schack zurück und eilte nach Kronborg<sup>4)</sup>. Er hob vorher die förmliche Belagerung auf, zog seine Truppen und Geschütze von den vorgerückten Werken zurück und ließ nur so viel Truppen daselbst, als nötig

Utrecht, XIV. Jaarg., 1858, III. Reeks, IV Deel, Utrecht 1858, p. 309). Aber zum Leiter einer Flotte in der Schlacht fehlten ihm außer seemännischer Erfahrung die nötigen Führereigenschaften (Stenzel, Seekriegsgeschichte, III, 151). Die holländischen Seeleute hielten von Sporenjunkern nicht viel (Belgica ad a. 1653—54, No. 6, Een Praatje van den ouden en nieuwen admiraal, p. 5).

Tjerk Hiddesz de Vries wurde geboren 1622 (M. de Ruijter, zijn tijd en tijdgen bij R. W. P. de Vries, Amsterdam 1907, p. 31; Onze Mannen ter zee door Scheurleer, 's-Gravenhage 1912—13, II, 110) als Sohn des Ackermanns (Tjerk Hiddesz de Vries door M. P. Deketh, Harlingen 1819, p. 21) Hiddes Sjoerdsz aus dem Sexbierumer Geschlecht. Seine Brüder waren Sjoerd Hiddesz de Vries und Barend Hiddesz de Vries. Letzterer wurde 1631 geboren (A. J. v. der Aa, Biographisch Woordenboek der Nederl., Haarlem 1876, Deel XIX, p. 437). 1658 war Tjerk Hiddesz Befehlshaber einer Flüte (Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, II, 36). M. de Ruijter hatte bald seine Treue, Geschicklichkeit sowie große Begehung erkannt und hat ihn später als seinen fähigsten und besten Nachfolger betrachtet (Mémoires du comte Guiche, II, 262, 277; J. de Witt, zijn tijd en tijdgen door P. Simons, Amsterdam 1835, II. Deel, VI. Hoofdstuk, p. 200; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, II, 131; J. de Witt par Lefèvre-Pontalis, I, 382—383; vgl. Repertorium door Louis David Petit, Leiden, I, 1907; p. 213; S. Haagsma, Hiddes de Vries in 1665 en 1666 in de Vrije Vries te Leeuwarden 1895, p. 373, 475; *ibid.*, II, 1913, p. 62; Kierkides (Tjerk) Hiddes in Historie Stem 1906, Bijblad, August, Tjerk Hiddes, Slucht en Rucht, 1898, p. 73; *ibid.*, 1910, p. 386, 398; Jahresbericht der Geschichts-Wissenschaft, 31. Jahrg., 2. Teil, 1908, III, 129; H. Vreedenberg, Tjerk Hiddes de Vries in Nederl. zeeuwen, 5 [1906], p. 181—184. Ein direkter Abkömmling von ihm war S. D. Tjallingh, geborene S. D. Zeilmaker, Witwe des Pieter Tjallingh (Tjerk Hiddes de Vries door M. P. Deketh, Harlingen 1819, p. 21).

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 159. — <sup>2)</sup> Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 166, 172. — <sup>3)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 27; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 5. — <sup>4)</sup> Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 47, 49.

waren, um durch beständige Streifzüge Zuzug und Einfuhr nach Kopenhagen auf dem Landwege zu hindern. Mit den übrigen Mannschaften, ca. 3000, verstärkte er z. T. die Flotte<sup>1)</sup>. Zu Kronborg angekommen, ritt er alle Tage mit einer Abteilung Reiter der Küste entlang, um dieselbe zu besichtigen, und stellte überall Wachen auf oder ließ Schreckschanzen anlegen, da, wo er eine Landung der Holländer vermutete<sup>2)</sup>. Vom Lappegrund bis zum Øresund hatte er so die Ufer besetzen und zu Helsingborg auf Schonen ein Bollwerk mit Kanonen errichten lassen<sup>3)</sup>. Zu Helsingborg war nur noch ein alter Turm als Rest eines ehemaligen Kastells vorhanden<sup>4)</sup>. Man hatte sich daher gezwungen gesehen, eine Art Wall, Schanze oder Brückenkopf für Aufstellung der Geschütze anzulegen<sup>5)</sup>. Die schwedische Flotte hatte sich schon 12./22./X., da sie ein baldiges Erscheinen der Holländer im Øresund vermuten konnte, von Kopenhagen nach Helsingør begeben und südlich von Kronborg geankert<sup>6)</sup>.

Um 19.—20./29.—30./X. hatte Gustaf Wrangel mit seinem Geschwader vorübergehend wieder nach Hven und Kopenhagen zu kreuzen, wahrscheinlich um Truppen zu geleiten oder sich den Dänen aufs neue zu zeigen. 20./30./X. war Klas Bjelkenstjerna von der Victoria auf Draken übergegangen<sup>7)</sup>. 21./31./X. 1658 nachmittags ging Karl Gustaf Wrangel mit Gefolge und Gepäck an Bord seines Flaggschiffs Victoria und begab sich mit demselben abends zur Flotte. Die Fahrzeuge Jägaren und Höken bildeten abwechselnd die Wache<sup>8)</sup>. 27./X./6./XI. Gustaf Wrangel bekam erneut Befehl mit seinem Geschwader von der Hauptabteilung wegzusegeln und sich vor der Reede von Kopenhagen zu zeigen. Hierbei soll sein Schiff Jonas, dessen Schiffer ein Holländer, zu den Dänen vor Kopenhagen übergegangen sein<sup>9)</sup>. 28./X./7./XI. fand er sich wieder bei der Flotte ein<sup>10)</sup>. Die Zahl der angegebenen schwedischen Kriegsschiffe schwankte zwischen

<sup>1)</sup> Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 487; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 27; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 5; Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 172. — <sup>2)</sup> Mémoires du chevalier de Terlon I, 174, 176—177. — <sup>3)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 5. — <sup>4)</sup> Diary of Burton ed. by Rutt, III, 379. — <sup>5)</sup> Kunst, Organ for Danske Kunst, 6. Aarg., p. 1; The history of the late warres by Manley, p. 37. — <sup>6)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 487; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 97; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 141; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 49. — <sup>7)</sup> Svenska flottans historia af Zettersten, p. 413; vgl. Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 141. — <sup>8)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 115; Svenska flottans historia af Zettersten, p. 413. — <sup>9)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 116; Svenska flottans historia af Zettersten, p. 413. — <sup>10)</sup> Ibid.

38<sup>1)</sup>, 42<sup>2)</sup>, 43<sup>3)</sup>, 44<sup>4)</sup>, 45<sup>5)</sup>, 48<sup>6)</sup>, 49<sup>7)</sup>, 54<sup>8)</sup>. Wir haben die Zahl 45 als die der Wahrheit am meisten entsprechende angenommen. Weder die Zahl noch die Namen der schwedischen Brander finden sich genau verzeichnet, aber mindestens 2 haben an der Schlacht Anteil gehabt<sup>9)</sup>.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte schwedische Flotte<sup>10)</sup>.

	Kanonen	Mann
I. Eskader. I. Division.		
Caesar <sup>11)</sup> , Henrik Gerdtson Sjöhjelm <sup>12)</sup> ,		
Amiral . . . . .	50—54	217
Kapten Peter Petersson <sup>13)</sup> .		
Apollo <sup>14)</sup> , Didrik (Dirk) Corneliusson Thyssen		
(Thiessen) <sup>15)</sup> . . . . .	32—46	153
Hiorten (Cervus) <sup>16)</sup> , Johan Bär (Beer) <sup>17)</sup> . . .	30—36	103

<sup>1)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 355; Leeven en dood der h. gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven, p. 118; Basnage, I, 521. — <sup>2)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 19; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, p. 485; The history of the late warres by Manley, p. 37; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 97; Kronborgs Slots Historie af Amholtz, p. 9; Svenska flottans historia af Zettersten, p. 177. — <sup>3)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 127. — <sup>4)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 17; Bondich Verhael des oorlogs, p. 20; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 49. — <sup>5)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, Inleiding, p. XII—XIII; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, p. 484; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 122—124; Svenska flottans historia af Zettersten, p. 414—415; Kunst, Organ for Danske Kunst, 6 Aarg., p. 11—12. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17; Sweete wapenen door Petrum de Lange, p. 259; Witsen, II, 463; A. de Wicquefort, II, 512; Oud-Holland, 1900, I, 23. — <sup>7)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 8; ibid., No. 45, p. 7, 8; Journal van J. v. Wassenaar, p. 23. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 166; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 564. — <sup>10)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 122—124; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, p. 484; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 31—32; Journaal van J. v. Wassenaar, Inleiding, p. XII—XIII; Svenska flottans historia af Zettersten, p. 414—415; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 11—12. — <sup>11)</sup> Gebaut 1648 als Kauffahrteischiff zu Wismar, für 16 500 *rf* (daler = Taler) gekauft (Zettersten, Bilagor 10, p. 564), hatte 1655 22 24-Pfünder, 20 12-Pfünder, 2 10-Pfünder, 6 6-Pfünder (Om Karl X. Gustafs Polska Krig och övergången till ted 2dra Sundskriget af John Levin Carlbom, Göteborg 1905, I, 14). — <sup>12)</sup> Geb. in Zeeland als Hendrik Gerritszoon, kam 1644 nach Schweden mit Marten Tijz, wurde Viceadmiral, 1654 Admiral und 1658 geadelt unter dem Namen Sjöhjelm (A. de Wicquefort, II, 512; Journaal van M. de Ruijter, p. 301; Lode-wijk de Geer, Eene bijdrage tot de Handelsgesch. van Amsterdam, 's-Gravenhage 1834, p. 178; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 562; Zettersten, p. 626). — <sup>13)</sup> Er stammte von Edam (Nordholl.), war 1639 Leutnant, seit 1644 Kapitän (Zettersten, p. 601). — <sup>14)</sup> Wurde gebaut 1648 als Kauffahrteischiff, 1654 für 13 500 *rf* gekauft (Zettersten, Bilagor 10, p. 563), hatte 1655 4 24-Pfünder, 4 14-Pfünder, 4 12-Pfünder, 20 6-Pfünder (Om Karl X. Gustafs Polska Krig af Carlbom, I, 14). — <sup>15)</sup> Geb. in Zeeland, Leutnant 1649, Kapitän seit 1653 (Zettersten, p. 631). — <sup>16)</sup> Gebaut 1644/1645 (Zettersten, p. 158; ibid., Bilagor 10, p. 571), hatte 1655 20 12-Pfünder, 2 6-Pfünder (Carlbon, I, 14). — <sup>17)</sup> Geb. 1620 in Narva aus adeliger kurländischer Familie, Seekadett 1642, Kapitän 1653 (Zettersten, p. 597).

Västervik <sup>1)</sup> , Johan Olofsson Berg (Bergens- stjerna) <sup>2)</sup> . . . . .	Kanonen 38—44	Mann 137
2. Division.		
Amarant (Amarantha) <sup>3)</sup> , Major Tönnes Adriaans- son Speck <sup>4)</sup> . . . . .	38—46	154—195
Svan I (Cignus) <sup>5)</sup> , Kofferdifartyg, Henrik de Letter <sup>6)</sup> . . . . .	36—38	103
Halfmånen (Luna dimidiata) <sup>7)</sup> , Kofferdifartyg, Johan Simonsson Bilesköld <sup>8)</sup> . . . . .	26—28	90
Fides <sup>9)</sup> , Henrik Tomasson Lejonfelt <sup>10)</sup> . . . . .	30—36	112
3. Division.		
Wismar (Wismaria) <sup>11)</sup> , Laurents Frantsson Lou <sup>12)</sup>	36—44	131
Södermanland (Sudermania) <sup>13)</sup> Kofferdifartyg, Krister Boije <sup>14)</sup> . . . . .	32—38	85
Östergötland (Ostrogothia) <sup>15)</sup> Kofferdifartyg, Joris Reinikis . . . . .	36	76
II. Eskader, 1. Division.		
Victoria <sup>16)</sup> mid jakt Morianen <sup>17)</sup> , Karl Gustaf Wrangel, Riksamiral <sup>18)</sup> . . . . .	72—74	370

<sup>1)</sup> Gebaut 1647 und gekauft 1648 für 21 000 *rf* (Zettersten, Bilagor 10, p. 586), hatte 1655 18 14-Pfünder, 4 12-Pfünder, 2 10-Pfünder, 10 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>2)</sup> Geb. 1618, Flintenschütze 1640, Stückmeister 1650, Kapitän seit 1655 (Zettersten, p. 592—593). — <sup>3)</sup> Auch Admirant genannt (Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Oud-Holland, 1900, I, 24), gebaut 1653/54 (Zettersten, p. 159; *ibid.*, Bilagor 10, p. 563), hatte um 1655 in der unteren Reihe 4 24-Pfünder, 18 14-Pfünder, in der oberen Reihe 14—18 6-Pfünder, 2 3-Pfünder (Zettersten, p. 327; Carlbom, I, 14). — <sup>4)</sup> Er stammte aus Holland, wurde 1640 Kapitän, 1653 Major (Zettersten, p. 627). — <sup>5)</sup> Auch Göteborgs Svan genannt, weil von Göteborg (Zettersten, Bilagor 10, p. 584). — <sup>6)</sup> Kapitän 1645—48, dann seit 1657 (Zettersten, p. 600). — <sup>7)</sup> 1657 von Lilla Salt Kompaniet gekauft (Zettersten, Bilagor 10, p. 569). — <sup>8)</sup> Geb. 1600, Leutnant 1640, Kapitän 1644, geadelt 1649 (Zettersten, p. 593). — <sup>9)</sup> Den Dänen in der Schlacht bei Fehmarn 1644 abgenommen (Zettersten, Bilagor 10, p. 567), hatte 1655 2 24-Pfünder, 12 14-Pfünder, 4 12-Pfünder, 2 10-Pfünder, 10 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>10)</sup> Sohn eines Materialwarenhändlers in Stockholm, seit 1653 Kapitän (Zettersten, p. 614). — <sup>11)</sup> Auch Scepter af Wismar genannt (Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Oud-Holland, 1900, I, 24, ebenso Riksäpple), gebaut in Wismar, 1649, gekauft für 12 000 *rf* (Zettersten, Bilagor 10, p. 586), hatte 1655 4 24-Pfünder, 12 14-Pfünder, 12 12-Pfünder, 14 10-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>12)</sup> Seit 1647 Kapitän (Journaal van J. v. Wassenaar, p. 24; Zettersten, p. 616). — <sup>13)</sup> Seit 1657 in der Flotte (Zettersten, Bilagor 10, p. 585). — <sup>14)</sup> Aus Finnland stammend, Sohn des Oberstlt. Erik Boije, 1654 Oberleutnant, 1655 Kapitän (Zettersten, p. 595). — <sup>15)</sup> 1658 in die Flotte gekommen (Zettersten, Bilagor 10, p. 587). — <sup>16)</sup> 1657/1658 gebaut, 151' lang, 41' breit; Dreidecker (Zettersten, p. 159; *ibid.*, Bilagor 10, p. 586), allein 50 halbe Karthaunen führend (Angl. II, 9:6, No. 34, p. 8). — <sup>17)</sup> Utdrag ur Diarjet hållet uppa sjöreson, 1658, p. 121. — <sup>18)</sup> Er war als Sohn Hermanns II., des Jüngeren (Haus Lindsberg) und der Margaretha von Grip 1613 zu Skokloster (an einer Bucht des Mälarsees gelegen) geboren, 1629 wurde er Kammerjunker Gustafs II. Adolfs und Cornet, 1630/31 Rittmeister, 1633 Oberstleutnant, 1636 Oberst,

	Kanonen	Mann
Översten Verssen <sup>1)</sup> .		
Major Hans Vilhelmsson Klerk, tygmästare <sup>2)</sup> .		
Kapten Rolof Johansson <sup>3)</sup> .		
Morgenstjernan (Lucifer, Phosphor) <sup>4)</sup> Kofferdifartyg, Hans Kloppert . . . . .	44—48	179
Göteborgs Falken (Falco) <sup>5)</sup> Kofferdifartyg, Laurents Johansson . . . . .	24	87
Svärdet (Ensis) <sup>6)</sup> , Jesper Svensson Strusskjöld <sup>7)</sup>	38—44	190
2. Division.		
Kronan (Corona) <sup>8)</sup> , Daniel Johansson Strussflycht <sup>9)</sup> , Viceamiral . . . . .	74	326
Kapten Olof Vilman <sup>10)</sup> .		
Mercurius <sup>11)</sup> , Major Gustaf Sperling <sup>12)</sup> . . . .	36—46	174
Kapten Erik Ulfsparré <sup>13)</sup> .		
Pelican <sup>14)</sup> , Peter Corneliusson <sup>15)</sup> . . . . .	40—44	180
Mars <sup>16)</sup> , Karl Körningh (Kjörning) <sup>17)</sup> . . . .	42—44	204

1638 Generalmajor, 1644 schwedischer Flottenbefehlshaber, 1645 Reichsfeldzeugmeister, 1646 General und Feldmarschall, 1648 Generalgouverneur von Pommern, 1651 Graf zu Salmis, 1653 Reichsvizeadmiral, 1657 Reichsadmiral (Geschichte der Familie von Wrangel von E. von Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 201, 208, 210, 231, 236, Tabelle VI; Zettersten, p. 9, 635; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 2), ein Jahr hatte er in den Niederlanden zugebracht, um Schiffsbau und Schiffahrtskunst zu erlernen (Lodewijk de Geer, Eene bijdrage tot de Handelsgeschiedenis van Amsterdam, p. 178; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 387; The English Historical Review, vol. VI, No. 24, October 1891, p. 708. — <sup>1)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 9. — <sup>2)</sup> Geb. 1607 in Örebro am Hjelmarsee (Prov. Nerike), 1622 Konstapel, 1633 Fähnrich bei der Artillerie, 1637 Kapitän, 1648 in den Adelstand erhoben, 1650 Zeugmeister, 1655 Major (Zettersten, p. 598). — <sup>3)</sup> Aus Göteborg stammend, 1630 Konstapel, 1639 Leutnant, 1644 und dann seit 1651 Kapitän (Zettersten, p. 611). — <sup>4)</sup> Großer Stern auf dem Schiffe (Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 9), 1657 in die Flotte gekommen (Joumaal van J. v. Wassenaar, p. 25; Zettersten, Bilagor 10, p. 577. — <sup>5)</sup> Auch Förgylda Falken von Göteborg (Zettersten, Bilagor 10, p. 569). — <sup>6)</sup> 1625 gebaut (Zettersten, Bilagor 10, p. 585), hatte 2 24-Pfünder, 10 14-Pfünder, 14 12-Pfünder, 2 10-Pfünder, 16 6-Pfünder (Carlbon, I, 14). — <sup>7)</sup> Geb. 1600, erst Bootsmann, dann 1643 Leutnant, 1646 Kapitän, 1654 in den Adelstand erhoben (Zettersten, p. 629). — <sup>8)</sup> 1633 in die Flotte gekommen (Zettersten, Bilagor 10, p. 574), auch Tre Kronan, weil solche unter Christina Regina auf dem Schiff gemalt, oder Kronan Leoparden genannt (Angl. II, 9:6, No. 34, p. 23) oder Drievuldigheid (Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Oud-Holland, 1900, I, 24), hatte 1655 2 42-Pfünder, 2 30-Pfünder, 20 24-Pfünder, 8 14-Pfünder, 24 12-Pfünder, 10 10-Pfünder, 4 6-Pfünder (Carlbon, I, 14). — <sup>9)</sup> 1634 Leutnant, 1635 Kapitän, 1644 Major, 1648 in den Adelstand erhoben (Zettersten, p. 629). — <sup>10)</sup> Kapitän seit 1655 (Zettersten, p. 633). — <sup>11)</sup> Gebaut 1651/52 (Zettersten, p. 159; *ibid.*, Bilagor 10, p. 577), hatte 1655 4 24-Pfünder, 18 14-Pfünder, 18 6-Pfünder (Carlbon, I, 14). — <sup>12)</sup> Freiherr, geb. 1630, Kapitän 1652, Major 1657, (Joumaal van M. de Ruijter, p. 274; Zettersten, p. 627). — <sup>13)</sup> Freiherr, Sohn vom Admiral Åke Hansson Ulfsparré, Oberleutnant 1654, Kapitän 1658 (Zettersten, p. 632). — <sup>14)</sup> Den Dänen 1658 abgenommen (Zettersten, Bilagor 10, p. 579). — <sup>15)</sup> Aus England stammend, seit 1658 Kapitän (Zettersten, p. 599). — <sup>16)</sup> Gebaut 1632 (Zettersten, Bilagor 10, p. 576), hatte 1655 6 24-Pfünder, 14 14-Pfünder, 8 12-Pfünder, 6 10-Pfünder (Carlbon, I, 14). — <sup>17)</sup> Geb. 1633, Kapitän seit 1655 (Zettersten, p. 613).

	Kanonen	Mann
3. Division.		
Månen (Luna) <sup>1)</sup> , Major Jöran Olofsson Barck <sup>2)</sup> Kapten Johan Bäck <sup>3)</sup> .	36—46	149
Samson I <sup>4)</sup> Kofferdifartyg, Otto van Nyssen	28—32	98
Örnen (Aquila) <sup>5)</sup> , Arvid Björnram <sup>6)</sup> . . . . .	32—38	166
III. Eskader. 1. Division.		
Draken (Draco) <sup>7)</sup> , Klas Hansson Bjelken- stjerna <sup>8)</sup> , Amiral . . . . .	60—66	296
Kapten Anders Kruus (Kruse) <sup>9)</sup> .		
Kapten Erik Nilsson.		
Artillerikapten Måns Assarsson Mannerfelt <sup>10)</sup> .		
Nordstjernen (Stella Polus, Kofferdifatyg <sup>11)</sup> , Hans Eriksson Hysing <sup>12)</sup> . . . . .	40—42	149
Jägaren (Venator) <sup>13)</sup> , Johan Johansson Kock <sup>14)</sup>	22—26	70
Samson II <sup>15)</sup> , Matts Mårtensson Dynkirch (Dyn- kirk) <sup>16)</sup> . . . . .	34—36	113
2. Division.		
Carolus (Karl IX) <sup>17)</sup> , Major Klas Johansson Uggla <sup>18)</sup> . . . . .	50—54	187

<sup>1)</sup> Gebaut 1655 und in demselben Jahre gekauft für 13 500 *rf* (Zettersten, Bilagor 10, p. 577), hatte 1655 4 24-Pfünder, 10 14-Pfünder, 18 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>2)</sup> 1644 Korporal und Leutnant, 1653 Kapitän, 1658 Major (Zettersten, p. 591). — <sup>3)</sup> Seit 1658 Kapitän (Zettersten, p. 597). — <sup>4)</sup> 1655 in die Flotte gekommen (Zettersten, Bilagor 10, p. 581). — <sup>5)</sup> Auf Stapel gebaut 1644 zu Neustadt in Holstein (Kreis Oldenburg am Lübecker Meerbusen), aufgetakelt in Wismar 1655 (Zettersten, Bilagor 10, p. 587), hatte 1655 18 14-Pfünder, 6 12-Pfünder, 8 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>6)</sup> Stammte aus Finnland, war seit 1657 Kapitän (Zettersten, p. 594). — <sup>7)</sup> Begonnen 1653, fertig gebaut 1655/56 (Zettersten, p. 159; *ibid.*, Bilagor 10, p. 565). — <sup>8)</sup> Geboren in Stockholm 1615, Kapitän 1638, Major 1641, Freiherr 1652, Reichsrat 1653, Admiral 1654 (Journal van M. de Ruijter, p. 272; Zettersten, p. 593—594). — <sup>9)</sup> Geb. 1625, Kapitän 1654 (Zettersten, p. 600). — <sup>10)</sup> Bauernsohn von Småland (Göta-Rike), geb. 1619, Flintenschütze 1633, in holländischen Diensten 1636—44, Konstapel 1644, Unterleutnant 1650, Artilleriekapitän 1657 (Zettersten, p. 616—617). — <sup>11)</sup> Von Lilla Salt Kompaniet 1657 gekauft (Zettersten, Bilagor 10, p. 578). — <sup>12)</sup> Geb. 1610, Konstapel 1648, Kapitän 1656 (Zettersten, p. 609). — <sup>13)</sup> Gröna Jägaren, ein Fichtenschiff, gebaut in Sundvall (Län Västnorrland, am Bottnischen Meerbusen), gekauft 1652 (Zettersten, Bilagor 10, p. 573), hatte 1655 18 10-Pfünder und 2 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>14)</sup> Gebürtig von Rotterdam, 1647 Oberleutnant, 1655 Kapitän (Zettersten, p. 612). — <sup>15)</sup> Gebaut 1632 (Zettersten, Bilagor 10, p. 581), hatte 1655 4 24-Pfünder, 14 14-Pfünder, 4 12-Pfünder, 8 10-Pfünder, 4 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>16)</sup> Konstapel 1645, Kapitän 1657 (Zettersten, p. 601). — <sup>17)</sup> Gebaut 1650/1651 (Zettersten, p. 159; *ibid.*, Bilagor 10, p. 564), fälschlich Carolus Scepter genannt (Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 151, inloedessen mit dem Schiff Scepter und dadurch wohl auch mit Riksäpple verwechselt), hatte 1655 26 24-Pfünder, 20 12-Pfünder, 2 10-Pfünder, 6 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>18)</sup> Geb. 1614 in Vermeland (Göta-Rike), 1640 Page, 1644—47 Seekadett, 1655 Kapitän, 1657 Major (Zettersten, p. 631).

	Kanonen	Mann
Göteborgs St. Johannes <sup>1)</sup> Kofferdifartyg, Vincent Beckman <sup>2)</sup> . . . . .	36—38	139
Kung David <sup>3)</sup> Kofferdifartyg, Johan Henriksson Lång <sup>4)</sup> . . . . .	40—42	III—150
Leoparden <sup>5)</sup> , Anders Nilsson Krabath <sup>6)</sup> . . . . .	32—40	153

## 3. Division.

Stora Falken (Falco) <sup>7)</sup> , Johan Vilamsson Hoywagen <sup>8)</sup> . . . . .	38—40	I46
Delmenhorst <sup>9)</sup> , Nils Eriksson <sup>10)</sup> . . . . .	30—36	III
Kalmar Kastellet (Castellum) <sup>11)</sup> Kofferdifartyg, Peter Jespersson <sup>12)</sup> . . . . .	32	I28
Rafael (Ängel Rafael) <sup>13)</sup> , Erik Eriksson (Erns-son) <sup>14)</sup> . . . . .	30—36	I45

## IV. Eskader. I. Division.

Hercules <sup>15)</sup> , Gustaf Wrangel <sup>16)</sup> , Viceamiral Kaptän Klas Corneliusson Loos <sup>17)</sup> .	52—58	262
Rosen (Rosa, het Wapen van Schagen) <sup>18)</sup> Kofferdifartyg, Vilhelm Jansson Kuyl (Kyhl) <sup>19)</sup>	32—40	II6

<sup>1)</sup> Von Göteborg (Zettersten, Bilagor 10, p. 572). — <sup>2)</sup> Handelsschiffer, seit 1657 Kapitän (Zettersten, p. 592). — <sup>3)</sup> Von der afrikanischen Kompanie gekauft (Zettersten, Bilagor 10, p. 574). — <sup>4)</sup> Kauffahrteischiffer, seit 1657 Kapitän (Zettersten, p. 616). — <sup>5)</sup> Gebaut zu Västervik (Län Kalmar) 1641 und gekauft für 19 500 *rf* (Zettersten, Bilagor 10, p. 575), hatte 1655 2 24-Pfünder, 12 14-Pfünder, 4 12-Pfünder, 16 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>6)</sup> Kapitän 1634, kriegsgefangen in Dänemark 1643—1644 (Zettersten, p. 612). — <sup>7)</sup> Gebaut 1651/52 (Zettersten, p. 159; *ibid.*, Bilagor 10, p. 567), hatte 1655 20 12-Pfünder, 2 10-Pfünder, 16 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>8)</sup> Seit 1645 Kapitän (Zettersten, p. 608). — <sup>9)</sup> Gebaut in Norge (Norwegen) 1633, den Dänen abgenommen im Februar 1658 (Zettersten, Bilagor 10, p. 565). Dieses Schiff wurde mit Oldenburg verwechselt (Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Oud-Holland, 1900, I, 23). — <sup>10)</sup> 1650 Unterleutnant, 1651 Oberleutnant (Zettersten, p. 603). — <sup>11)</sup> Von Göteborg 1657 zur Flotte gekommen (Zettersten, Bilagor 10, p. 573). — <sup>12)</sup> 1657 Oberleutnant, 1658 Kapitän (Zettersten, p. 611). — <sup>13)</sup> Gebaut 1640 und in demselben Jahre gekauft für 21 000 *rf* (Zettersten, Bilagor 10, p. 580), hatte 1655 22 14-Pfünder, 2 12-Pfünder, 12 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>14)</sup> Erst Bootsmann, 1638 Leutnant, 1644 Kapitän (Zettersten, p. 603). — <sup>15)</sup> Gebaut in Wismar 1649—51, für 18 000 *rf* gekauft (Zettersten, Bilagor 10, p. 569), hatte 1655 24 24-Pfünder, 20 12-Pfünder, 2 10-Pfünder, 8 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>16)</sup> Geb. 1630, Sohn Hermanns (Haus Addinal) und Neffe des Reichsadmirals, 1644 Kapitänleutnant, 1645 Kapitän, 1646—50 in polnischen Diensten, 1651 Oberleutnant bei den Dragonern, 1652 Admiralleutnant, 1655 Viceadmiral (Zettersten, p. 634—635; Geschichte der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, Erste Hälfte, 1887, Tabelle VI). — <sup>17)</sup> Kapitän seit 1645 (Zettersten, p. 616). — <sup>18)</sup> Förgylta Rosen, 1658 von Göteborg zur Flotte gekommen (Zettersten, Bilagor 10, p. 580). — <sup>19)</sup> Sohn des aus Schagen (17 km NNO von Alkmaar, Nordholland) gebürtigen Architekten Jan Kuijl, Kapitän seit 1657 (L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240; Gesch. v. h. N. z. door J. C. de Jonge, I, 562; Zettersten, p. 613).



	Kanonen	Mann
Höken (Accipiter) <sup>1)</sup> , Johan Bockhorn <sup>2)</sup> . . . . .	22—28	91
Småland (Smalandia) <sup>3)</sup> Kofferdifartyg, Ennes Dodes de Ville . . . . .	44—46	III
2. Division.		
St.-Maria <sup>4)</sup> , Major Thure Thuresson (Natt och Dag) <sup>5)</sup> . . . . .	39—46	152
Fenix (Phoenix) <sup>6)</sup> , Erik Olofsson Helsing <sup>7)</sup> . . . . .	30—38	105
Ångermanland (Angermania) <sup>8)</sup> Kofferdifartyg, Johan Corneliusson <sup>9)</sup> . . . . .	20	102
Svan II (Cignus, Stora Svan) <sup>10)</sup> , Evert Hansson Holm <sup>11)</sup> . . . . .	28—36	88
3. Division.		
Svenska Lejonet (Leo Suedicus) Kofferdifartyg <sup>12)</sup> , Tering Henriksson <sup>13)</sup> . . . . .	40—52	146
Salvator <sup>14)</sup> , öfverlöjtnant Bengt Larsson <sup>15)</sup> . . . . .	22—30	109
Fortuna (Västerviks Fortuna) <sup>16)</sup> , Jacob Jansson van der Svan <sup>17)</sup> . . . . .	24—30	84—94

Wir erhalten in Summa durchschnittlich ca. 1760 Kanonen (vgl. Zettersten, p. 415 1838 Kanonen; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 49, 1850 Kanonen) und

in Summa ca. 6643 Mann (vgl. Zettersten, p. 415, 6649 Mann; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 49 7500 Mann).

<sup>1)</sup> 1644 auf Stapel (Zettersten, p. 158), 1657 in die Flotte gekommen (Zettersten, Bilagor 10, p. 571), hatte 1655 18 10-Pfünder, 2 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>2)</sup> Aus Holland stammend, 1644 Leutnant, 1650 Kapitän (Zettersten, p. 595). — <sup>3)</sup> Seit 1657 in der Flotte (Zettersten, Bilagor 10, p. 583). — <sup>4)</sup> Kreuz auf Hinterstevan (Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 10), gebaut 1647/48 (Zettersten, Bilagor 10, p. 576), hatte 1655 4 24-Pfünder, 8 14-Pfünder, 12 12-Pfünder, 4 10-Pfünder, 12 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>5)</sup> Kammerherr, 1652 Freiherr, 1653 Kapitän, 1658 Major (Zettersten, p. 631), vgl. S. 701. — <sup>6)</sup> 1651 gebaut (Zettersten, p. 159; *ibid.*, Bilagor 10, p. 567), hatte 1655 20 12-Pfünder, 8 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>7)</sup> Konstapel 1638, Kapitän 1657 (Zettersten, p. 607). — <sup>8)</sup> 1658 in die Flotte gekommen (Zettersten, Bilagor 10, p. 587). — <sup>9)</sup> Aus Holland stammend, Kauffahrteischiffer, seit 1658 Kapitän (Zettersten, p. 599). — <sup>10)</sup> Seit 1636 in der Flotte (Zettersten, p. 584), hatte 1655 20 12-Pfünder, 10 6-Pfünder (Carlbom, I, 14); auch Hvit Svan genannt (Journaal van J. v. Wassenaar, p. 71). — <sup>11)</sup> In Italien vom Konstapel zum Leutnant befördert, seit 1648 Kapitän (Zettersten, p. 608). — <sup>12)</sup> Gebaut 1656, in die Flotte gekommen 1658 (Zettersten, Bilagor 10, p. 585). — <sup>13)</sup> Gebürtig aus Holland, Leutnant 1640, Kapitän 1643 (Zettersten, p. 607). — <sup>14)</sup> Bei Wismar 1631 dem deutschen Kaiser Ferdinand II. abgenommen (Zettersten, Bilagor 10, p. 581), hatte 1655 8 14-Pfünder, 8 12-Pfünder, 6 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>15)</sup> Seekadett 1649, Oberleutnant 1657 (Zettersten, p. 613—614). — <sup>16)</sup> Gebaut und gekauft 1643 für 13 500 *rf* (Zettersten, Bilagor 10, p. 568), hatte 1655 4 14-Pfünder, 12 12-Pfünder, 6 6-Pfünder (Carlbom, I, 14). — <sup>17)</sup> Kapitän seit 1651 (Zettersten, p. 629).

Wir können annehmen Victoria und Kronan zu je 1000 Tonnen, Draken zu ungefähr 900, Caesar, Carolus, Hercules durchschnittlich zu je 750. Svenska Lejonet hatte 350 läster oder 700 Tonnen (Zettersten, Bilagor 10, p. 585), Södermanland 600 (ibid.), Östergötland 600 (Zettersten, Bilagor 10, p. 587), Svärdet 600 (Zettersten, Bilagor 10, p. 585), Nordstjernen 600 (Zettersten, Bilagor 10, p. 578). Wir können annehmen: Stora Falken, Västervik, Apollo, Amarant, Wismar, Morgenstjernen, Mercurius, Pelican, Månen, St.-Maria zu durchschnittlich je 500; Mars hatte 400 (Zettersten, Bilagor 10, p. 576), Samson II 400 (Zettersten, Bilagor 10, p. 581), Leoparden 400 (Zettersten, Bilagor 10, p. 575), Kung David 340 (Zettersten, Bilagor 10, p. 574), Svan I 330 (Zettersten, Bilagor 10, p. 584), Göteborgs Falken 320 (Zettersten, Bilagor 10, p. 569), Göteborgs St. Johannes 320 (Zettersten, Bilagor 10, p. 572), Småland 320 (Zettersten, Bilagor 10, p. 583). Wir können annehmen Hiorten, Fides, Örnén, Rafael, Delmenhorst, Kalmar, Kastellet, Rosen, Fenix, Svan II, Samson I durchschnittlich zu ungefähr je 320. Salvator hatte 300 (Zettersten, Bilagor 10, p. 581). Wir können annehmen Halfmånen, Fortuna, Höken, Jägaren durchschnittlich zu je 250. Ångermanland hatte 200 (Zettersten, Bilagor 10, p. 587). Wir erhalten demnach in Summa ungefähr 20 780 Tonnen.

Wir haben 3 Schiffe II., 4 Schiffe III., 32 Schiffe IV., 6 Schiffe V. Klasse, wir erhalten demnach  $29 \times 250 + 163 \frac{8}{10} \times 230 + 15 \times 220 = 48\ 224$  Zentner englisches Kanonengewicht.

Rechnen wir  $7 \frac{3}{4}$  Ellen Segeltuch pro Tonne, so erhalten wir  $20\ 780 \times 7 \frac{3}{4} = 161\ 045$  Ellen Segeltuch.

Man hatte in Schweden Fenster- und Löffelgeld eingeführt, um von jedem Fenster und Löffel Steuern für die Ausrüstung der Flotte zu erheben<sup>1)</sup>. Man hatte königliche Werften zu Göteborg, Stockholm, Karlskrona und Wismar. Die Schweden bauten hauptsächlich schwere Schiffe, um sie in Zeiten der Not zu Kriegszwecken verwenden zu können<sup>2)</sup>. Masten lieferten vornehmlich Göteborg, Värmland, Sundvall (Län Västernorrland)<sup>3)</sup>. Man bezog aus Holland Winden, Kompaßuhren und Fensterglas, sowie Hornbleierz für die Laternen<sup>4)</sup>. Flaggentuch, Farbstoffe, Pumpen-

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 228. — <sup>2)</sup> Ibid., III, XXXIII, 818. — <sup>3)</sup> Svenska flottans historia af Zettersten, p. 295. — <sup>4)</sup> Ibid., p. 288.

leder ließ man sich ebendaher kommen<sup>1)</sup>. Von Riga erhielt man Hanf und Leinwand<sup>2)</sup>. Die Steinkohlen wurden von Newcastle geliefert, da die Steinkohlengruben zu Höganäs (nördlich Helsingborg) zu geringe Ausbeute hatten<sup>3)</sup>. Das Eisen wurde erzeugt zu Dannemora, nördlich von Upsala. Kanonengießereien befanden sich zu Näfveqvarn (2 Meilen südlich von Nyköping, Län Södermanland), Finspång (bei Norrköping, Län Linköping), Åker (Norreland). Kupfer gewann man im Bergwerk westlich von Fåln (Län Kopparberg, Dalekarlien)<sup>4)</sup>. Eiserne Geschütze hatten meist 14-Pfünder und 8-Pfünder, kupferne 24-Pfünder und 12-Pfünder<sup>5)</sup>. Das beste Pulver wurde zu Åker (Norreland) bereitet<sup>6)</sup>. Patronenpapier verfertigte man in der Papiermühle zu Tyrespö (2 Meilen südwestlich von Stockholm)<sup>7)</sup>.

Unter den Offizieren befanden sich mehrere Holländer<sup>8)</sup>. Das schwedische System der Bootsmannsgestellung wurde durch Gustaf II. Adolf eingeführt. 4—10 Bauernfamilien hatten einen Matrosen zu stellen, ihm Wohnstätte und Land zur Viehhaltung zu geben. Zu diesem Zwecke wurde das Küstenland in 3 Admiralschaften mit je einem Viceadmiral eingeteilt<sup>9)</sup>. Die Bemannung der schwedischen Flotte bestand, außer aus Schweden, aus Lübeckern, Leuten aus Wismar, Engländern und Schotten, sowie aus Soldaten<sup>10)</sup>. Die Bekleidung bestand in einer Jacke von blauem Tuch oder Fries, gefüttert mit Leinwand, und versehen mit 6 Paar Haken an Stelle der Knöpfe. Zur Jacke brauchte man 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Ellen Tuch. Die Hosen (kurze Kniehosen) waren von demselben Stoff. Die Strümpfe (Langstrümpfe) waren meist von Wolle, aber auch von Tuch oder Fries. Als Schuhe gebrauchte man Lappenschuhe verschiedener Art<sup>11)</sup>. Die Beköstigung bestand in Schweinefleisch, gesalzenem Fleisch, gesalzenem Fisch, Graupen, Mehl, Erbsen, Brot, gesalzener Butter und Käse<sup>12)</sup>.

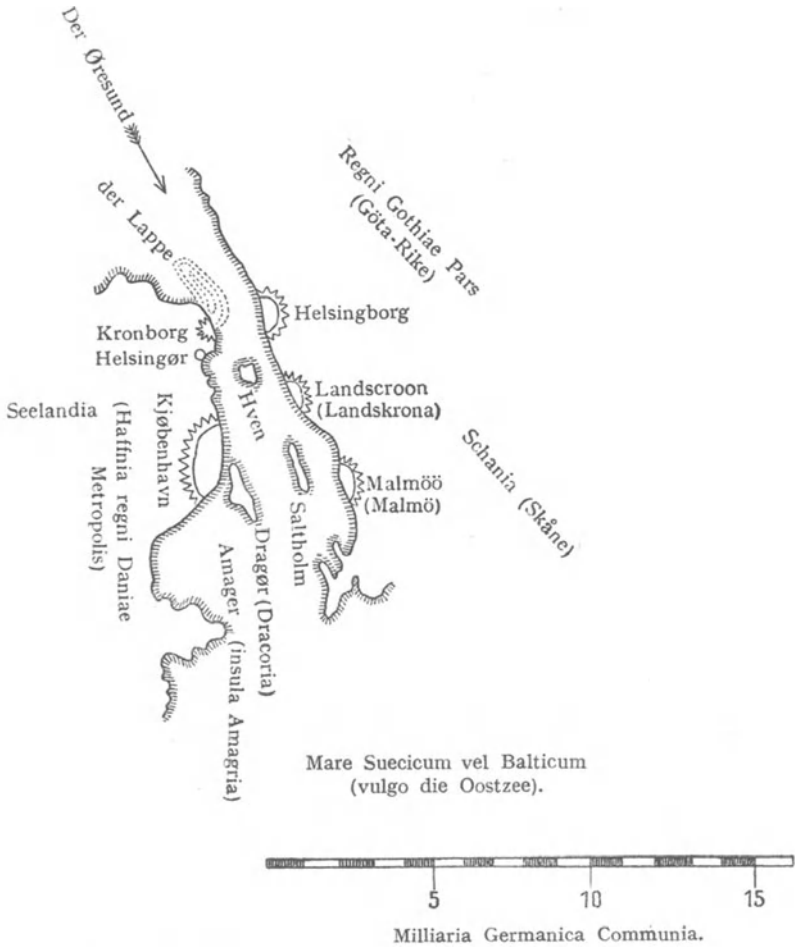
29./X./8./XI. morgens wehte heftiger Nordwind, der den Holländern günstig. Die Vorhut oder den rechten Flügel hatte de With, die Mitte J. v. Wassenaar, die Nachhut oder den linken

1) Ibid., p. 298, 300. — 2) Ibid. — 3) Ibid., p. 303. — 4) Svenska flottans historia af Zettersten, p. 324, 328, siehe früher. — 5) Ibid., p. 322. — 6) Ibid., p. 328. — 7) Ibid., p. 329. — 8) Holl. Mercurius, 1658, p. 162; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 50. — 9) Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 72. — 10) Holl. Mercurius, 1658, p. 162; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17; Petrus de Lange, Sweetse Wapenen, p. 255; Gesch. v. h. N. z. door J. C. de Jonge, I, 562; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 50. — 11) Svenska flottans historia af Zettersten, p. 239. — 12) Ibid., p. 242.

Flügel Pieter Florisz (s. Karte)<sup>1)</sup>. Zwischen 7—8 Uhr morgens bei Tagesanbruch begannen die Holländer, nach einem Kanonenschuß zum Zeichen der Abfahrt, die Anker zu lichten<sup>2)</sup>. Ein Kriegsrat war holländischerseits vorher nicht abgehalten worden. Besondere Weisungen wurden den verschiedenen Kapitänen nicht gegeben trotz der langen Wartezeit vorher, auch keine Maßnahmen für Windwechsel getroffen<sup>3)</sup>. Bei dem Neid und der Uneinigkeit der holländischen Kapitäne wäre dieses um so nötiger gewesen<sup>4)</sup>. Deswegen wurden später gegen J. v. Wassenaar Beschwerden geführt<sup>5)</sup>. De With soll die Kapitäne nur ermahnt haben, gegen die Keeltoebinders, wie er die Schweden nannte, ihre Pflicht zu tun, da J. v. Wassenaar zu sehr mit Gicht behaftet<sup>6)</sup>. Die Holländer liefen in der Mitte des Sundes zwischen Kronborg und Helsingborg um 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—9 Uhr hindurch<sup>7)</sup>. Von beiden Seiten wurde gefeuert. Karl X. Gustaf war in Kronborg und gab den ersten Schuß von dort aus ab. Bei ihm befanden sich seine Gemahlin Hedwig Eleonore, seine Schwester Marie Euphrosine, die Gemahlin des Gabriel Magnus de la Gardie, und seine Schwager Christian Albert von Holstein-Gottorp, der Bruder der Königin Hedwig Eleonore<sup>8)</sup>. Magnus de la Gardie (1622—86) war der Sohn von Jacob de la Gardie (1583—1652) und Ebba de Brahe<sup>9)</sup>. Er hatte schon seinen Sohn Jacob Casimir in den Laufgräben vor Kopenhagen am Kalvebodstrand (zwischen Amager und der seeländischen Küste) verloren<sup>10)</sup>. Seine Tochter war mit Graf Otto

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, p. 239; Holl. Mercurius, 1658, p. 163; L. v. den Bos, p. 558; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 23; Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 175; Leven van M. de Ruiter, I, 355—356; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 563; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 100, 104, nach Journaal van Bielkenstierna 8.—16./XI. 1658. — <sup>2)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 23; Holl. Mercurius, 1658, p. 163; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, p. 238—239; L. v. den Bos, p. 558; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 6; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, p. 117; Witsen, II, 463; Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie door H. v. Wijn, II, 159; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 143. — <sup>3)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edelen Heeren Groot Mog. St. v. H. ende W.-V., II, 165, 167; Basnage, I, 566; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 52, 65. — <sup>4)</sup> Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, Tome III, Livre XI, p. 38. — <sup>5)</sup> Rittmeyer, Seekriege, I, 243. — <sup>6)</sup> Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie door H. v. Wijn., II, 159, 481, Bijlage B. — <sup>7)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 7; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan 1658, p. 117; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 485; Witsen, II, 463; The history of the late warres by Manley, p. 37. — <sup>8)</sup> Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 175; Mémoires du Marquis de Pomponne publiés par J. Mavidal, Paris 1860, II, 62; Leven van M. de Ruiter, I, 356; Kronborgs Slots Historie af Arnholtz, p. 9; Genealogische Beschreibung der Chur- und Fürstlichen Häuser in Teutschland, Tübingen 1675. — <sup>9)</sup> Larousse. — <sup>10)</sup> A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 91; Bondich Verhael des oorlogs, p. 15; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 256; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 141.

Die Schlacht im Øresund (Øresund), 29./X./8./XI. 1658.

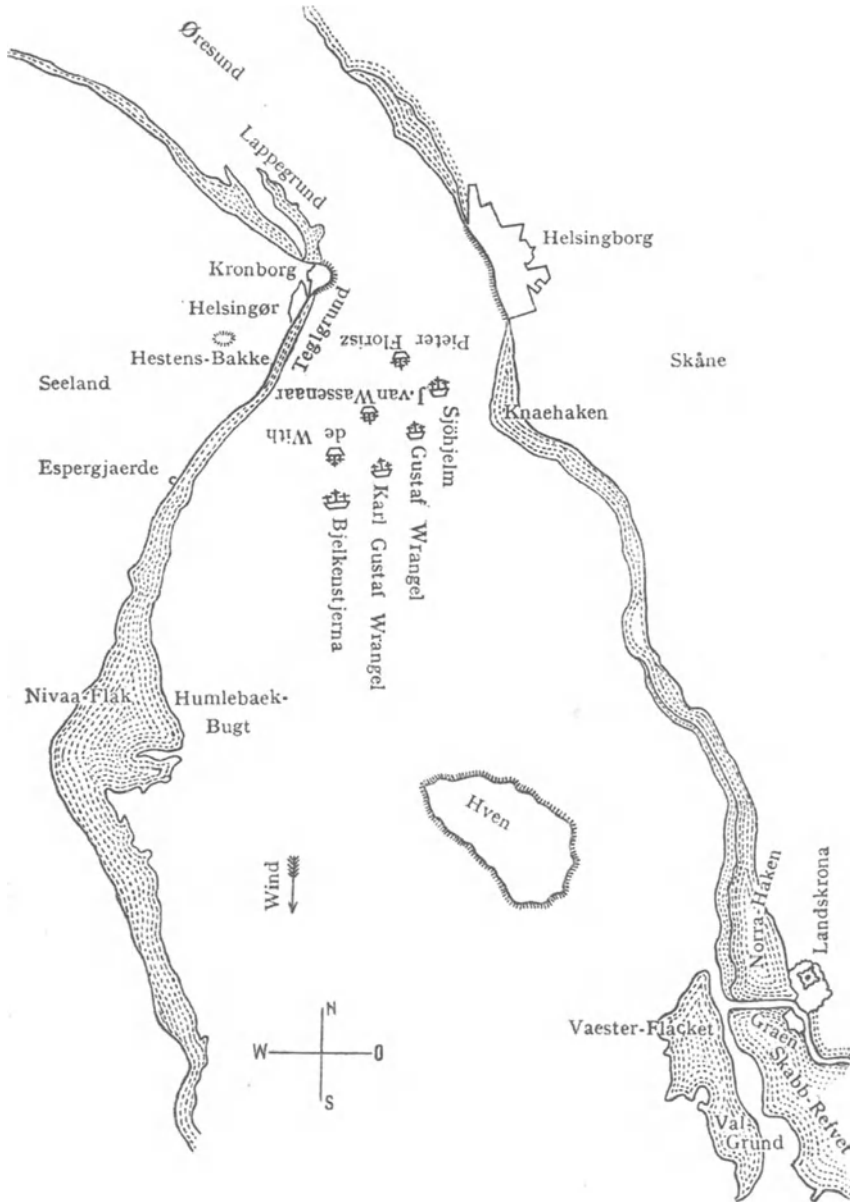


Samuelis Liberi Baronis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo, Sueciae rege, gestis, comm., Liber Quartus, Norimbergae 1696, p. 332—333.

Regnum Daniae Per Ericum J. Dahlberg locum tenentem supremi Castrorum metatoris.



Die Schlacht im Øresund (Øresund), 29./X./8./XI. 1658.



Reichs-Marine-Amt 1906, III. No. 328.  
 Maßstab 1:100 000

Wilhelm von Königsmark (1639—88), dem Sohne des Feldmarschalls Johann Christoph von Königsmark (1600—63) verheiratet<sup>1</sup>). Otto Wilhelms Bruder, Conrad Christoph von Königsmark (1634—73), hatte eine Stiefschwester Karl Gustaf Wrangels, Marie Christiane zur Frau<sup>2</sup>). Später sah Karl X. Gustaf von Hestens Bakke oder Galge-Bakke bei Helsingør aus mit dem französischen Gesandten Hugues de Terlon und dem englischen Gesandten (wohl George Fleetwood) der Schlacht zu<sup>3</sup>). Der erste abgegebene Schuß war ein blinder Schuß, nur mit Pulver<sup>4</sup>). Die Kugeln, die dann von Kronborg wie von Helsingborg heftig nacheinander gefeuert wurden, taten wenig Unheil<sup>5</sup>). Die beiden feindlichen Batterien hatten, bei ihrer gegenseitigen Entfernung von ungefähr 4400 bis 5400 m, jede etwa 2500 m zu bestreichen. Die Geschosse gingen daher fast alle zu kurz<sup>6</sup>). Eine Kugel aus Helsingborg verletzte 3 Mann auf dem Schiff des Pieter Florisz, eine solche aus gleicher Gegend traf das Schiff Jupiter<sup>7</sup>). J. v. Wassenaar hatte befohlen, das Feuer nicht zu erwidern, aber etliche holländische Kapitäne schossen dennoch<sup>8</sup>). Eine holländische Kugel drang in das Zimmer der Gräfin Marie Euphrosine de la Gardie<sup>9</sup>). Auch der Turm von Helsingør wurde, wahrscheinlich von einem Kapitän der holländischen Vorhut, getroffen, die schwedischen Offiziere, die auf ihm gestanden, räumten denselben<sup>10</sup>). Später, als de With an der schwedischen Vorhut vorbei auf die Mitte zugesegelt, soll die Batterie bei Helsingborg von seinem Geschwader auch unter Feuer genommen worden sein<sup>11</sup>), trotzdem er selbst verboten hatte, auf

1) Mémoires du Marquis de Pomponne publiés par Mavidal, II, 139. — 2) Sidney Papers ed. by Blencowe, p. 219; Geschichte der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, Tabelle VI. — 3) Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 120; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 7; Holl. Mercurius, 1658, p. 164. — 4) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 7. — 5) Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 117; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, p. 485; Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 7; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 260; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 175; The history of the late warres by Manley, p. 37; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 99; Basnage, I, 521; Oud-Holland, 1900, I, 23; Zettersten, p. 416; Rittmeyer, Seekriege, I, 242; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 101, 104. — 6) Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 485, 9000 Ellen; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 50—51; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 128. — 7) Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 485; The history of the late warres by Manley, p. 37; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 7, aber nicht aus Kronborg, da Pieter Florisz den linken Flügel bildete; Cronborgs Slots Historie af Arnholtz, p. 9; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 51. — 8) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 7; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 23. — 9) Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 176; Basnage, I, 521. — 10) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 7. — 11) The history of the late warres by Manley, p. 37; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 51.

das Schießen aus den beiden Orten zu antworten<sup>1)</sup>. Die Holländer in Luv hätten ihre Geschütze besser handhaben, einander eher unterstützen und mehr Ordnung halten können, wenn der Wind nicht so heftig gewesen<sup>2)</sup>. Von der Vorhut gerieten 3 holländische Kriegsschiffe und ein Brander durch die Enge der Fahrt und die starke Strömung einander an Bord. Dadurch entstand Verwirrung. Dies trug viel dazu bei, daß de With nicht recht gefolgt werden konnte<sup>3)</sup>. Auch vermochten die Schiffe bei dem schmalen Fahrwasser nicht alle gleich an den Feind zu kommen<sup>4)</sup>. Der ungestüme Wind und die unruhige Strömung zerstreute die Fahrzeuge<sup>5)</sup>. Sobald die Schweden die holländische Flotte gesichtet, ließ Karl Gustaf Wrangel durch einen Kanonenschuß ebenfalls das Zeichen geben zum Anker lichten<sup>6)</sup>. Sie gingen unter Segel und suchten sich der Küste Schonens vergeblich zu nähern, um die Luv zu gewinnen. Wind und Strom blieben ihnen entgegen<sup>7)</sup>. Sie hatten den Vorteil der Kenntnis des Fahrwassers. Sie ankerten eher rechtzeitig im Gegenstrom<sup>8)</sup>. Aber zu Beginn kamen doch einige ihrer Schiffe bei Schonen auf Grund<sup>9)</sup>. Die Schweden mußten gegen die Holländer auflavieren, sie konnten nicht recht in Ordnung segeln, auch einander anfänglich nicht recht unterstützen<sup>10)</sup>. Es entstand infolgedessen gleich ein Schiffsgemenge, in dem jeder Kapitän sich aufs Geratewohl seinen Gegner aussuchte<sup>11)</sup>. De With war an der feindlichen Vorhut unter Bjelkenstjerna (schw. l. Fl.) vorbei auf die feindliche Mitte unter Karl Gustaf Wrangel und Gustaf Wrangel als Reserve der Mitte zu gesegelt<sup>12)</sup>. Er wagte sich überhaupt zu weit vor außerhalb seines Geschwaders und der anderen holländischen Kriegsschiffe. Er hätte bei seiner Abteilung bleiben müssen<sup>13)</sup>. Er wurde so ein Opfer des Mangels

1) Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie door H. v. Wijn, II, 159, 483. — 2) L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 238; L. v. den Bos, p. 557. — 3) Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 564; Oud-Holland, 1902, II, 130; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 50. — 4) Oud-Holland, 1900, I, 23. — 5) De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 400. — 6) Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 117. — 7) Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 117; Angl. II, 9: 6, No. 34, p. 8; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Journaal van J. v. Wasenaar, p. 23. — 8) J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., II, 167; Rittmeyer, Seekriege, I, 242. — 9) Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 118; Zettersten, p. 416. — 10) L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 238; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 485. — 11) Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 65. — 12) Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 564; Oud-Holland, 1900, I, 23; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 51; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 128; Rittmeyer, Seekriege, I, 242. — 13) J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. en W.-V., II, 166.



an Schlachtordnung<sup>1)</sup>. Es ist den Tatsachen widersprechend, daß das 4. Geschwader unter Gustaf Wrangel bei der Insel Hven zur Beobachtung der Dänen aufgestellt gewesen<sup>2)</sup>. Dieser Irrtum kann nur dadurch entstanden sein, daß Gustaf Wrangel 2 Tage zuvor vor der Reede von Kopenhagen zu kreuzen hatte (s. vorher). Die Engländer an Bord der schwedischen Schiffe sollen den Rat gegeben haben, die holländischen Flottenoberhäupter zuerst zu vernichten, mit dem Rest würde man dann leicht zum Ziel kommen<sup>3)</sup>. Die Holländer sollen ein Entern der Schweden, wonach diese mit Vorliebe trachteten, zum Teil zu verhüten gesucht haben<sup>4)</sup>. Die Ersteren sollen nach Masten, Segel- und Takelwerk geschossen, die Letzteren mehr auf den Schiffsrumpf gezielt haben<sup>5)</sup>. Es kam aber lediglich auf den herrschenden Wind bei der Schußrichtung an (vgl. früher Gesagtes hierüber). Der Kampf begann zwischen 9—10 Uhr<sup>6)</sup> und wurde um 11 Uhr am heftigsten<sup>7)</sup>. Karl Gustaf Wrangel gab von weitem de With die erste Lage, traf ihn unter Wasser und wollte ihn entern<sup>8)</sup>, als J. v. Wassenaar ganz dicht bei ihm erschien<sup>9)</sup>. De With hatte gegen Victorias Steuerbord die Breitseite gefeuert, erst als er in die Nähe derselben gekommen<sup>10)</sup>. Er hatte aber nicht deren Steuerung abgeschossen<sup>11)</sup>. J. v. Wassenaar war de With nachgefolgt und tat, als wenn er an Victoria vorbeilaufen wollte. Als er aber neben Brederode gekommen, wendete er auf Karl Gustaf Wrangel zu. Dabei geriet de With in Gefahr mit seinem Schiff zu sinken<sup>12)</sup>. Da letzterer versäumt hatte, rechtzeitig zu ankern, trieb ihn der Strom von der Hauptabteilung ab. Er blieb allein<sup>13)</sup>, kam zu Bjelkenstjerna,

<sup>1)</sup> De Nederl. Zeemacht door Backer Dirks, I, 400. — <sup>2)</sup> Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 485; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 30—31; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 49, 50, 52; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 127—128, 130. — <sup>3)</sup> Belgium concementia, Sammelband Göttingen, No. 29, Den oprechten Holl. Bootgezel, Rotterdam 1666, p. 77; Holl. Mercurius, 1658, p. 165; A. de Wicquefort, II, 513; Histoire de Hollande par Mr. de la Neuville, tome III, livre XI, p. 88. — <sup>4)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239. — <sup>5)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 118—119; Zettersten, p. 416. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239, 240, 241; Witsen, II, 463; Leven van M. de Ruyter, I, 356; Oud-Holland, 1900, I, 23; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 7. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 164; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 262. — <sup>8)</sup> Angl. II, 96, No. 34, p. 8; Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 260; Witsen, II, 464. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240; Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie door H. v. Wijn, II, 159. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 8; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 7. — <sup>11)</sup> A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 100, berichtet dies irrtümlich. — <sup>12)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 24; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 8; Holl. Mercurius, 1658, p. 163. — <sup>13)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 163.

ließ Focksegel und Fockschote einkürzen, um denselben zu bekämpfen<sup>1)</sup>. Draken beschoß ihn der Länge nach<sup>2)</sup>. Beide Schiffe gerieten in Brand<sup>3)</sup>. De With ließ, da Bjelkenstjerna fast alle seine Patronen verschossen zu haben schien, den Dregghaken überwerfen und sich zum Entern bereit machen<sup>4)</sup>. Wismar eilte aber Draken zu Hilfe. Ersteres Schiff muß also von der schwedischen Nachhut abgekommen und vorausgesegelt sein<sup>5)</sup>. Es kam Stora Falken nebst Carolus heran<sup>6)</sup>. Bjelkenstjerna konnte nun Brederode entern. Die Fahrzeuge trieben auf 4 Faden an Land bei der Ziegeleibank (Kronborgs Teglgrund südlich von Helsingør, östlich von Hestens-Bakke, früher Galge-Bakke genannt)<sup>7)</sup>. Brederode in seiner Unbeweglichkeit und Hilflosigkeit erhielt einen Schuß in den Bug und einen solchen in den Spiegel<sup>8)</sup>. Viele Kanonen an seinem Bord wurden aus den Lafetten geschossen<sup>9)</sup>. Das Verdeck wurde glatt rasiert<sup>10)</sup>. De With soll, als er keine Rettung mehr gesehen, die Geschütze auf der einen Seite haben losmachen und auf die andere Seite schaffen lassen, um das Schiff zum Sinken zu bringen und nicht in feindliche Hände fallen zu lassen<sup>11)</sup>. Er wurde von einer Musketenkugel in den linken Schenkel getroffen<sup>12)</sup>. Es gelang noch, ihn wieder aufzurichten<sup>13)</sup>. Von Stora Falken aus erhielt er eine zweite Musketenkugel, die vorn in die Lenden ging und hinten wieder herausflog<sup>14)</sup>. Er soll noch eine Weile auf seinen Knien liegen geblieben sein, mit dem Degen in der Hand, sich gegen zwei in das Schiff eingedrungene Musketiere verteidigend<sup>15)</sup>. Durch starkes Bluten wurde er schwach. Vom Halbverdeck ließ ihn sein Sekretär, obwohl gegen seinen Willen, nach unten tragen<sup>16)</sup>.

<sup>1)</sup> Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie door H. v. Wijn, II, 159. — <sup>2)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 13. — <sup>3)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 118; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 101, 105. — <sup>4)</sup> Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie door H. v. Wijn, II, 160, 483. — <sup>5)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 117; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 12, 13; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 24; The history of the late warres by Manley, p. 38; Oud-Holland, 1900, I, 23; Zettersten, p. 416; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 7; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 101, 105. — <sup>6)</sup> Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie door H. van Wijn, II, 160, 483, 484. — <sup>7)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 163, Ziegelscheun; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17; Witsen, II, 464; Theatri Europaei, Hist. Besch., VIII, 843. — <sup>8)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 564. — <sup>9)</sup> Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie door H. v. Wijn, II, 484. — <sup>10)</sup> Ibid., II, 160. — <sup>11)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 13. — <sup>12)</sup> Bijvoegsels bestaande in Naleezingen voor de vaderl. Historie door H. v. Wijn, II, 160. — <sup>13)</sup> Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, I, 190. — <sup>14)</sup> Bijvoegsels best. in Naleezingen voor de v. H. door H. v. Wijn, II, 160, 484. — <sup>15)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 261; Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, I, 190—191. — <sup>16)</sup> Bijvoegsels best. in Naleezingen voor de v. H. door H. v. Wijn, II, 160, 484.

Brederode fiel in schwedische Hände<sup>1)</sup>. Das Haupt noch emporhaltend, die Hände an ein Tau legend, wurde de With in das Schiff Draken gebracht und dort auf eine Bohle gelegt<sup>2)</sup>. Man gab ihm ein Glas Branntwein. Sein Kästchen, worin er sein Geld und seine Kostbarkeiten aufbewahrt, übermittelte er Bjelkenstjerna<sup>3)</sup>. Im Sterben soll er noch den Kopf geschüttelt und „Unser Gott wird für uns streiten“ (Nehemia, Kapitel IV, Vers 14) gesprochen haben<sup>4)</sup>. Er wurde vom Draken vermittlems eines Bootes von zwei schwedischen Kapitänen tot an Land gebracht zu Helsingør. Der Fuhrmann des Bootes soll von Karl X. Gustaf eine goldene Kette und Schaumünze erhalten haben<sup>5)</sup>. Es sollen 60—89 Tote und 60—70 Verwundete an Bord von Brederode gewesen sein<sup>6)</sup>. Die 50 Soldaten, welche de With an Bord hatte, wurden größtenteils niedergemacht oder gefangen<sup>7)</sup>. Zirka 200 Mann sollen in Summa umgekommen und gefangen worden sein<sup>8)</sup>. 10—13 Mann außer seinem Sekretär und Diener (s. später) sowie Leutnant (Journaal von J. v. Wassenaar, p. 57; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 164) sollen mit de With auf Draken und von da mit dem Boot nach Helsingør gebracht worden sein<sup>9)</sup>. Vor Espergjaerde, eine Meile südwestlich von Helsingør, wohin man Brederode als Beute schaffen wollte, sank dieses Schiff<sup>10)</sup>. Einige Schweden, die als Besatzung sich an Bord befanden, ertranken hierbei<sup>11)</sup>. Zuvor war die Flagge heruntergeholt, etwas Gepäck geplündert worden und etliche Holländer gerettet (s. vorher)<sup>12)</sup>. Trewleben übte in Dänemark das Tauchen unter Wasser nach gesunkenen Schiffen aus, er erhielt auch in Schweden ein Privilegium und holte aus Brederode 26 Ka-

<sup>1)</sup> Ibid., II, 160. — <sup>2)</sup> Ibid., II, 160, 484. — <sup>3)</sup> Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 178. — <sup>4)</sup> Bijvoegsels best. in Naleezingen voor de v. H. door H. v. Wijn, II, 161, 484. — <sup>5)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17—18; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 262. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17—18; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 261; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 12; Witsen, II, 464; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 30; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239—240; Bijvoegsels best. in Naleezingen voor de v. H. door H. v. Wijn, II, 161, 487; Oud-Holland, 1900, I, 23. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; aber er berichtet fälschlicherweise von 5 Kompagnien. Dies kann höchstens 5 Trupps à 10 Mann bedeuten. — <sup>8)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, p. 117; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 30; vgl. A. de Wicquefort, II, 514, 300 Mann, dies ist wohl ein Druckfehler. — <sup>9)</sup> Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 178; vgl. Journaal van J. v. Wassenaar, p. 57. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239, 241; Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 178; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 564—565; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 14. — <sup>11)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 13. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 13; Journaal van J. van Wassenaar, p. 24.

nonen heraus (L. v. Aitzema, IV, XXXX, p. 568; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 100; Bijvoegsels best in Naleezingen voor de vaderl. Hist. door H. v. Wijn, II, 161). Die Kapitäne J. van Berchem und Pieter van Brakel bekamen jeder eine eiserne Kanone (18-Pfünder) aus diesem Wrack (Journaal van M. de Ruijter, p. 212). Man fand auch Kettenkugeln und holländische Steinzeugflaschen mit Männerkopf auf dem Flaschenhalse (Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 14). Draken hatte 70—80 Tote und 100 Verletzte<sup>1)</sup>. Das Schiff wurde dienstunfähig und mußte den Kampfplatz räumen<sup>2)</sup>. Der Kapitän Hoywagen (Stora Falken) wurde schwer verwundet<sup>3)</sup>.

Karl X. Gustaf ließ den Leichnam de Withs in einer Kutsche nach dem Rathaus zu Helsingør bringen<sup>4)</sup>. Er wurde nach Landesitte in weißen Atlas gekleidet, mit seinen Waffen in einen Sarg gelegt und vom Rathaus in eine schwarz angestrichene Barke, mit einer Menge Trauerflor an den Segeln, durch 12 Hellebardiers in Begleitung von seinem Sekretär, Diener und 21 holländischen Verwundeten gebracht. Diese Barke (Schiffer Cornelis Klip von Kronborg, Journaal van J. van Wassenaar, p. 40, 45) fuhr nach Kopenhagen. Der Sarg wurde daselbst herausgenommen und in ein Zollboot gesetzt. Dann schaffte man denselben in das Schiff des Kapitän de Liefde und von da in dasjenige des Jan Aartsz Verhaaf. In demselben kam er 22./IX. 1659 vor Brielle an. 17./X. 1659 wurde er von 17 Personen getragen und in der St.-Lorenzkirche zu Rotterdam beigesetzt. 1660 wurde ein Grabmal errichtet<sup>5)</sup>. De Withs Familie wurden 3000 Gulden von den Staaten von Holland bewilligt. Die Admiralität von der Maas fügte noch 1000 Gulden hinzu<sup>6)</sup>.

Evert Antoniusz Marre wollte anfänglich Bjelkenstjerna entern. Da dieser entwichen, kam er mit Rosen oder het Wapen van Schagen zusammen, welches wohl von seiner Abteilung abgekommen.

<sup>1)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 24; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 13. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 238; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 485; Leven van M. de Ruiter, I, 358. — <sup>3)</sup> Zettersten, p. 608. — <sup>4)</sup> Bijvoegsels best. in Naleezingen voor de v. H. door H. v. Wijn, II, 161—162, 485. — <sup>5)</sup> Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 178—179; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 152; Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 262; Basnage, I, 523; Bijvoegsels best. in Naleezingen voor de v. H. door H. v. Wijn, II, 161—162, 485—486; Verhandelingen en onuitgegeven stukken door J. C. de Jonge, I, 214. — <sup>6)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 361; Verhandel. en onuitgegeven. stukken door J. C. de Jonge, I, 193.

Er nahm dieses Schiff und machte 103 Mann zu Gefangenen, darunter den Kapitän Vilhelm Kuyl. 16 Tote fand er an Bord vor<sup>1</sup>). Delmenhorst wurde von Klaas Valeh en im Verein mit Klaas Backer erobert<sup>2</sup>). Der Kapitän Nils Eriksson wurde gefangen genommen<sup>3</sup>). Adriaan Bankert (de Zeeridder) soll zu Beginn der Schlacht de With gefolgt und der einzige gewesen sein, der in Musketenschußweite von ihm eine Zeitlang geblieben. Boshuisen befand sich wieder in Lee Kanonenschußweite von Bankert. Letzterer wandte zweimal nach de With zu, wurde aber durch den Strom, wie durch den Brander de Jager, der seinen Fock abgebrochen, gehindert. Wäre die Fockspitze des Branders nicht zertrümmert worden, hätte Bankert durch ersteren verunglücken können. De Zeeridder erhielt im Laufe der Schlacht 20 Schüsse im Rumpf. Seine Fockraa und sein Bugspriet wurden beschädigt. Er hatte 5 Tote und 20 Verletzte an Bord<sup>4</sup>). Es zeichneten sich außerdem im Geschwader de Withs aus die Kapitäne Jacob Boshuisen, Jan Daijm, Adriaan Houttuin, Laurens Degelcamp<sup>5</sup>). Schwedischerseits fiel der Kapitän Krabath (Leoparden)<sup>6</sup>). Schwer verwundet wurde Kapitän L ng<sup>7</sup>). Außer Draken wurden kampfunfähig gemacht Rafael, Carolus, Stora Falken und Leoparden, dessen Oberdeck tief in das Schiff hineinfiel, nachdem die Masten über Bord geraten<sup>8</sup>). Leoparden bekam 80 Tote, wurde ganz durchlöchert und mit Wasser angefüllt<sup>9</sup>) (s. später).

1) Utdrag ur Diariet h llet uppa sjöresan, 1658, p. 119; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 15; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 28; Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Bondich Verhael des oorlogs, p. 19; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 144; Theatri Europaei, Hist. Beschreibung, VIII, 843; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 562, 565; Oud-Holland, 1900, I, 24; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 10; Zettersten, p. 417, 580; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 102, 105. — 2) Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 119; Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 15; Bondich Verhael des oorlogs, p. 19; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 28; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 843; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 144; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 565; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 10; Zettersten, p. 417, 565. — 3) Zettersten, p. 603, aber nicht von J. v. Kampen, wie Oud-Holland, I, 23 fälschlich berichtet. — 4) Oud-Holland, 1902, 20. Jaarg., III. Aflev., p. 130, nach ongedruckte stukken afkomstig van een verhoor voor den Krijgsraad 28./XII. 1658 te Kopenhagen, noch im Besitz der Familie Wassenaar. — 5) Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Bondich Verhael des oorlogs, p. 19; Leven van M. de Ruiter, I, 359; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 566. — 6) Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 845, Krabel; Zettersten, p. 612. — 7) Zettersten, p. 616. — 8) Utdrag ur Diariet h llet uppa sjöresan, 1658, p. 119; Holl. Mercurius, 1658, p. 165; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242, aber Carolus oder Rijcxappel (Riksäpple) nicht genommen; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 843; Oud-Holland, 1900, I, 24, aber Carolus und de Engel (Rafael) nicht gesunken oder verbrannt; Zettersten, p. 417. — 9) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 23; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 102, 105.

Die holländische Mitte kämpfte größtenteils gegen die Geschwader des Karl Gustaf Wrangel und Gustaf Wrangel. J. v. Wassenaar hatte viel von der Gicht zu leiden, die meistens auf See Leute befällt, die an ein längeres Verweilen auf dem Meer nicht gewöhnt sind. Er mußte auf einem Stuhl vor der Kajüte beim Großmast sitzen<sup>1)</sup>. Er war auf Victoria, welche über Steuerbordbug lag<sup>2)</sup>, zugesegelt<sup>3)</sup>. Er wollte das Schiff entern, gab ihm die volle Lage in das Schiffshinterteil, wodurch er dessen Steueruder vernichtete. Victoria wurde übel zugerichtet. Es schob sich aber ein schwedischer Brander zwischen derselben und de Eendracht III und hinderte J. v. Wassenaar am Entern. Karl Gustaf Wrangels Kajüte wurde zerschossen<sup>4)</sup>. Sein Besansegel und Tauwerk beschädigt<sup>5)</sup>. Seine Besanstenge stürzte herab<sup>6)</sup>. Er wurde durch einen Splitter oder eine Musketenkugel am Haupt und den Backen geschrammt, Oberst Verssen am Kopf verwundet<sup>7)</sup>. 3 Trompeter und 7 andere Leute wurden getötet<sup>8)</sup>. Wrangel lief über Helsingør hinaus nach Helsingborg<sup>9)</sup>. Er bestieg kein anderes Schiff, wie er als Oberbefehlshaber der Flotte hätte tun müssen. Er fühlte sich wohl bei dem heftigen Winde außerstande, in ein anderes passendes Fahrzeug zu gelangen<sup>10)</sup>. Aber er soll geweint haben über sein Mißgeschick, außer Gefecht gesetzt worden zu sein<sup>11)</sup>. Er konnte, als er auf die Holländer bei der ihm entgegengesetzten Strömung zu lavierte, nicht rechtzeitig und schnell genug unterstützt werden von den

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 164; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242; Bondich Verhael des oorlogs, p. 18; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 262; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., II, 166; A. de Wicquefort, II, 513; Witsen, II, 464; The history of the late warres by Manley, p. 38; Leven van M. de Ruiter, I, 357; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 566. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240. — <sup>3)</sup> Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 485; Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 177. — <sup>4)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 9; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; L. v. den Bos, p. 558; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 564. — <sup>5)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 9. — <sup>6)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 118; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 10; Geschichte der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 242; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 51; Zettersten, p. 416. — <sup>7)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 9; Holl. Mercurius, 1658, p. 163—64; Bondich Verhael des oorlogs, p. 18; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 260, 262; Witsen, II, 464; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 845; Gesch. der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 243. — <sup>8)</sup> Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 845. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 118; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 564; Zettersten, p. 416; vgl. Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 101, 105. — <sup>10)</sup> Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 485; Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 177. — <sup>11)</sup> Lodewijk de Geer, Eene bijdrage tot de Handelsgeschiedenis van Amsterdam door J. W. de Geer, p. 180; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 564.

Seinigen<sup>1)</sup>. Dies trug zu seinem Unheil mit bei. Er glaubte, daß die Wiederherstellung nur kurze Zeit in Anspruch nehmen würde. Dieselbe hielt ihn aber so auf, daß er nicht wieder in die Schlacht zurückkehren konnte<sup>2)</sup>. Er hatte sich früher gerühmt, er wollte J. v. Wassenaar tanzen lehren. Nun hatte ihn dieser zum Rückzug aus der Schlacht gezwungen<sup>3)</sup>, und Karl Gustaf Wrangel wurde selbst der Feigheit bezichtigt, weil er de Eendracht III nicht genommen<sup>4)</sup>. Andererseits beschuldigte man die Holländer, daß sie, da Victoria in Ohnmacht gelegen, keinen Brander angewendet. Man tadelte, daß ein solcher, obwohl von A. van Nes und J. van Kampen begleitet, an dem schwedischen Flaggschiffe achtlos vorbeigelaufen<sup>5)</sup>. An Kapitän Egbert Meeuwsz Kortenaar hatte J. v. Wassenaar eine große Stütze<sup>6)</sup>. Dies war bei den folgenden schweren Kämpfen für ihn von sehr hohem Wert. Nach dem Wegsegeln der Victoria bekam de Eendracht III Morgenstjernen und Pelikan an Backbordseite und hinten den Hercules. An Steuerbordseite gelangten nacheinander 7—8 andere Kampffahrzeuge zu ihm heran<sup>7)</sup>. Mercurius, der sich dem Spiegel von de Eendracht III genähert, wurde dienstuntauglich gemacht<sup>8)</sup>. Amarant und Nordstjernen beschossen J. v. Wassenaar, Nordstjernen wurde kampfunfähig<sup>9)</sup>. Auch Caesar, der vorher gegen Pieter Florisz gekämpft (s. später), schloß sich den Angreifern auf die Eendracht III an<sup>10)</sup>. Durch Handgranaten, die angeblich aus dem Großmars

<sup>1)</sup> Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 485; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 238; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 9, 10; Holl. Mercurius, 1658, p. 163; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 24—25; Bondich Verhael des oorlogs, p. 17; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 260; Witsen, II, 463—464; Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 177; The history of the late warres by Manley, p. 38; Basnage, I, 521; Bijvoegsels best. in Naleezingen voor de v. H. door H. v. Wijn, II, 159, 483; Gesch. der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 242; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 7; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 50—51; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 128. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 238; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 485; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 118. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 163. — <sup>4)</sup> Basnage, I, 522. — <sup>5)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., II, 166. — <sup>6)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 358. — <sup>7)</sup> Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 486; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240; Belgium Concernentia, Sammelband Göttingen, No. 29, Den oprechten Holl. Bootsgezel, p. 17; Bondich Verhael des oorlogs, p. 18; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 262—263; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 25; Witsen, II, 464; The history of the late warres by Manley, p. 38; Geschiedenis v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 566; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 7. — <sup>8)</sup> Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 843; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 8. — <sup>9)</sup> Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 843; Geschichte der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 242. — <sup>10)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 163—164; Witsen, II, 464, aber nicht Jonas war Sjöhjelm's Schiff, vgl. das früher über Jonas Gesagte; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240,

namentlich des Morgentjernan und Pelikan geworfen wurden, soll J. v. Wassenaar sehr bedroht worden sein<sup>1)</sup>. Sjöhjelm wurde schwer in der Schulter verletzt, da er sich vorn über gelehnt. Sein Schiff neigte zur Seite und wich aus dem Gefechtsbereich<sup>2)</sup>. Hercules soll durch A. van Nes dienstuntauglich geschossen worden sein<sup>3)</sup>. Gustaf Wrangel ist nicht feige gewesen, er hat sich tüchtig am Kampfe gegen J. v. Wassenaar beteiligt<sup>4)</sup>. De Eendracht III erhielt so viel Schüsse unter Wasser, daß sie 5—6' Wasser im Schiffsraum bekam. Es gab 20 Treffer zwischen Wind und Wasser, darunter auf einem Raume von einer Klafter, 7 Treffer an Backbord. Im Bug und der Schiffsrüstkammer brach Feuer aus. Die Segel wurden in Fetzen zerschossen. Wand, Halsen, Brassens, Boleinen und Schoten fielen herab. Das Ruder wurde beschädigt. Die Kajüte soll vom Caesar in Musketenschußweite mit 15—16 Kanonenkugeln in Stücke geschossen worden sein. J. v. Wassenaar hatte 37—60 Tote und 100 Verletzte, darunter 2 Steuerleute und 75, die Arme und Beine vermißten<sup>5)</sup>. Der Flaggkapitän Kortenaar soll einige Wunden empfangen haben, die ihn aber mehr belebten als hinderten<sup>6)</sup>. De Eendracht III wurde so das beschädigste Schiff<sup>7)</sup>. J. v. Wassenaar war gezwungen, seine Stückpforten zu schließen und zu ankern, um nicht, wie de With, an eine Leeküste getrieben zu werden<sup>8)</sup>. Nur durch Ankern konnte er sich auch davor retten,

---

242; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 11; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 25; Geschichte der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 242. — <sup>1)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 25; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 11; The history of the late warres by Manley, p. 38; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 567; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 7; vgl. Zettersten, p. 330, erst 1664 Anwendung von Handgranaten, dies also unrichtig. — <sup>2)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 119; Holl. Mercurius, 1658, p. 164; Bondich Verhael des oorlogs, p. 18; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 263; Witsen, II, 464; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 238; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 485; Oud-Holland, 1900, I, 23; Zettersten, p. 416; aber nicht gesunken, wie L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240 und Theatri Europaei, Hist. Besch., VIII, 845, melden. — <sup>3)</sup> Witsen, II, 464; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 7—8; aber nicht gesunken, wie Holl. Mercurius, 1658, p. 164, Bondich Verhael des oorlogs, p. 18, Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 263; Theatri Europaei, Hist. Besch., VIII, 843, wissen wollen. — <sup>4)</sup> Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 486, berichtet falsch. — <sup>5)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 11, 12, 15; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239—240; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 25, 26, 32, 36; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 486; Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Witsen, II, 465; The history of the late warres by Manley, p. 38; A. de Wicquefort, II, 513—514; Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 177; Leven van M. de Ruiter, I, 357—58; Basnage, I, 521; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 567—568; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 7. — <sup>6)</sup> The history of the late warres by Manley, p. 38. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242. — <sup>8)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 119; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 486; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 12; Journaal van J. v. Wasse-



daß er auf eine Sandbank festgeriet und die rechte Tiefe verlor<sup>1)</sup>. Sein Leutnant Jan van Nes war mit 12 Mann — mehr konnte er bei dem Brand van de Eendracht III nicht entbehren — in das Schiff Morgenstjernen gestiegen, welches bei seinem Näherkommen geentert worden<sup>2)</sup>. Letzteres war in Brand geschossen. Um nicht von ihm angesteckt zu werden, mußte J. v. Wassenaar das Tau seines täglichen Ankers beim Ende des Fockmastes wieder abhauen lassen<sup>3)</sup>. Er ließ danach einige Kanonen senken; um den brennenden Morgenstjernen in Grund zu schießen. Das Feuer in letzterem wurde inzwischen gelöscht, auch dasjenige in de Eendracht III entstandene wurde unterdrückt<sup>4)</sup>. A. van Nes kam J. v. Wassenaar zuerst zu Hilfe, sein Schiff wurde beschädigt an Masten und Segeln. Er hatte 26—30 Tote, darunter 10 Schweden, die von ihm wohl aus Pelikan vorher gerettet worden, und 55—60 Verletzte<sup>5)</sup>. Het Wapen van Rotterdam wurde dienstuntauglich<sup>6)</sup>. Jan van Kampen kämpfte gegen Pelikan, gab ihm manche Breitseiten und tötete viele Leute von demselben. Sein Leutnant (van) Hoogenhoek sprang mit einigem Volk auf das Schiff und eroberte das obere Deck. Die Schweden zogen sich nach unten zurück, nachdem sie Patronen auf den Oberlauf gestreut, in Stücke getreten und angezündet hatten. Einige Holländer bekamen dadurch Brandwunden im Gesicht. Die Schweden meinten, unterdessen aus den Stückpforten entweichen zu können, aber ihre Gegner drangen gegen sie vor. Der Stückmeister, die Gefahr erkennend, lief mit dem Luntentock nach der Pulverkammer zu, um das Verdeck z. T. in die Luft zu sprengen. Auf dem Wege dahin wurde ihm der Kopf durch einen 18-Pfünder abgeschossen. J. van Kampen hat vermutlich mit Hilfe des A. van Nes Pelican niedergerungen und erbeutet. Man hielt das Schiff durch Pumpen über Wasser und schaffte es nach Kopenhagen. Da es dem Sinken nahe, wurde

---

naar, p. 26; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Basnage, I, 521; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 567, 568. — <sup>1)</sup> The history of the late warres by Manley, p. 38; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., II, 166. — <sup>2)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 11; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Witsen, II, 464; La vie du M. de Ruijter par Piélat, Amsterdam 1677, I. Partie, p. 130; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 7. — <sup>3)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 11; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240. — <sup>4)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 25—26; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 11; The history of the late warres by Manley, p. 38. — <sup>5)</sup> Bondich Verhael des oorlogs, p. 18; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 264; Witsen, II, 464; Belgium concernentia, Sammelband Göttingen, No. 29, p. 17; Leven van M. de Ruiter, I, 357; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 567. — <sup>6)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 11; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 567.

es irrthümlicherweise zuerst als gesunken angenommen<sup>1)</sup>. De halve Maan versuchte noch weiter, J. v. Wassenaar beizustehen, hatte aber durch den vorhergehenden Streit zu sehr gelitten. Sein Großmast und noch ein zweiter Mast fielen über Bord. Seine Flagge, sein Tauwerk und Schiffsborde waren zerschossen, die Kajüte durch Kugeln durchlöchert, 3 Stunden hatte er Brand an Bord. Im Rumpf gab es so viel Treffer, daß unausgesetztes Pumpen nötig wurde. Nächst de Eendracht III war dieses Schiff das dienstuntauglichste geworden<sup>2)</sup>. Jan de Liefde hatte ebenfalls danach getrachtet, J. v. Wassenaar zu befreien. Er wurde von einem schwedischen Brander bedroht, den er in Grund geschossen haben soll. Er stritt gegen 4 feindliche Schiffe, kam Morgenstjernan mit dem Bug in die Seite und brachte ihn so zum Sinken. Er barg außer den Leutnant Jan van Nes und den 12 Holländern (siehe vorher) 40—45 Schweden. Morgenstjernan soll 100 Tote und Verletzte gehabt haben. Der Rest war wohl vorher über Bord geraten. Bald darauf fiel der Großmast wie Fockmast von de halve Maan über Bord, das Schiff wurde dienstunfähig, es hatte 12—22 Tote an Bord<sup>3)</sup>. A. van Nes und Jan de Liefde hatten, neben J. van Kampen, hauptsächlich das Verdienst, J. v. Wassenaars Vernichtung verhütet zu haben<sup>4)</sup>. Aber auch Joris (de) Colerij war letzterem zu Hilfe gekommen<sup>5)</sup>. Er hatte 75 Treffer im Schiff, wovon 26 dem Wasser gleich, und 50 Tote und Verwundete<sup>6)</sup>. Der Kapitän

<sup>1)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 164; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 25—26, 28; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 119; Witsen, II, 464—465; Bondich Verhael des oorlogs, p. 18—19; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 264—265; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 11, 15; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 144, 172; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 567; Oud-Holland, 1900, I, 23; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 8, 10; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 102, 105. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 164, 165; Bondich Verhael des oorlogs, p. 18—19; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 264—65; Witsen, II, 464—65; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 119; Brieven geschrev. tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., 's-Gravenhage 1725, VI, 290; Leven van M. de Ruijter, I, 357—58; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 843; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 566, 567; Zettersten, p. 579. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 164, 166; Bondich Verhael des oorlogs, p. 18, 20; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 11, 12, 18; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 26, nach Knuttel, No. 7985; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 119; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 262; Belgium concernentia, No. 29, p. 17; Witsen, II, 464; The history of the late warres by Manley, p. 38; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 843; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 567; Oud-Holland, 1900, I, 23; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 8; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 102, 105. — <sup>4)</sup> Belgium concernentia, No. 29, p. 17; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., II, 166. — <sup>5)</sup> Leven van M. de Ruijter, I, 359; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V., II, 166; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 566. — <sup>6)</sup> Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 15, nach de Quakers Mondstopper.

Dirk Verveen focht tapfer<sup>1)</sup>. Er wurde schwer verletzt und starb an seinen Wunden 2./XII. zu Kopenhagen<sup>2)</sup>. Jan Aartz Verhaaf nahm ebenfalls tätigen Anteil an der Schlacht<sup>3)</sup>. Eine holländische Galiote wurde in den Grund geschossen<sup>4)</sup>. Die schwedischen Schiffe Kronan, Fenix, Stora Svan oder Svan II, Samson I wurden dienstuntauglich<sup>5)</sup>, wohl auch Fortuna<sup>6)</sup>. Es starben den Heldentod die Kapitäne Helsing<sup>7)</sup>, Otto van Nyssen und Leutnant Bengt Larsson (Lensen)<sup>8)</sup>.

Auf dem linken holländischen Flügel wurde Pieter Florisz frühzeitig durch eine von weitem abgeschossene Kugel getötet. Josua wurde von Sjöhjelm angegriffen, zweimal mußte die Mannschaft den enternden Feind von seinem Bord vertreiben. Sein Kapitän sowie 29—80 Mann fielen im Kampf<sup>9)</sup>. Das Schiff wurde kampfunfähig (Journaal van J. v. Wassenaar, p. 32, 37). Pieter Florisz wurde später in der großen Kirche zu Hoorn beerdigt. Seiner Witwe wurden von den Generalstaaten 3000 Gulden geschenkt<sup>10)</sup>. Seit dem Brande vom 2./VIII. 1838 in der genannten Kirche zu Hoorn ist jedoch nur noch eine Ruine von dem Grabmal des Pieter Florisz vorhanden<sup>11)</sup>. Adriaan Bruijnsveld hatte gegen 2—4 schwedische Schiffe zu kämpfen. Er wurde tödlich verletzt. 29 Mann fielen. Breda wurde geentert. Da es aber in Brand geschossen, verließen es die Schweden wieder. 14 Holländer, die noch an Bord gelassen, löschten den Brand und brachten das Schiff wieder zur holländischen Flotte zurück<sup>12)</sup>. Der Leutnant

<sup>1)</sup> Bondich Verhael des oorlogs, p. 19; Leven van M. de Ruiter, I, 359—360; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 566. — <sup>2)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 18; Leven van M. de Ruiter, I, 360; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 8. — <sup>3)</sup> Bondich Verhael des oorlogs, p. 19; Leven van M. de Ruiter, I, 359. — <sup>4)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 119. — <sup>5)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 21; Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 121; Theatri Europaei Hist. Beschr., VIII, 843. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242, aber nicht erbeutet. — <sup>7)</sup> Zettersten, p. 607. — <sup>8)</sup> Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 845. — <sup>9)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 14; Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Bondich Verhael des oorlogs, p. 19; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 24; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 486; Leven van M. de Ruiter, I, 357, 359; The history of the late warres by Manley, p. 38; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 566; Bijvoegsels best. in Naleezingen voor de v. H. door H. v. Wijn, II, 163; Oud-Holland, 1900, I, 23; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 8; Zettersten, p. 416. — <sup>10)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 361; Bijvoegsels best. in Naleezingen voor de v. H. door H. van Wijn, II, 163. — <sup>11)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 570. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 14; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 120; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240; Bondich Verhael des oorlogs, p. 19; The history of the late warres by Manley, p. 39; Leven van M. de Ruiter, I, 360; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 565; Oud-Holland, 1900, I, 23; Kunst, Organ for Danske Kunst, Aarg. 6, p. 11; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 102, 106.

der Miliztruppen La Vacquerie starb den Heldentod<sup>1)</sup>, nachdem er seinen Truppen zweimal vergeblich verboten hatte, um Quartier zu bitten<sup>2)</sup>. Hendrik Bruijnsveld wurde nach seines Bruders Tod zum außerordentlichen Kapitän von Friesland ernannt<sup>3)</sup>. Dirk Bogaart wurde tödlich verwundet<sup>4)</sup>. Gerrit Femmesz zeichnete sich in der Schlacht aus<sup>5)</sup>. Schwedischerseits wurden dienstuntauglich geschossen Kung David, Wismar, Amarant<sup>6)</sup>, Södermanland<sup>7)</sup>.

Alle holländischen Brander sollen ohne Nutzen verbrannt worden sein<sup>8)</sup>. Aber dies ist nicht ganz zutreffend. Nur 2—3 Brander gingen verloren<sup>9)</sup>.

Die meisten Schiffe von J. v. Wassenaars Abteilung waren erst 2—3 kleine Kanonenschüsse von ihm in Lee entfernt<sup>10)</sup>. Dann aber eilten sie nach der Insel Hven zu, wohin wohl auch die anderen Geschwader sich durchgeschlagen und ihre Richtung inzwischengenommen, mehrere Kanonenschüsse von J. v. Wassenaar ab<sup>11)</sup>. Letzterer ließ seine Treffer unter Wasser stopfen und suchte dann gegen Abend seine Flotte bei der Insel Hven auf<sup>12)</sup>. Hier vereinigte man sich mit der dänischen Flotte unter Hendrik Bjelke, welche durch den starken Nordwind an der Teilnahme an der Schlacht verhindert worden war. Man segelte mit derselben nach Skovshoved (ten einde van 't Bosch)<sup>13)</sup>. Diese Fahrt erfolgte, ohne daß vorher ein Kriegsrat abgehalten oder ein Befehl dazu vermittels eines Signals gegeben. Man bildete weder eine Nachhut gegenüber den Schweden, noch stellte man Brandwachen auf.

<sup>1)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 14, 18. — <sup>2)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 25. — <sup>3)</sup> De Navorscher, 48e Jaarg., Utrecht 1898, p. 197. — <sup>4)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 18. — <sup>5)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 359; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 566. — <sup>6)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Bondich Verhael des oorlogs, p. 20; Oud-Holland, 1900, I, 24, aber sie wurden weder zum Sinken gebracht, verbrannt oder erbeutet. — <sup>7)</sup> Theatri Europaei, Hist. Besch., VIII, 843. — <sup>8)</sup> Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöersan, 1658, p. 120; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 101; Zettersten, p. 417; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 102, 106. — <sup>9)</sup> Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 143; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 568. — <sup>10)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 26; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 12. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240; Witsen, II, 465; Leven van M. de Ruiter, I, 358. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 15; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 27. — <sup>13)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 27; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 15; Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Bondich Verhael des oorlogs, p. 19; Witsen, II, 465; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 102; Leven van M. de Ruiter, I, 359; Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 167, 176; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 143; Zettersten, p. 417; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 52; Rittmeyer, Seekriege, I, 243.

Auch wurden die freigewordenen Stellen der Flaggoftiziere vorerst nicht besetzt. Man bedachte ferner nicht, daß man im Fall des Windwechsels im Verein mit den Dänen die Schweden vorteilhaft wieder angreifen konnte<sup>1)</sup>. Die letzteren sollen zuerst mit Schießen aufgehört haben<sup>2)</sup>. Wahrscheinlich haben sie die Verfolgung der holländischen Schiffe aufgegeben, als sie vor Hven gekommen und die dänische Flotte sichteten<sup>3)</sup>. Karl X. Gustaf hatte sich von Hestens-Bakke an Bord der Victoria begeben und war nachts daselbst geblieben<sup>4)</sup>. Die Schlacht endigte zwischen 2 und 3 Uhr nachmittags<sup>5)</sup>. Es war also eine Kampfdauer von 4—5 Stunden. Die Gefechte zwischen einzelnen Schiffen oder Schiffgruppen erfolgten innerhalb verschiedener Zwischenräume. Durch den heftigen Wind und die starken Strömungen wurden die Fahrzeuge sehr zerstreut und mußten längere Pausen entstehen<sup>6)</sup>. Zwischen 2—3 Uhr kamen die 38 Kompanien Hilfstruppen nach der Reede von Kopenhagen<sup>7)</sup>. Die Holländer hatten sich einen geraden Weg gebahnt, um ihre Verstärkungen nach Kopenhagen zu bringen<sup>8)</sup>. Karl X. Gustaf hatte verboten, die Transportschiffe anzugreifen, um dadurch einer Zersplitterung der Streitkräfte während der Schlacht vorzubeugen<sup>9)</sup>. Dies trug zur schnelleren und glücklicheren Ankunft der Verstärkungen mit bei. Zu Kopenhagen wurde bei der Nachricht hiervon „Te deum laudamus“ gesungen<sup>10)</sup>. Es ertönten Freudenschüsse. Dagegen soll man später in Stade und Stralsund den Sieg der Schweden verherrlicht haben (Angl. 9:6, No. 45, p. 6). Erst 16./26./XI. kam die Nachricht von der Schlacht nach dem Haag (Brieven van J. de Witt bewerkt door Fruin uitgegev. door Japikse, Amsterdam 1909, in Historisch Genootschap te Utrecht, III. Reeks, Werken No. 25, Deel II, p. 72).

<sup>1)</sup> J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V.*, II, 167. — <sup>2)</sup> *Journal van J. v. Wassenaar*, p. 26; A. de Wicquefort, II, 514; Basnage, I, 522; Stenzel, *Seekriegsgesch.*, III, 128; Rittmeyer, *Seekriege*, I, 243. — <sup>3)</sup> *Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658*, p. 118; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Samuelis de Pufendorf, *de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm.*, Liber V, 486; Zettersten, p. 417. — <sup>4)</sup> *Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658*, p. 120. — <sup>5)</sup> *Holl. Mercurius, 1658*, p. 165; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 15; Bondich *Verhael des oorlogs*, p. 19; *Mémoires du chevalier H. de Terlon*, I, 175; *Leven van M. de Ruiter*, I, 358; Basnage, I, 522; *Oud-Holland, 1900*, I, 24; *Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff*, p. 51. — <sup>6)</sup> *Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658*, p. 118; *Journal van J. v. Wassenaar*, p. 28; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; Zettersten, p. 416—417. — <sup>7)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 16; Zettersten, p. 417; *Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff*, p. 51. — <sup>8)</sup> *A Narrative of the Principal actions by Meadowe*, p. 101. — <sup>9)</sup> *Theatri Europaei, Hist. Beschr.*, VIII, 843; *Geschichte der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz*, 1. Hälfte 1887, I, 242. — <sup>10)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 17.

30./X./9./XI. Es herrschte Nordostwind. Man beschäftigte sich mit der Wiederherstellung der beschädigten Schiffsteile. Die Holländer schafften ihre Toten in einer Galiote ans Land und begruben sie auf Holmens Kirkegaard zu Kopenhagen<sup>1)</sup>. Die Verwundeten wurden in Schneider-, Schuhmacher- und Zimmermannsherbergen untergebracht. Jeder Verletzte bekam noch eine tägliche Zulage von 1 Schilling (skilling)<sup>2)</sup>. J. v. Wassenaar empfing die dänischen Reichsräte Otte Krag und Peter Reedtz, die ihm den Dank Kopenhagens aussprachen, und beratschlagte mit denselben über weitere Maßnahmen<sup>3)</sup>.

Karl Gustaf Wrangel fuhr an diesem Tage an Bord der Victoria, auf welcher sich auch Karl X. Gustaf befand, der schwedischen Flotte entgegen. Der letzteren wurde befohlen, die Richtung nach Landskrona zu nehmen, um die beschädigten Masten, Stengen, Rahen, Segel und Taue besser herzustellen. Es trat Stille ein. Die Flotte mußte zwischen Hven und Helsingør die Anker fallen lassen. Karl X. Gustaf kehrte infolgedessen nach Kronborg zurück. Karl Gustaf Wrangel besichtigte das gesunkene Schiff Brederode, begab sich aber dann wieder an Bord der Victoria<sup>4)</sup>. Die Schweden begruben ihre Toten auf der Insel Hven, zu Helsingør, Helsingborg und Landskrona. Wagen voll verstümmelter Körper, Arme, Beine Köpfe, Menschendärme sollen namentlich von den Schiffen her durch die Straßen von Helsingør gezogen sein<sup>5)</sup>. Leoparden wurde an der nördlichen Seite der Insel Hven verbrannt, um ihn nicht in die Hände der Holländer fallen zu lassen, nachdem man etliche Kanonen daraus geborgen (Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan 1658, p. 119; J. de Witt, Secrete Resolutien v. de E. G. M. H. St. v. H. ende W.-V., II, 169; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 843; Zettersten, p. 417). Durch Nicolaas Aldersz wurde dies Schiff 1./11./XI. noch einmal angezündet (Angl. II, 9:6, No. 34, p. 23; Journaal van J. v. Wassenaar p. 31).

31./X./10./XI. Die Ausbesserungen wurden fortgesetzt<sup>6)</sup>. Erst an diesem Tage ließ J. v. Wassenaar die weiße Flagge wehen, um

---

1) L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 18; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 28, 29; Zettersten, p. 417. — 2) Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 144. — 3) Journaal van J. v. Wassenaar, p. 28—29, nach Sjaellandske Tegnelser, 1657—58; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 138, 143, 145. — 4) Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 120; Zettersten, p. 417; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 103, 106. — 5) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 18. — 6) Journaal van J. v. Wassenaar, p. 29.

zu erfahren, welche Schiffe dienstuntauglich geworden<sup>1)</sup>. Gerrit Femmesz, der älteste Kapitän von Nordholland erhielt den Befehl über Josua<sup>2)</sup>. Die Hilfstruppen wurden ausgeschifft (*Mémoires du chevalier H. de Terlon*, II, 186). Auf Bjelke's Bericht hin, daß die Schweden nach Landskrona zu führen, wurde beschlossen, ihnen den Weg dahin abzuschneiden<sup>3)</sup>. Die Schweden lavierten nach Landskrona zu<sup>4)</sup>.

Nicht alle holländischen Kapitäne hatten ihre Pflicht getan<sup>5)</sup>. De gouden Leeuw III hatte noch Pfropfen auf seinen Geschützen nach der Schlacht<sup>6)</sup>. Einige Fahrzeuge hatten weder Tote noch Verwundete, einige nur 3—4 Schüsse<sup>7)</sup>. Diejenigen Schiffsbefehlshaber, die eine Zeitlang ihres Dienstes entsetzt, wurden in ihre Stellen wieder eingesetzt, da die Untersuchung nichts Belastendes ergeben<sup>8)</sup>. 20 Kapitäne haben ungefähr tapfer gefochten<sup>9)</sup>. Diejenigen, die ein feindliches Kriegsschiff erbeutet, erhielten eine goldene Kette mit Ehrenpfennig<sup>10)</sup>.

Die Zahl der angegebenen verlorenen holländischen Fahrzeuge schwankte zwischen 2<sup>11)</sup>, und 4—9<sup>12)</sup>. Außer Brederode wurde aber kein Kriegsschiff vernichtet. Es werden also bei der aufgeführten Zahl entweder die Galiote und die nutzlos verzehrten Brander mit inbegriffen gewesen sein oder diejenigen von den kampfunfähigen Fahrzeugen, die man schon als gesunken betrachtet.

Als dienstuntaugliche wurden genannt de Eendracht III, de halve Maan, het Wapen van Rotterdam, Dordrecht, de Zeeridder, Josua, Breda. Die Zahl 14<sup>13)</sup> wird wohl zu hoch gegriffen sein, da sich auch mehrere Fahrzeuge dem Gefecht entzogen.

<sup>1)</sup> J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V.*, II, 168. — <sup>2)</sup> Witsen, II, 465. — <sup>3)</sup> *Journal van J. v. Wassenaar*, p. 29; *Angl.* II, 9:6, No. 34, p. 20. — <sup>4)</sup> *Angl.* II, 9:6, No. 34, p. 19. — <sup>5)</sup> *Angl.* II, 9:6, No. 34, p. 13—14; *ibid.*, No. 45, p. 7; *Holl. Mercurius*, 1658, p. 165; *Journal van J. v. Wassenaar*, p. 27; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242; A. de Wicquefort, II, 514; *Leven van M. de Ruiter*, I, 360; *La vie du M. de Ruyter par Piélat*, I, 133; J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. Heeren St. v. H. ende W.-V.*, II, 166; *The history of the late warres by Manley*, p. 39; *A Narrative of the Principal actions by Meadowe*, p. 101; *Kunst, Organ for Danske Kunst*, Aarg. 6, p. 16. — <sup>6)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240. — <sup>7)</sup> *Holl. Mercurius*, 1658, p. 165; *Bondich Verhael des oorlogs*, p. 19. — <sup>8)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXX, 701; *Leven van M. de Ruiter*, I, 360; *Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge*, I, 573; vgl. Rittmeyer, *Seekriege*, I, 243. — <sup>9)</sup> *Holl. Mercurius*, 1658, p. 165; *Bondich Verhael des oorlogs*, p. 19; *Sweetse wapenen door Petrum de Lange*, p. 265. — <sup>10)</sup> *Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge*, I, 573. — <sup>11)</sup> *A Narrative of the Principal actions by Meadowe*, p. 101. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 239; *Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm.*, Liber V, 486; *Zettersten*, p. 417; *Seemacht in der Ostsee von Kirchoff*, p. 52. — <sup>13)</sup> *Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte*, p. 144.

Außer Cornelis de With und Pieter Florisz verloren die Holländer an Schiffsbefehlshabern Adriaan Bruijnsveld, Dirk Bogaart, Dirk Verveen, sowie die 2 Flagkapitäne von de With und Pieter Florisz<sup>1)</sup>.

Die Zahl der getöteten holländischen Mannschaft schwankte zwischen 200<sup>2)</sup>, 400<sup>3)</sup>, 450<sup>4)</sup>, 600<sup>5)</sup>, 800<sup>6)</sup>, diejenige der Verletzten zwischen 150<sup>7)</sup>, 200<sup>8)</sup>, 250<sup>9)</sup>, 1500<sup>10)</sup>, diejenige der Gefangenen zwischen 200<sup>11)</sup> und 400<sup>12)</sup>. Rechnen wir ca. 600 Tote (450 begraben, 150 im Meer ertrunken oder den Schweden in die Hände gefallen), ungefähr 800 Verwundete und etwa 300 Gefangene (aus den Schiffen Brederode, Josua, Breda zusammen), so bekommen wir die Zahl 1700<sup>13)</sup>. Einen holländischen Gefangenen tauschte man gegen 2 Schweden aus<sup>14)</sup>.

Die angegebene Menge der schwedischerseits verlorenen Schiffe schwankte zwischen 3<sup>15)</sup>, 4<sup>16)</sup>, 5<sup>17)</sup>, 7—8<sup>18)</sup>, 9<sup>19)</sup>, 10 oder 6—14<sup>20)</sup>, 11—12<sup>21)</sup>, 13<sup>22)</sup>, 13—14<sup>23)</sup>, 14<sup>24)</sup>, 17 (L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240).

Es wurden 3 Schiffe erobert, Pelican, Delmenhorst, Rosen. Es ist gesunken Morgenstjernan, es wurde verbrannt Leoparden, also verloren die Schweden nachweisbar 5 Fahrzeuge. Die über diese Zahl hinausgehenden als gesunken oder verbrannt angenommenen Schiffe müssen zu den dienstuntauglichen gerechnet werden. Die Menge der kampfunfähigen Fahrzeuge wird auf 6 angegeben<sup>25)</sup>.

<sup>1)</sup> The history of the late warres by Manley, p. 38; vgl. Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 52. — <sup>2)</sup> Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 52. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Witsen, II, 465; Leven van M. de Ruiters, I, 358; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 144; Geschichte der Familie von Wrangel, von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 243. — <sup>4)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 28; Zettersten, p. 417. — <sup>5)</sup> Geschichte der Familie von Wrangel, von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 242. — <sup>6)</sup> The history of the late warres by Manley, p. 38. — <sup>7)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 28; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 17. — <sup>8)</sup> Gesch. der Familie von Wrangel von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 243. — <sup>9)</sup> Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 144. — <sup>10)</sup> Seemacht in der Ostsee, von Kirchhoff, p. 52. — <sup>11)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 18. — <sup>12)</sup> Geschichte der Familie von Wrangel, von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 242. — <sup>13)</sup> Vgl. Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 176, 4000, diese Zahl ist übertrieben. — <sup>14)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240. — <sup>15)</sup> Seemacht in der Ostsee, von Kirchhoff, p. 52; Gesch. der Familie von Wrangel, von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 243. — <sup>16)</sup> A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 101. — <sup>17)</sup> The history of the late warres by Manley, p. 39. — <sup>18)</sup> Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 568. — <sup>19)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240, 241; A. de Wicquefort, II, 514; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 14; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 28; Basnage, I, 522. — <sup>20)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242; A. de Wicquefort, II, 514. — <sup>21)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 15—16. — <sup>22)</sup> Leeven en dood der h. gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven, I, 118. — <sup>23)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240. — <sup>24)</sup> Witsen, II, 465; Sweete wapenen door Petrum de Lange, p. 266; Bondich Verhael des oorlogs, p. 20. — <sup>25)</sup> Gesch. der Familie von Wrangel, von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 243.



Dieselbe ist aber viel zu gering. Es wurden dienstuntauglich im Gefecht Victoria, Hercules, Draken, Rafael, Stora Falken, Nordstjernan, Caesar, Kung David, Wismar, Carolus, Amarant, Södermanland, Kronan, Fenix, Stora Svan oder Svan II, Samson I, Fortuna. Es blieben aber immerhin noch 23 Schiffe gegenüber den 27 holländischen. Da unter letzteren sich alle diejenigen befanden, über deren feiges Verhalten Beschwerde geführt wurde, war der Gefechtswert dieses Restes der holländischen Streitkräfte für sich allein nicht zu hoch zu veranschlagen.

Von schwedischen Schiffsbefehlshabern fielen Erik Ölofsson Helsing, Anders Nilsson Krabath, Otto van Nyssen, Bengt Larsson. Verletzt wurden Karl Gustaf Wrangel, Henrik Gerdtsen Sjöhjelm, Johan Henriksson Lång.

Die Zahl der als getötet oder verwundet angegebenen schwedischen Mannschaft schwankte zwischen über 500<sup>1)</sup>, 1000<sup>2)</sup>, 1200<sup>3)</sup>, 1500—1600<sup>4)</sup>, 2000<sup>5)</sup>, 2200<sup>6)</sup>, diejenige der gefangengenommenen zwischen 450<sup>7)</sup> und 500<sup>8)</sup>. Rechnen wir 2000 Tote und Verletzte und 500 Gefangene, so erhalten wir die Zahl 2500<sup>9)</sup>.

Die Holländer hatten ihren Zweck, Verstärkungen und Vorräte nach Kopenhagen zu schaffen und letzteres zu Wasser zu entsetzen, erreicht. Die schwedischen Landtruppen waren am 30./X./9./XI. aus der unmittelbaren Nähe Kopenhagens weggezogen<sup>10)</sup> nach Valby<sup>11)</sup> und schlugen später ein Lager auf bei Brøndbyøster<sup>12)</sup>. Die holländische Flotte hatte den Durchzug durch den Öresund erzwungen, aber einen vollen taktischen Sieg hatte sie nicht über den Gegner zu erringen vermocht. Erst mit Hilfe der Dänen konnte sie an ein weiteres Vorgehen gegen die Schweden denken.

---

1) Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 119; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 28; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 102, 105; Zettersten, p. 417. — 2) L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242; Leven van M. de Ruiters, I, 358. — 3) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 18. — 4) A. de Wicquefort, II, 514. — 5) Journaal van J. v. Wassenaar, p. 28. — 6) Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Leeven en dood der h. gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven, I, 118; Witsen, II, 465. — 7) Holl. Mercurius, 1658, p. 165; Leven van M. de Ruiters, I, 358; Witsen, II, 465; Leeven en dood der h. gebroeders de Witt door E. v. der Hoeven, I, 118. — 8) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 18; Gesch. der Familie von Wrangel, von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 243. — 9) Vgl. Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 176, 4000, diese Zahl ist übertrieben. — 10) L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240, 241. — 11) Walbya, Wallyborg, Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 486; Geschichte der Familie von Wrangel, von E. v. Maltitz, 1. Hälfte, 1887, p. 243. — 12) Bronsbya, Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 486.

### Von der Blockade von Landskrona bis zum Eintreffen der englischen Flotte.

31./X./10./XI. ging J. v. Wassenaar von de Eendracht III mit 100 Matrosen auf das Schiff *Duivenvoorde* über<sup>1)</sup>. Er mußte sich wegen seiner Gicht mit dem Stuhl in eine Galiote bringen und aus derselben auf das Schiff des Kapitän Sonk aufwinden lassen<sup>2)</sup>. Bjelke segelte mit den dänischen und 10—12 der bereitesten holländischen Schiffe voraus. J. v. Wassenaar folgte mit dem Rest nach. Zwischen 2—3 Uhr nachmittags kamen ihre vordersten Fahrzeuge vor Landskrona an<sup>3)</sup>.

Die nach den vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte dänische Flotte<sup>4)</sup>.

	Kanonen
Trefoldighed <sup>5)</sup> , Hendrik Bjelke, Admiral <sup>6)</sup> . . . .	50—54 <sup>7)</sup>
Flagkaptajn David Urbanus Dannell <sup>8)</sup> .	
Generalmajor Frederik von Alefeldt <sup>9)</sup> .	
Hannibal <sup>10)</sup> , Nicolaj Heldt <sup>11)</sup> , Viceadmiral . . . .	50—54
Tre Løver, Peter Bredal, Contreadmiral . . . .	50—54

<sup>1)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 21; L. van Aitzema, IV, XXXVIII, 240; Witsen, II, 465; A. de Wicquefort, II, 515; Leven van M. de Ruiter, I, 362; J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V.*, II, 168; Zettersten, p. 417, aber nicht auf das Schiff *Josua* (*Danske Magazin*, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 143), der Autor verwechselt dies mit später (*ibid.*, p. 147). — <sup>2)</sup> Holl. *Mercurius*, 1658, p. 166; Sweetse wapenen door Petrum de Lange, p. 266; *Journal van J. v. Wassenaar*, p. 29; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 10, 21; A. de Wicquefort, II, 515. Er ist nicht an diesem Tage nach Kopenhagen gekommen, wie Witsen, II, 465, berichtet. — <sup>3)</sup> *Journal van J. v. Wassenaar*, p. 29—30; *Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan*, 1658, p. 121; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240, 242, in Summa 21 holl. und 6 dänische Kriegsschiffe nebst 3 Brandern; *Danske Magazin*, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 143; Zettersten, p. 417. — <sup>4)</sup> Angl. II, 9:6, No. 34, p. 29; *Journal van J. von Wassenaar*, Inleiding, p. XI; *Danske Magazin*, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 141, 142, 145, 165; *Svenske Tidskrift i sjövaesendet*, Carlskrona, 1900, p. 125—126; H. D. Lind, *Konge Frederik den Tredies Sømagt*, Odense 1896, p. 147, 149. — <sup>5)</sup> 133' lang, 35 $\frac{1}{2}$ ' breit, 15 $\frac{1}{2}$ ' tief (*Danske Magazin*, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 169. — <sup>6)</sup> Geb. 1615, von adeligem Herkommen, Page bei Prinz Frederik Hendrik von Oranien, 1645 Oberst, Chef von Hannibal Sehesteds Leibregiment, 1648 Ritter des Elefantenordens, einige Jahre danach Seeoffizier, 1653 Geschwaderchef, 1657 Reichsadmiral (*Journal van J. van Wassenaar*, p. 29; *Niels Juel og Tordenskjold*, *Skildringer fra Søkrigen ved J. C. Tuxen*, Kjøbenhavn 1883, p. 24—25. — <sup>7)</sup> 54 Kanonen (*Kronborgs Slots Historie af Arnholtz*, p. 10). — <sup>8)</sup> Geb. 1615, seit 1641 Kapitän (*Danske Magazin*, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 147). — <sup>9)</sup> *Mémoires du chevalier H. de Terlon*, I, 171). — <sup>10)</sup> Das Schiff führte das Wappen von Hannibal Sehested, Gemahl der Kristiane, Tochter von Kristian IV. und Kristine Munk (*Danske Magazin*, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 142; *Berlien*, *Stammtafeln des Oldenburgschen Königshauses*, Kopenhagen 1849). — <sup>11)</sup> Geboren in den Dithmarschen (zwischen Eider und Elbe), diente 1652 in der holländischen Flotte (*Journal van J. v. Wassenaar*, p. 67).

	Kanonen
Norske Løve, Gellis Lemmertsen (Lenndertsen) van der Kadd . . . . .	42 <sup>1)</sup>
Graa Ulv, Peter Janssen de Koningk (Konge) . . . . .	34—36
St.-Johannes <sup>2)</sup> , Hans Søren Orning . . . . .	20
Højenhald, Peter Janssen Morsing . . . . .	16
Svenske Svane, Jacob de Vatte . . . . .	—
Forgylde Skel, Qvast (Kvast) . . . . .	—
(Justitia <sup>3)</sup> , Niels Juel <sup>4)</sup> . . . . .	24)

Die Zahl der dänischen Kriegsschiffe schwankte zwischen 6 (The history of the late warres by Manley, p. 39; Journaal van J. van Wassenaar, p. 27; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 15; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 143), 8 (Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 176; L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 241; Kronborgs Slots Historie af Arnholtz, p. 10), 9 (Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan 1658, p. 121; Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 486; Seemacht in der Ostsee, von Kirchhoff, p. 52), 12 (A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 102). Wir haben 9 aktive Kriegsschiffe aufgeführt gefunden. Bei der Zahl 12 werden wohl Justitia und 2 Flüten mitgerechnet worden sein.

Die Holländer waren die Lehrmeister der Dänen im Bau von Kriegsschiffen (Sammlung Göschen, Die Entwicklung des Kriegsschiffbaues, Leipzig 1909, I. Teil bis 1840 von Tjard Schwarz, p. 89). Der Schiffsbau war gut entwickelt (Seemacht in der Ostsee, von Kirchhoff, p. 67), aber die Schiffe hatten die Fehler, wie die englischen, daß sie bei steifer Brise sehr rank waren und ihre untersten Geschütze nicht gebrauchen konnten (ibid., p. 69). Die metallenen Kanonen waren 24-Pfünder, die eisernen 18—3-Pfünder (ibid., p. 70). Die dänischen Seeleute waren weniger geschätzt als diejenigen von Lübeck und anderen Gegenden der Ostsee (Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles II, 1665—66, London 1864, vol. V, p. 452).

<sup>1)</sup> Seit 1645 Kapitän (Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 152. — <sup>2)</sup> Das Schiff stammte von Stralsund (Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 141). — <sup>3)</sup> Ein altertümliches Schiff (Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Binds, andet Hefte, p. 146. — <sup>4)</sup> Geb. 1629, 1652—53 in holländischen Diensten, an den meisten Seeschlachten teilnehmend, namentlich unter de Ruijter, bei Martin Tromp in Gunst, dann Admiral von der Holm-Werft in Kopenhagen (Journaal van J. v. Wassenaar, p. 34; Niels Juel og Tordenskjold, Skildringer fra Søkrigen ved Tuxen, p. 22, 25, vgl. Christiaan Bruun, Niels Juel och Hollaenderne, Kjøbenhavn 1871).

Die Verbündeten ankerten zwischen Hven und Landskrona, nachdem sie die schwedische Außenwacht, 4 Schiffe, zum Rückzug gebracht (*Mémoires du chevalier H. de Terlon*, I, 180; *A Narrative of the Principal actions by Meadowe*, p. 102) (s. Karte).

Karl X. Gustaf, der nach Landskrona gekommen, um die einlaufende Flotte zu besichtigen, hatte sich von da aus in eine Barke begeben zu einer Erkundungsfahrt. Im dichten Nebel kam er Musketenschußweite an die vordersten Schiffe der dänisch-holländischen Flotte bei Hven heran. Als der Nebel durch die Sonne plötzlich zerteilt wurde, erkannte man ihn sofort und beschoß seine Barke tüchtig. Mit genauer Not entkam er seinen Gegnern<sup>1)</sup>. Die Schweden hatten auf ihrem Rückzuge die Luv<sup>2)</sup>. Von Karl X. Gustaf war jedem einzelnen Schiffe besonders befohlen worden, mit Bugsieren und Warpen in den Hafen einzulaufen. Der mondhelle klare Himmel einige Zeit nach Mitternacht und die Windstille gestattete einem Fahrzeuge nach dem anderen in Ruhe in den Hafen unbehelligt vom Feinde zu gelangen<sup>3)</sup>. Deshalb wurde später J. v. Wassenaar vorgeworfen, daß er seinem Gegner genügend Zeit gelassen, sich in Sicherheit zu bringen<sup>4)</sup>. Durch die Jacht Morianen ließ Karl Gustaf Wrangel diejenigen, die nicht mehr imstande, sich nach Landskrona zu retten, ersuchen, nach Helsingør zu fahren<sup>5)</sup>. Von den schwedischen Fahrzeugen sollen ca. 32—36 nach Landskrona gesegelt sein, 8—14 nach Helsingør unterhalb des Kastells von Kronborg<sup>6)</sup>. Von den letzteren sollen 3—8 zur Helsingør geblieben sein. Die anderen konnten weiterfahren, es wurde ihnen aber zunächst der Weg nach Landskrona abgeschnitten. 3—6 sollen sich nach Helsingborg, 2 in den Belt gerettet haben, 2 kamen auf Grund, wurden aber nachts flott vermittelt Boote, Anker und Seile und gelangten mit dem Rest nach Landskrona unter dem Schutz der Dämmerung<sup>7)</sup>. Svaerdet segelte auf seinen eignen Anker und

<sup>1)</sup> Samuëlis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 486; *Mémoires du chevalier H. de Terlon*, I, 179. — <sup>2)</sup> *Angl.* II, 9:6, No. 34, p. 21. — <sup>3)</sup> *Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658*, p. 121; *Zettersten*, p. 417. — <sup>4)</sup> *A. de Wicquefort*, II, 515; *Basnage*, I, 566. — <sup>5)</sup> *Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658*, p. 121; *Zettersten*, p. 417; *Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander*, I, 103, 106. — <sup>6)</sup> *Holl. Mercurius*, 1658, p. 165—166; *Bondich Verhael des oorlogs*, p. 20; *L. v. Aitzema*, IV, XXXVIII, 240, 242; *Angl.* II, 9:6, No. 45, p. 4; *Journal van J. v. Wassenaar*, p. 30; *Danske Magazin*, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 143, 145, 148—151. — <sup>7)</sup> *L. v. Aitzema*, IV, XXXVIII, 240, 242; *Journal van J. v. Wassenaar*, p. 30; *Angl.* II, 9:6, No. 34, p. 19, 23; *ibid.*, No. 45, p. 8; *J. de Witt*, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. en W.-V.*, II, 168—169; *Zettersten*, p. 417.

sank vor Landskrona<sup>1)</sup>. Einige Kanonen wurden davon gerettet<sup>2)</sup>. Wir können danach also hinsichtlich der Verteilung der schwedischen Streitkräfte zur See ungefähr annehmen 26 Schiffe zu Landskrona, 8 zu Helsingør, 3 zu Helsingborg, 2 im Belt, in Summa 39<sup>3)</sup>. Die dänischen Schiffe Hannibal, Norske Løve, Graa Ulv und einige holländische Fahrzeuge hatten die Verfolgung der Schweden aufgenommen. Sie hielten Schußgefecht bis zur Dunkelheit unterhalb Helsingør. Hannibal bekam dabei eine Kugel von 48 Pfund in die Pulverkammer unter Wasser<sup>4)</sup>, wahrscheinlich vom Amarant<sup>5)</sup> oder aus Kronborg<sup>6)</sup>. Trefoldighed und Tre Løver hatten die 2 auf Grund gekommenen schwedischen Fahrzeuge beschossen, konnten sich ihnen aber infolge der Dunkelheit, der Untiefen und der Gegenströmung nicht nähern<sup>7)</sup>. J. v. Wassenaar befahl Pomp, Nicolaas Aldersz, A. van Waerdenburgh zu ihrer Unterstützung, die Gegenströmung trieb sie zurück, sie mußten ankern<sup>8)</sup>. Landskrona war ein tiefer, enger Hafen<sup>9)</sup>. Die Südgründe waren steil<sup>10)</sup>. Der Hafen hatte nur eine Öffnung, die man versperren konnte<sup>11)</sup> mit 2—3 Schiffen<sup>12)</sup>. In diese Öffnung konnte nur ein Schiff zu gleicher Zeit einlaufen, ein altes Blockhaus diente als Wachhaus<sup>13)</sup>. Die Schweden sollen gegen Kugeln und Bomben eine Schutzwehr von Fahrzeugen errichtet haben<sup>14)</sup>.

I./II./XI. morgens war Südsüdwestwind und Stille. Die Verbündeten befanden sich zwischen Hven und Landskrona mit ihrer Hauptabteilung. Mittags kamen sie zur Nordspitze von Hven und lavierten zwischen Helsingør und Hven. Nachts retteten sich Samson I und Amarant noch in den Hafen von Landskrona. Letzteres Schiff hatte sich vorher einige Zeit unter der Küste von Schonen verborgen gehalten<sup>15)</sup>.

1) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 21; Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 122; The history of the late warres by Manley, p. 39; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 843; Zettersten, Bilagor 10, p. 585; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 104, 107. — 2) Zettersten, p. 177. — 3) Angl. II, 9:6, No. 45, p. 8; vgl. Angl. II, 9:6, No. 34, p. 23, 27 incl. Svärdet zu Landskrona. — 4) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 22; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 143. — 5) Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 121—122; Theatri Europaei, Hist. Beschr., VIII, 846; Zettersten, p. 417. — 6) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 22. — 7) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 21. — 8) Ibid., p. 22. — 9) Angl. II, 9:6, No. 45, p. 9; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 103. — 10) Journaal van M. de Ruijter, p. 269. — 11) L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242. — 12) Ibid., p. 240. — 13) A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 102—103. — 14) Basnage, I, 523. — 15) Utdrag ur Diariet hållet uppa sjöresan, 1658, p. 122; Zettersten, p. 417; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 104, 107.

2./12./XI. Es war Südwestwind und Stille: Da J. van Wassenaars Unpäßlichkeit noch zugenommen, beschloß er selbst, nach Kopenhagen zurückzukehren<sup>1)</sup>. Scepter, ein neues Schiff aus Wismar<sup>2)</sup>, hatte 1655 24 24-Pfünder, 24 12-Pfünder, 4 10-Pfünder, 16 4-Pfünder<sup>3)</sup>, mußte sich 1658 schwerer Reparatur unterziehen<sup>4)</sup>. Nach seiner Wiederherstellung lief dasselbe ohne Kenntnis von der Schlacht vor Landskrona und wurde von 2 holländischen Kampffahrzeugen überwältigt<sup>5)</sup>.

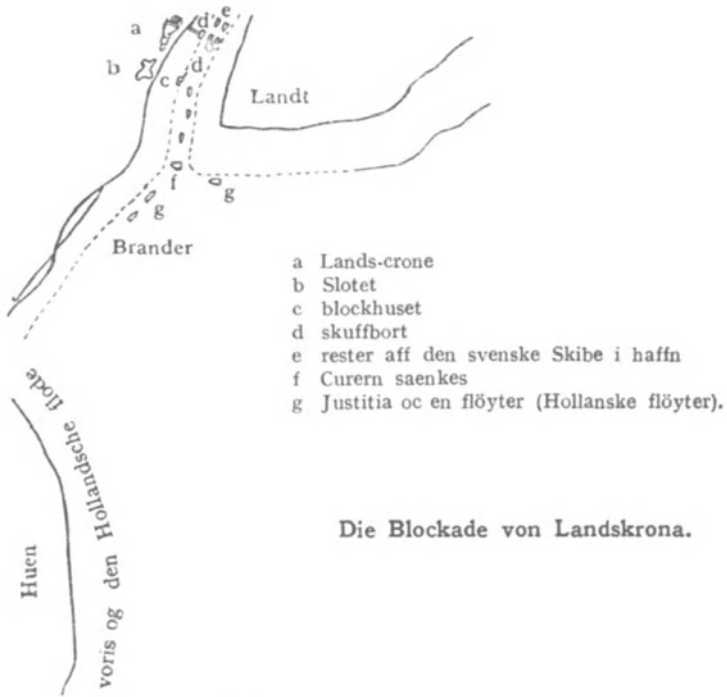
3./13./XI. Wind war SSW. J. v. Wassenaar kam vor Kopenhagen an und befahl den letzten dienstfähigen holländischen Kriegsschiffen nach Landskrona zu segeln, darunter die wiederhergestellten het Wapen van Rotterdam und Breda. Die Leute von den Transportfahrzeugen wurden zur Ergänzung der Mannschaft auf den Kriegsschiffen verwendet<sup>6)</sup>. Bjelke bekam den Oberbefehl über die holländische Flotte<sup>7)</sup>. Im Interesse des holländischen Staates hätte dieser einem holländischen Offizier übertragen werden müssen<sup>8)</sup>. 5./15./XI. legten sich die Verbündeten, 21 holländische Kriegsschiffe, Trefoldighed, Norske Løve, Hannibal, außen vor Landskrona<sup>9)</sup>. Tre Løver, Graa Ulv und St.-Johannes, sowie 2 holländischen Kriegsschiffen wurde nach dem Belt zu kreuzen befohlen<sup>10)</sup>. 10./20./XI. Tre Løver und 4 andere Schiffe erhielten nochmals Auftrag, in den Belt zu laufen<sup>11)</sup>. Sie jagten die schwedischen Fahrzeuge aus demselben<sup>12)</sup>. 13./23./XI. St.-Johannes hatte nach der Kjøgebugt oder Malmö zu segeln<sup>13)</sup>. Man hatte inzwischen Steine aus den Straßen ausbrechen lassen, um dieselben in Senkschiffe zu verladen<sup>14)</sup>. 14./24./XI. fuhr Niels Juel ab mit Justitia, einer holländischen Flüte, geschätzt auf 4000 Gulden, sowie Hvide Løve, mit Steinen beladen und einer Anzahl Schützen mit gleicher Ladung<sup>15)</sup>. 16./26./XI. Das kur-

<sup>1)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 30—31. — <sup>2)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 241. — <sup>3)</sup> Carlbom, I, 14. — <sup>4)</sup> Zettersten, p. 159. — <sup>5)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 241. — <sup>6)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 31; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 144. — <sup>7)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 144; Basnage, I, 523. — <sup>8)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., II, 169; Basnage, I, 566. — <sup>9)</sup> Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 144; Zettersten, p. 418; Bescheiden uit vreemde Archieven door Colenbrander, I, 104, 107. — <sup>10)</sup> Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 144. — <sup>11)</sup> Bondich Verhael des oorlogs, p. 23; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 145. — <sup>12)</sup> Angl. II, 9:6, No. 45, p. 5, 8. — <sup>13)</sup> Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 145. — <sup>14)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 240. — <sup>15)</sup> Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 146.

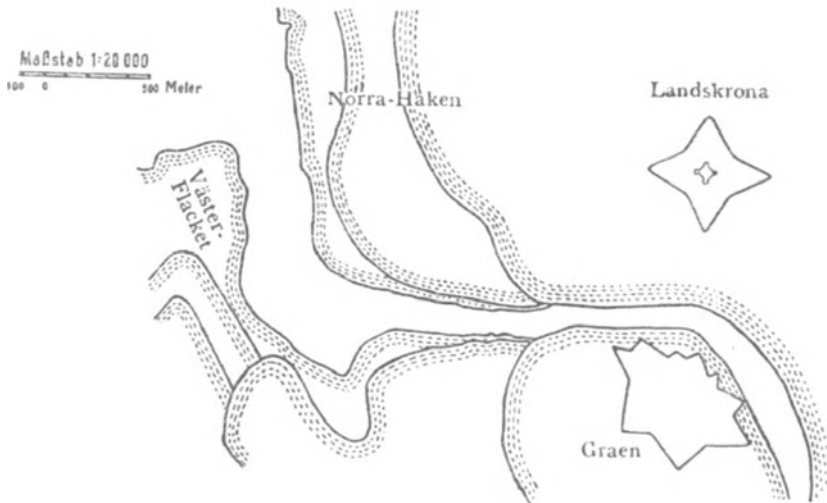
ländische Schiff (Koerlandsch schip, Kurländsk skib), 4900 Reichstaler wert, gefüllt mit Steinen, zerbrochenen Kanonen, Säcken voll Sand, wurde ebenfalls zum Versenken bestimmt<sup>1)</sup>. 17./27./XI. 1000 Reichstaler wurden an Bjelke gesandt zur Verteilung unter die Mannschaft, die zum Versenken verwendet werden sollte. 18./28./XI. Frederik III. von Dänemark begab sich selbst zur Flotte, um dem Versperren des Hafens beizuwohnen. 19./29./XI. J. v. Wassenaar bestieg mittags das wiederhergestellte Schiff Josua, um nach Landskrona zu segeln. 3 Fahrzeuge sollten außen vor dem Hafen auf den Meeresgrund herabgelassen werden. Das kurländische Schiff wurde unter dem Schutze des Rauches von Schüssen gut in die Tiefe mitten in der Öffnung am Ende des Landskronaer Hafens versenkt. Vergeblich suchten die Schweden mit kleinen Fahrzeugen und Booten dies zu hindern, sie nahmen nur 6 Mann dabei gefangen. Justitia und die holländische Flüte wurden zu weit vorne und nicht in der gewünschten Enge unter Wasser gebracht. Die Mannschaft, die die Ausführung übernommen, soll nicht recht bei der Arbeit unterstützt und durch das Nebelwetter plötzlich irregeleitet worden sein. Auch wird die Schuld der Strömung beigemessen. Die 2 Schiffe wurden angezündet um sie nicht eine Beute des Feindes werden zu lassen. Sowohl während des Versenkens wie später hielten die 2 Flotten Schußgefecht, aber der eintretende Nebel hinderte sehr die Sicht<sup>2)</sup>. Ein holländischer Brander, Katharina, ist durch vorübergehend herrschendes heftiges Wetter, weil nicht recht mit Anker und Tauwerk versehen, beim Hafen auf Grund geraten. Da er von den holländischen Kriegsschiffen keinen Beistand erhielt, wurde er von den Schweden verbrannt, nachdem sie die Mannschaft geborgen. 2 holländische Brander wurden zu frühzeitig angezündet und verzehrten sich nutzlos. Infolge der Wachsamkeit der Schweden waren sie in Gefahr gekommen, von ihren großen Schiffsbooten abgeschnitten und geentert zu werden. Deshalb hatten sie sich zu

<sup>1)</sup> Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 486; The history of the late warres by Manley, p. 39; Holl. Mercurius, 1658, p. 165—166; Bondich Verhael des oorlogs, p. 20; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 146. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 165—166; Bondich Verhael des oorlogs, p. 20; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 33, 37, 38; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 147—148; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 103; Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 181; Angl. II, 9:6, No. 34, p. 23—24; ibid., No. 45, p. 9, aber keine 17—18 Schützen versenkt.

Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, Kjøbenhavn 1909, Sjette Bind  
 andet Hefte 1906, p. 148—149.



Die Blockade von Landskrona.



Reichs-Marineamt, Berlin 1906, III, Nr. 328.



dieser voreiligen Maßregel veranlaßt gesehen<sup>1)</sup>. Karl X. Gustaf hatte eine Menge Schaluppen mit Einpfündern (espingar, épingard) bestückt und mit langen Hakenstöcken versehen aus dem Hafen auslaufen lassen, um die Brander abzuwehren<sup>2)</sup>. Der Branderangriff mißlang, ebenso wie die Hafensperre<sup>3)</sup>. 20./30./XI. wurde Hvide Løve vom Viceadmiral Nicolaj Heldt selbst und seinem Leutnant etwas hinter dem kurländischen Schiffe auf 4 Klafter angebracht. Aber zwischen den beiden Fahrzeugen blieb immer noch so viel Raum, um 3—4 Schiffe mehr auf Grund bringen zu können<sup>4)</sup>. Delmenhorst war einige Zeit ebenfalls dazu bestimmt gewesen, unter Wasser gesetzt zu werden und Niels Juel sollte den Holländern die eisernen Kanonen dieses Schiffs abkaufen<sup>5)</sup>. J. v. Wassenaar war nicht zu rechter Zeit mit seinem Kriegsschiff Josua beim Versenken erschienen, er kam erst an, als Frederik III., der Zeuge dieses Vorgangs am ersten Tage, sich schon wieder auf dem Rückwege befand<sup>6)</sup>. Die Schweden schleppten die Reste der auf den Meeresgrund hinabgelassenen Schiffe an die Seite, damit sie als eine Art Erhöhung Schutz gewährten<sup>7)</sup>. Es konnten also auch die späteren Versuche des Nicolaj Heldt eine Versperrung des Hafens nicht bewirken<sup>8)</sup>. Das Loch blieb nicht dicht genug verstopft<sup>9)</sup>. Man klagte J. v. Wassenaar an, daß er die schwedische Flotte weder rechtzeitig verfolgt, noch dieselbe im Hafen von Landskrona vernichtet<sup>10)</sup>. Er hätte die Operationen gegen letzteren energischer und selbst leiten sollen<sup>11)</sup>. Man berücksichtigte hierbei zu wenig den an keine Strapazen zur See gewöhnten Körper J. v. Wassenaars, die schlechte Jahreszeit, die schwere Beschaffung von Hilfsmitteln aller Art in einem fremden Lande für die Flotte

---

<sup>1)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 242; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 103—104; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 147—148; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., II, 169. — <sup>2)</sup> Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 180—181; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 104; Leven van M. de Ruiter, I, 363; Zettersten, p. 418. — <sup>3)</sup> Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 181; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 104; Rittmeyer, Seekriege, I, 243. — <sup>4)</sup> Bondich Verhael des oorlogs, p. 20; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 147. — <sup>5)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 34; Bondich Verhael des oorlogs, p. 20. — <sup>6)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., II, 169; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 147—148; vgl. Angl. II, 9:6, No. 45, p. 11; Bondich Verhael des oorlogs, p. 20. — <sup>7)</sup> Samuelis de Pufendorf, de rebus a Carolo Gustavo gestis, comm., Liber V, 486. — <sup>8)</sup> Angl. II, 9:6, No. 45, p. 8. — <sup>9)</sup> Ibid., p. 11. — <sup>10)</sup> A. de Wicquefort, II, 515. — <sup>11)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., II, 170; Rittmeyer, Seekriege, I, 243; Seemacht in der Ostsee, von Kirhhoff, p. 54.

nach der Schlacht. Andererseits lag die Vernichtung der schwedischen Flotte gar nicht im holländischen Interesse, sie sollte ein Gegengewicht gegen die dänische bleiben<sup>1)</sup>. Wären die Senkschiffe richtig angewendet und die schwedische Flotte vollständig eingeschlossen worden, wäre es mit der schwedischen Macht in der Ostsee vorbei gewesen<sup>2)</sup>. Es hätte nicht der vielen Hin- und Herfahrten Ende dieses und des nächsten Jahres bedurft, um die Schweden in Schach zu halten. Hätte man sich zu früheren Zeiten dänischerseits in Besitz der Insel Hven gesetzt und ein starkes Fort darauf gebaut, wäre man Beherrscher der Ein- und Ausfahrt von Landskrona geworden<sup>3)</sup>. Von den schwedischen Kriegsschiffen wurden zum Teil die Geschütze wie das Takelwerk abgenommen und 3 Mann auf jedem Fahrzeuge gelassen<sup>4)</sup>. Im übrigen besserten die Schweden aus und ergänzten ihre Vorräte<sup>5)</sup>. Noch vor dem Froste gelang es einigen ihrer Schiffe, die Verbindung mit denen in Helsingör wieder herzustellen<sup>6)</sup>. Sie konnten ihren gegenseitigen Verkehr fortsetzen. Das Eis begann bei dem vorzeitig eintretenden scharfen Winter die verbündete Flotte einzuschließen<sup>7)</sup>. Sie hatte Not, sich vor dem Zufrieren nach Kopenhagen zu retten<sup>8)</sup>. 22./XI./I./XII. lagen nur noch 10 Schiffe vor Landskrona, 13 hatten sich nach Hven zurückgezogen, einige vermutlich schon vorher; 26./XI./5./XII., nur 7 Fahrzeuge blieben zwischen Hven und Seeland<sup>9)</sup>. 4.—6./XII. 1658 mußten sich die Verbündeten zu Kopenhagen eineisen lassen<sup>10)</sup>. Anfänglich hatte man J. v Wassenaar befohlen, Winterquartiere in Flekkerø oder Skagen zu nehmen, dann aber beschlossen, denselben in Dänemark zu lassen<sup>11)</sup>. Die Krankheiten nahmen bei den Schweden in Landskrona sehr zu. Zirka 400 Verwundete und Kranke wurden nach Lund (Län Malmöhus), 500 nach Malmö am Øresund, 100 nach Trelleborg (Län Malmöhus) gesandt. 10—12 Mann mußten täglich begraben werden<sup>12)</sup>. Es starben die Kapitäne Evert Hansson Holm im November<sup>13)</sup>, Jesper

1) Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 184; Seemacht in der Ostsee, von Kirchoff, p. 54. — 2) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 24. — 3) A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 76. — 4) Bondich Verhael des oorloghs, p. 23. — 5) A. de Wicquefort, II, 515. — 6) Angl. II, 9:6, No. 45, p. 8; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 39; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 151. — 7) Basnage, I, 523. — 8) A. de Wicquefort, II, 515; The history of the late warres by Manley, p. 39. — 9) Zettersten, p. 418. — 10) Angl. II, 9:6, No. 34, p. 24; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 41; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 152. — 11) J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., I, 627. — 12) Zettersten, p. 108.] — 13) Zettersten, p. 608.

Svensson Strusskjöld 16./XII. 1658<sup>1)</sup>). Bjelkenstjerna war Oberbefehlshaber der Flotte in Landskrona geworden, Gustaf Wrangel, sein Viceadmiral, Strussflycht sein Contreadmiral<sup>2)</sup>).

Schon 1657 war Sir George Ayscue oder Edward Mountagu als Leiter der schwedischen Flotte in Aussicht genommen<sup>3)</sup>). Im Juli 1658 war wieder hiervon die Rede<sup>4)</sup>). Nach dem Tode Oliver Cromwells wurde Gustaf Duval nach England gesandt, um zu kondolieren und zugleich 30 Schiffe zur Hilfe für die Schweden zu fordern<sup>5)</sup>). Nach der Schlacht am Øresund hatte man an Ayscue von neuem das Ersuchen gestellt, mit ca. 26 englischen Schiffen zur Errettung der Schweden in Landskrona herbei zu eilen<sup>6)</sup>). Im Verein mit William Goodson und Owen Cox wurde er nach dem Sund gesandt<sup>7)</sup>). Um 3./13./XII. lief Ayscue aus<sup>8)</sup>). 9./19./XII. kam er nach Skagen und bei heftigem Wind um Skagens Horn bis zu den Holmen (Tyvholm, Graesholm, Hirsholm), nordöstlich von Frederikshavn auf Jütland<sup>9)</sup>). Er soll 12./22./XII. bis Helsingborg gekommen sein<sup>10)</sup>). Er wurde aber wahrscheinlich schon vorher wieder durch Sturm weiter zurückgetrieben, denn 15./25./XII. fuhr er noch einmal um die Spitze von Skagen<sup>11)</sup>). Durch Eis und Unwetter geschädigt wurde er endgültig zur Heimkehr gezwungen und kam 7./17./I. 1659 nach Yarmouth zurück<sup>12)</sup>). Die anderen englischen Schiffe gelangten nach Southwoldbay und Harwich<sup>13)</sup>). So scheiterte die erste englische Hilfsexpedition für die Schweden.

1./11./I. 1659 verloren die Schweden das Schiff Kalmar Kastellet. Es sank außen vor Marstrand (Län Göteborg)<sup>14)</sup>). Der Kapitän Peter Jespersson ertrank<sup>15)</sup>). Die große Kälte und der Nebel ließen in Karl X. Gustaf den Entschluß reifen, dieses Wetter zu benutzen

1) Ibid., p. 629. — 2) Ibid., p. 178. — 3) The last years of the Protectorate by Ch. H. Firth, London 1909, I, 328; Zettersten, p. 54. — 4) Holl. Mercurius, 1658, p. 115. — 5) Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 159. — 6) Angl. II, 9:6, No. 45, p. 7; vgl. Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 493. — 7) Holl. Mercurius, 1658, p. 151; Mémoires du chevalier H. de Terlon, II, 186; vgl. über die englische Flotte Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 519—520. — 8) Holl. Mercurius, 1658, p. 180; Brieven van J. de Witt, II, 118. — 9) Holl. Mercurius, 1658, p. 180; vgl. Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 531; A complete history of the transactions at sea by Josiah Burchett, book III, chapt. XIX, p. 397. — 10) Zettersten, p. 55, dies ist jedoch sehr zweifelhaft. — 11) Holl. Mercurius, 1658, p. 180. Dies gab Veranlassung zu der falschen Mitteilung, daß er zum zweitenmal ausgelaufen (Brieven van J. de Witt, II, 118). — 12) Holl. Mercurius, 1658, p. 180; Heath's Chronicle, III, 416; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 531; A complete history of the transactions at sea by Burchett, book III, chapt. XIX, p. 397; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 131; Seemacht in der Ostsee, von Kirchoff, p. 53. — 13) Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 530. — 14) Zettersten, Bilagor 10, p. 573; ibid., p. 611. — 15) Ibid., p. 611.

und den im Sommer vorigen Jahres versäumten Sturm auf Kopenhagen nachzuholen<sup>1)</sup>. Man fertigte Leitern aller Art an, sowie Eissporne, Stacheln und Boote mit Flechtwerk<sup>2)</sup>. Die Dänen waren auf ihrer Hut. Sie sollen die Wälle vorher mit Wasser begossen haben<sup>3)</sup>. Die Kanonen, darunter viele Schiffsgeschütze, wurden niedrig gerichtet, um die Gräben und Gegenböschungen seitwärts und der Länge nach beschießen zu können<sup>4)</sup>. J. v. Wassenaar verteidigte mit seinen Matrosen das östliche Tor und trug durch seine Hilfe wesentlich zum Abschlagen des Sturmes bei<sup>5)</sup>. Die Schweden hatten weiße Hemden über ihre dunklen Uniformen gezogen, um sich vom Schnee nicht zu unterscheiden und so nicht erkannt zu werden<sup>6)</sup>. Nachts zwischen 1./11.—2./12./II. 1659 fand der Generalsturm an 3 Stellen statt, aber er mißlang<sup>7)</sup>.

8./18./III. 1659 bekamen die holländischen Kapitäne Befehl, ein Eisloch von 36' um ihre Schiffe zu machen<sup>8)</sup>. Im März wurde für die Stelle de Withs Egbert Meeuwsz Kortenaar und für diejenige des Pieter Florisz Jan Cornelisz Meppel ausersehen<sup>9)</sup>. Durch Eisgang wurde de Zeeridder (Adriaan Bankert), der mit 5 holländischen Kriegsschiffen auf Brandwache zur Beobachtung der Schweden nach Landskrona zu gesandt<sup>10)</sup>, nach Verlust des täglichen und Pflichtankers 8./18./III. in Bewegung gebracht und 10./20./III. unter Hven getrieben<sup>11)</sup>. 13./23./III. kam er auf Grund<sup>12)</sup>. An diesem Tage wollten ihn die 2 schwedischen Kriegsschiffe Fides und Mercurius, sowie eine große Schüte, die zu einem Brand hergerichtet, 4—7 Schärenboote nebst anderen Fahrzeugen von Landskrona aus angreifen, aber Gegenwinde hinderten sie daran<sup>13)</sup>. Bankert benutzte diese Zeit, um Kieselsteine vom Lande zu holen, um sie als kleine Steinkugeln verwenden zu können<sup>14)</sup>. 14./24./III. schifften die Schweden 150—400 Musketiere aus und

<sup>1)</sup> Leeven en dood der h. gebroeders C. en J. de Witt door E. van der Hoeven, I. boek, p. 128. — <sup>2)</sup> A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 107. — <sup>3)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 132. — <sup>4)</sup> A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 109. — <sup>5)</sup> Leeven en dood der h. gebroeders C. en J. de Witt door E. van der Hoeven, I. boek, p. 128. — <sup>6)</sup> Ibid.; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 132. — <sup>7)</sup> Wie <sup>6)</sup>. — <sup>8)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 61. — <sup>9)</sup> Holl. Mercurius, 1659, p. 37; Bondich Verhael des oorlogs, p. 33; Leven van M. de Ruyter, I, 377, 393; Basnage, I, 567; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, I, 569. — <sup>10)</sup> Bondich Verhael des oorlogs, p. 32; Oud-Holland, 1902, III. Aflev., p. 132. — <sup>11)</sup> Bondich Verhael des oorlogs, p. 32; Oud-Holland, 1902, Aflev. III, p. 137, 139, 145. — <sup>12)</sup> Staatkundig en Heldhaftig Zeeland door Pieter de la Rue, Middelburg 1736, II, 120; Oud-Holland, 1902, III. Aflev., p. 132; Zettersten, p. 422. — <sup>13)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 63; Staatkundig en Heldhaftig Zeeland door Pieter de la Rue, II, 121, 132; Oud-Holland, 1902, III. Aflev., p. 138, 140, 144; Zettersten, p. 422. — <sup>14)</sup> Oud-Holland, 1902, III. Aflev., p. 140.

hielten Schußgefecht<sup>1)</sup>. Bankert hißte die Blutflagge und ließ alle Wimpel und Flaggen wehen zum Zeichen, daß er sich bis zum letzten Mann verteidigen wollte<sup>2)</sup>. 15./25./III. Auf seinen Befehl wurden 5 Kanonen gesenkt und damit der feindliche Brander in den Grund geschossen<sup>3)</sup>. Dem einen schwedischen Kriegsschiff wurde die Großstenge oder Großraa abgeschossen<sup>4)</sup>. Die schwedischen Kampffahrzeuge wichen zurück, da sehr beschädigt durch Bankerts heftiges Schießen. Die Küstenboote, mit Einpfündern bestückt, konnten nicht nahe genug beikommen<sup>5)</sup>. Bei dem treibenden Eis und Südostwind mußten die Schweden nach Helsingør segeln. De Zeeridder hatte 3 Tote, 10 Verwundete, seine Masten Rahen und Tauwerk in Stücken, einige Schüsse hatte er im Rumpf. Die Schweden zählten 12 Tote<sup>6)</sup>. 16./26./III. versank Samson II zu Landskrona<sup>7)</sup>, durch Eisschollen beschädigt<sup>8)</sup>. 18./28./III. Bankert kam nochmals an Grund<sup>9)</sup>. 6 holländische Kriegsschiffe wurden ausgesandt, um ihn heimzuholen. 19./29./III. befand sich derselbe wieder bei der Flotte<sup>10)</sup>. Der Rat der Admiralität von Zeeland verehrte Bankert nachträglich für sein tapferes Verhalten einen goldenen Ehrenpfennig, 100 Reichstaler wert<sup>11)</sup>. Der schwedischen Flotte gelang es, sobald das Fahrwasser mehr eisfrei geworden, um 6—8./IV. 1659 unbehelligt aus Landskrona zu entkommen<sup>12)</sup>. Dies wurde später J. v. Wassenaar zum Vorwurf gemacht. Man hätte die Schweden entweder am Auslaufen hindern oder sie auf ihrer Fahrt einholen und zu einem für sie ungünstigen Streit zwingen können<sup>13)</sup>. An Stelle der Beobachtung und Verfolgung von einzelnen schwedischen Schiffen, wie solches durch das zu spät eingesetzte Nacheilen nach der Schlacht und die unvollständig bewirkte Hafensperre nötig geworden, mußte nun der Kampf mit der ganzen schwedischen Flotte von neuem auf-

1) Journaal van J. v. Wassenaar, p. 63; Staatkundig en Heldhaftig Zeeland door Pieter de la Rue, II, 121; Oud-Holland, 1902, III. Aflev, p. 132, 144. — 2) Oud-Holland, 1902, III. Aflev, p. 132, 135. — 3) Bondich Verhael des oorlogs, p. 32; Staatkundig en Heldhaftig Zeeland door Pieter de la Rue, II, 121; Oud-Holland, 1902, III. Aflev, p. 132, 140—143; Zettersten, p. 422. — 4) Staatkundig en Heldhaftig Zeeland door Pieter de la Rue, II, 121; Oud-Holland, 1902, III. Aflev, p. 144. — 5) Staatkundig en Heldhaftig Zeeland door P. de la Rue, II, 121; Oud-Holland, 1902, III. Aflev, p. 132, 144; nach Regesta dipl. historiae Danicae, II, 1481. — 6) Staatkundig en Heldhaftig Zeeland door P. de la Rue, II, 121; Oud-Holland, 1902, III, 141; Zettersten, p. 422. — 7) Zettersten, p. 177; Bilagor 10, p. 581. — 8) Oud-Holland, 1902, III. Aflev, p. 145. — 9) Zettersten, p. 422. — 10) Oud-Holland, 1902, III. Aflev, p. 136, 138. — 11) Ibid., III. Aflev, p. 133, 147. — 12) Journaal van J. v. Wassenaar, p. 67; Seemacht in der Ostsee, von Kirchhoff, p. 54. — 13) J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., II, 173.

genommen werden. Letztere zeigte sich sehr beweglich und tat trotz der vielen Verluste und Unglücksfälle, die sie erlitten, ihr möglichstes, um auch mit ihren geschwächten Kräften, die gegnerischen Absichten zu vereiteln.

**Vom Eintreffen der englischen Flotte bis zum Frieden.**

Wegen des Frostes und Eises konnte die 2. englische Flotte nicht so zeitig im Frühjahr auslaufen<sup>1)</sup>. Edward Mountagu segelte um 17.—18./27.—28./III. 1659 aus Tilbury-Hope (Themse) nach Hollesley-bay oder Orford-Haven<sup>2)</sup>.

Die nachden vorliegenden Quellen und Listen zusammengestellte englische Flotte 1659 im Sund<sup>3)</sup>.

	Kanonen	Mann
Naseby, Edward Mountagu . . . . .	80	500
Kapt. Roger Cuttance.		

<sup>1)</sup> Diary of Thomas Burton ed. by Rutt, vol. III, p. 383. — <sup>2)</sup> The history of the late warres by Manley, p. 63; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 583. — <sup>3)</sup> Holl. Mercurius,, p. 1659. 38; Bondich Verhael des oorlogs, p. 34.

Edward Mountagu of Boughon, † 1602 \*)

1 son. Sir Edward Mountagu 1. earl of Boughon 1562—1644   Edward M. 2 earl of Boughon. 1616—84   { Edward, Master of the horse . 1665 }	3. son. Sir Henry M., 1 earl of Manchester 1563—1642   Edward M. 2. earl of Manchester baron M. of Kimbolton, viscount Mandeville Major- General 1602 - 1671   Robert M. 3. earl of Manchester 1634—83   { Ralph 1638—1709 }	5. son. Charles M.   Elizabeth } Sir Christopher Hatton 1605—1670   Edward born 1648 } 1668 Ann Boyle, d. of Sir Richard Boyle, earl of Burlington	6. son. Sidney M. 1571—1644, master of the requests. } 1618 Mary Paulina Pepys. † 1638, d. of John Pepys (great-grand father of Samuel Pepys)   Elizabeth born 1620 } Sir Gilbert Pickering of Titch- marsh   2. son Edward M., first earl of Sandwich. } 1642. Jemina, d. of Lord Crewe of Stene   James, born 1664 Katharina, born 1661 Charles, born 1658 Ann, born 1656 } Oliver John } twins Sidney, born 1650 Paulina, born 1649
---	--	--	---

\*) Pepys, The Diary ed. by Wheatley, I, 5, 6, 78, 99, 134; II, 48, 72, 95; III, 159; IV, 165, 187, 445; V, 315; VII, 142; The Diary of John Evelyn ed. by Austin Dobson, London

	Kanonen	Mann
Swiftsure, William Goodson, Viceadmiral . . . . .	64	382
London II, Richard Stayner, Contreadmiral . . . . .	64	400
Dunbar, Edward Blagg . . . . .	64	400
Triumph, Robert Clarke . . . . .	64	350
Rainbow, Anthony Jones . . . . .	64	350
Speaker, Eustace Smith . . . . .	58	260
Gloucester, William Whitehorn . . . . .	56	260
Plymouth, Edward Witheridge . . . . .	50	260
Newbury, Robert Blake junior . . . . .	50	260
Torrington, John Harman . . . . .	52	260
Bridgwater, Anthony Earning . . . . .	56	260
Tredagh, Thomas Tiddiman . . . . .	50	260
Worcester, Robert Nixon . . . . .	46	240
Lion, John Lambert . . . . .	48	220
Indian, Charles Wager . . . . .	46	220

1906, II, 13; Bishop Burnet, History of his own time, ed. by Osmund Airy, Oxford 1897, II, 97; The Fasti Oxonienses by Anthony Wood, ed. by Philip Bliss, London 1820, II, 283—285; Correspondence of the family of Hatton, ed. by Edward Maunde Thompson, Printed for the Camden society 1878, vol. I, Preface, p. II, p. 7; Cal. of the St. P. D. S. of the reign of Charles, II, 1661—62, ed. by Mary Anne Everett Green, London 1861, vol. II, p. 704; The life of Edward Mountagu, first earl of Sandwich, by F. R. Harris, I, 7, 10, 12, 13, 14, 18, 19, 77; The life of Edward Hyde, earl of Clarendon, by Sir Henry Craik, London 1911, I, 331; The Encyclopaedia.

Edward Mountagu (siehe Früheres) bekam 1643 den Auftrag, ein Regiment zu errichten in Cambridgeshire und the isle of Ely (Ely-on-Ouse, Cambridgeshire) (Memorials of the life of Penn, II, 18; The life of E. M., first earl of Sandwich, by Harris, I, 25). Er nahm als Oberst an den Schlachten bei Marston-Moor nahe Tadcaster (Yorkshire) 1644 und bei Naseby (Northamptonshire) 1645 teil (Lives of the British admirals by R. Southey, London 1840, V, 224; England in the Mediterranean by Corbett, I, 321), 1654 war er commissioner of the treasury (England in the Mediterranean by Corbett, I, 321), 1655 commissioner of the admiralty, 1658 Leiter der Blockade von Dünkirchen zur See (The life of E. M., first earl of Sandwich, by Harris, I, 90, 110). Seine mathematischen Kenntnisse wie seine physikalischen und astronomischen Beobachtungen kamen ihm in seinem Seemannsberufe zustatten (Philosophical Transactions in the Savoy, printed 1665/66, I, 390; The life of E. M., first earl of Sandwich, I, 96). Er war gelehrt und eignete sich beinahe zu jedem Geschäft (Bishop Parker's History of his own time, London 1727, book II, p. 151—152). Er war offenerzig und freundlich gegen jedermann (Holl. Mercurius, 1672, p. 53; Bishop Parker's History of his own time, book II, 151—152; The History of the rebellion by E. Hyde, earl of Clarendon, reed. by Macray, Oxford 1888, vol. VI, book XVI, p. 187). Er war mit den Tugenden eines Alcibiades geschmückt (Bishop Parker's History of his own time, book II, p. 151—152). Er hatte langes blondes Haar und galt für einen der schönsten Männer Englands (Holl. Mercurius, 1672, p. 53). Er spielte die Zither, die er über alles liebte (The life of E. M., first earl of Sandwich, by Harris, II, 20). Eine gewisse Schüchternheit machte ihn aber unfähig, seine Amtsgenossen für seine Ansichten zu gewinnen. Ihm fehlte dazu das Feuer der Beredsamkeit (The life of E. M., first earl of Sandwich, by Harris, II, 295—296). Geldfragen verachtete er. Er war hierin von außerordentlicher Sorglosigkeit (ibid., II, 3). Er war verschwenderisch und infolgedessen allezeit sehr verschuldet (White Kennet, A register and chronicle ecclesiastical, London 1728, I, 158; England in the Mediterranean by Corbett, I, 322; The life of E. M., first earl of Sandwich, by Harris, I, 258).

	Kanonen	Mann
Essex, John Hayward . . . . .	50	250
Leopard II, James Poole. . . . .	40	180
Newcastle, Edmund Curteis (Curtis). . . . .	42	180
Winsby, Joseph Ames . . . . .	46	180
Ruby, Robert Kirby . . . . .	43	170
Centurion, Francis Parker . . . . .	44	170
Preston, Robert Robinson . . . . .	40	170
Portsmouth, Robert Sumpster (Suntum) . . . . .	38	160
Samson IV <sup>1)</sup> , Robert Plumleigh . . . . .	40	160
Assistance, Thomas Sparling . . . . .	40	160
Jersey, John Simonds . . . . .	42	160
Advice, Francis Allen . . . . .	40	160
Nantwich (Autwitch), Bernard Gilpone . . . . .	40	160
Elizabeth, John Greendike (Groenedyck) . . . . .	40	160
Assurance, Philip Holland . . . . .	30	140
Adventure I, William Tickell (Tutwel) . . . . .	36	150
Great Charity, Bartholomew Ketcher . . . . .	40	170
Mermaid (Melckmeyt), Thomas Pinxter . . . . .	36	160
Elias, Mark Tanson (Hunson) . . . . .	38	150
Expedition, Edward Thompson . . . . .	38	130
Fagons, Richard Parker (Parcked) . . . . .	22	120
Dorchester, Anthony Archer . . . . .	29	110
Bradford, Peter Bowen . . . . .	28	110
Success, Thomas Floor . . . . .	34	140

Die Zahl der angegebenen englischen Kriegsschiffe schwankte zwischen 36 (The history of the late warres by Manley, p. 70), 40 (Bondich Verhael des oorlogs, p. 34; Heath's Chronicle, III, 416), 42 (Leven van M. de Ruyter, I, 396), 43 (Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 57; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 134), 45 (Brieven van J. de Witt, II, 123). Wir haben die Zahl 40 angenommen. Der Rest wird aus Brandern und Vorratsschiffen bestanden haben.

Zum Versammelplatz der Flotte war Southwoldbay ausersehen<sup>2)</sup>. 23./III./2./IV. war Edward Mountagu dort angelangt<sup>3)</sup>. Am 30./III./9./IV. segelte er von Yarmouth ab<sup>4)</sup>. In seiner Begleitung befanden

<sup>1)</sup> Oppenheim, p. 332—33, Sampson, I, 1658 verk. — <sup>2)</sup> The history of the late warres by Manley, p. 63. — <sup>3)</sup> Brieven van J. de Witt, II, 123. — <sup>4)</sup> Heath's Chronicle, III, 416.



sich sein Neffe Edward Mountagu of Boughton<sup>1)</sup>, sein Neffe Samuel Pepys<sup>2)</sup>, John Creed, secretary of the Navy office, und William Howe, dessen Schreiber. Die beiden letzteren hatten das Journal von Edward Mountagu zu führen<sup>3)</sup>. Ferner waren an Bord von Naseby die 3 Staatskommissare Oberst Sir Algernon Sidney, Robert Honywood, Thomas Boon<sup>4)</sup>. Edward Mountagu soll mehr Lust gehabt haben, in der Themse für Charles II. Einsetzung zu wirken, als für Karl X. Gustaf im Sund zu kämpfen<sup>5)</sup>. Am 6.—9./16.—19./IV. erschien die englische Flotte zwischen Hven und Kronborg<sup>6)</sup>. Die 3 Flaggschiffe begrüßten das Kastell von Kronborg, in dem Karl X. Gustaf und die Königin Hedwig Eleonore sich befanden, mit 21, 19 und 17 Ehrenschnüssen. Jedes andere Kriegsschiff gab Musketensalven und wurde mit 2 Kanonenschüssen wieder begrüßt<sup>7)</sup>. Edward Mountagu sandte seinen Neffen Edward Mountagu of Boughton und William Goodson ab, um dem schwedischen Könige ihre Aufwartung zu machen<sup>8)</sup>. Die Ankunft der englischen Flotte im Øresund veränderte die Lage zu Schwedens Vorteil<sup>9)</sup>. 5./15.—6./16./V. 1659 bekam J. v. Wassenaar nähere Anweisungen, um einem Kriege gegen England möglichst vorzubeugen<sup>10)</sup>. Beim Streichen der Flagge gegenüber der englischen Flotte hatte er sich nach Artikel 13 des Friedensvertrags zu Westminster zu halten<sup>11)</sup>. Es kam während des Jahres 1659 zu gegenseitigen strategischen Schachzügen und zu verwickelten Operationen einzelner Abteilungen, deren Schilderungen hier zu weit führen würde, zumal dieselben auf den Verlauf des Krieges keinen entscheidenden Einfluß ausübten. Nur einige besondere Ereignisse sind daraus hervorzuheben. 11./21./IV. fand ein Gefecht zwischen

---

<sup>1)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 110; Journaal van M. de Ruijter, p. 190: The history of the late warres by Manley, p. 70; Lives of the British admirals by Robert Southey, London 1840, V, 327; The life of E. Mountagu, first earl of Sandwich, by F. R. Harris, I, 139. — <sup>2)</sup> Pepys, The Diary ed. by Wheatley, I, Preface, p. XXII; Supplementary volume Pepysiana, London 1899, p. 4. — <sup>3)</sup> The life of E. M., first earl of Sandwich, by Harris, I, 123. — <sup>4)</sup> Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 248; A new naval history of the British marine by John Entick, London 1757, p. 526; Biographia Navalis by John Charnock, London 1794, I, 32; The life of E. M., first earl of Sandwich, by Harris, I, 143. — <sup>5)</sup> Geschiedenis der Staatkunde van J. de Witt door Knottenbelt, Amsterdam 1862, II. hoofdstuk, p. 93. — <sup>6)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 70; Holl. Mercurius, 1659, p. 38; Heath's Chronicle, III, 416; The history of the late warres by Manley, p. 63; Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 57; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 134. — <sup>7)</sup> The history of the late warres by Manley, p. 63. — <sup>8)</sup> The history of the late warres by Manley, p. 70. — <sup>9)</sup> Zettersten, p. 419. — <sup>10)</sup> Brieven van J. de Witt, II, 125; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., II, 29. — <sup>11)</sup> Brieven van J. de Witt, II, 119.

dem Viceadmiral Nicolaj Heldt und den Schweden zwischen Aerø (südlich von Fünen) und Langeland statt. Der erstere eroberte Svan II oder Stora Svan<sup>1)</sup>. 30./IV./10./V. entspann sich ein Treffen zwischen der Insel Fehmarn und Laaland (Røby Fjord nordöstlich von Fehmarn). Bjelke hatte die Vorhut. J. v. Wassenaar bildete mit den Holländern Mitte und Nachhut. Beim ersten Vorbeisegeln hatten die Verbündeten die Luv. Bjelkenstjerna wurde durch einen 6-Pfünder in der rechten Seite schwer verwundet. Der Oberbefehl ging auf Gustaf Wrangel über. Beim zweiten Vorbeilaufen verlor Trefoldighed die Vormarsrahe und mußte beilegen. Bjelke wurde von den Holländern nicht genügend unterstützt. Man vermutete daher mit Recht, daß es die letzteren nur auf die gegenseitige Schwächung der Schweden und Dänen abgesehen hatten. Die Schweden erlangten die Luv. Man segelte nach geraumer Zeit ein drittes Mal aneinander vorüber. Man versuchte dies vielleicht noch ein viertes Mal. Kapitän Paulus Egbertz Sonk wurde ein Bein abgeschossen, er starb an den Folgen seiner Verletzung<sup>2)</sup>. J. v. Wassenaar hätte bei tatkräftiger Gewährung von Hilfe an Bjelke und energischer Offensive gegen die Schweden den letzteren eine empfindliche Niederlage beibringen können<sup>3)</sup>. Dies lag aber gar nicht in seiner Absicht. Die Kapitäne von der Admiralität von Rotterdam bestätigten später, daß sich J. v. Wassenaar im Treffen bei Fehmarn gut verhalten<sup>4)</sup>. Hernach rechtfertigten die Staaten von Holland J. v. Wassenaars Schlachtleitung am Øresund, wie seine weitere Kriegführung, aber Amsterdam, Haarlem, Leiden, Hoorn, Enkhuizen, Edam und Monnikendam erhoben Protest dagegen<sup>5)</sup>. J. de Witt gab sich alle Mühe, um die Beschwerden Amsterdams gegen J. v. Wassenaars Führung zur See 1658/59 niederzuschlagen. Erst 17./III. 1665 soll die ganze Angelegenheit zu seinen Gunsten entschieden worden sein<sup>6)</sup>. 11./21./V. 1659 war der Haagsche Vergleich zwischen England, Frank-

<sup>1)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 71; Zettersten, Bilagor 10, p. 584; vgl. Seemacht in der Ostsee von Kirchhoff, p. 56, aber das Datum, 30./III. nicht zutreffend.

— <sup>2)</sup> Mémoires du chevalier H. de Terlon, I, 254, aber an der Kolberger Heide (Kieler Bucht) wird nicht gekämpft worden sein, dieselbe lag von der Operationsbasis zu weit ab, auch das Datum 27./IV. nicht zutreffend; Journaal van J. v. Wassenaar, p. 77—78, 80; J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., II, 174; Danske Magazin, Femte Raekke, Sjette Bind, andet Hefte, p. 164; Zettersten, p. 426, nach Bjelkenstjernas Journal; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 133. — <sup>3)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. van H. ende W.-V., II, 174; Basnage, I, 566. — <sup>4)</sup> Brieven van J. de Witt, II, 204. — <sup>5)</sup> A. de Wicquefort, II, 515; Basnage, I, 567. — <sup>6)</sup> Brieven van J. de Witt, II, 402—403.

reich und Holland (George Downing, Auguste de Thou, Sohn des Historikers Jacques Auguste de Thou 1553—1617) abgeschlossen worden zu dem Zwecke, den Sund nicht in die Hände einer einzigen Macht fallen und Dänemark wie Schweden nicht vernichten zu lassen. 14./24./VII. 1659 war dieser Vertrag verlängert worden<sup>1)</sup>. J. v. Wassenaar waren hierdurch ohnedies die Hände gebunden und er auf ein sachgemäßes Manövrieren beschränkt worden<sup>2)</sup>.

Man hatte schon 6./XII. 1658 beschlossen, ihn nach Hause kommen zu lassen<sup>3)</sup>. 27./I. 1659 hatte man diesen Entschluß von neuem gefaßt<sup>4)</sup>. Man wollte ihn vermutlich durch einen Oberbefehlshaber mit einer anderen Flotte ablösen<sup>5)</sup>. 3./V. 1659 erteilte man M. de Ruijter eine Instruktion von 11 Artikeln<sup>6)</sup>. Die Rangordnung sollte vorläufig sein: J. v. Wassenaar, Jan Evertsz de Oude, M. de Ruijter<sup>7)</sup>. M. de Ruijter sollte dann an Stelle des heimkehrenden J. v. Wassenaar den Oberbefehl übernehmen<sup>8)</sup>. Es wurden 3 Geschwader gebildet: 1. M. de Ruijter, 2. Jan Evertsz, 3. Jan Cornelisz Meppel. Jan Evertsz<sup>9)</sup> war ärgerlich, daß er M. de Ruijter unterstellt werden sollte<sup>10)</sup>, da er schon lange Jahre über demselben gestanden<sup>11)</sup>. Kortenaar war zum Viceadmiral von Holland für das Kollegium der Maas an Stelle de Withs ernannt worden (s. vorher). Der Viceadmiral dieses Kollegiums hatte die anderen zu befehligen. M. de Ruijter war vor Kortenaars Erwählung schon Viceadmiral von Holland für das Kollegium von Amsterdam gewesen<sup>12)</sup>. Diejenigen von Rotterdam forderten, daß ihm der Oberbefehl über Zeeland als altes Recht bliebe<sup>13)</sup>. Die Flotte bestand aus 39 Kriegsschiffen, jedes Geschwader hatte 13 Kampffahrzeuge, M. de Ruijter hatte 2 Brander, die anderen Geschwaderführer je einen. M. de Ruijter führte die Flagge an der Hauptstenge, Jan Evertsz an der Fockstenge, Jan Cornelisz Meppel an der Kreuzstenge<sup>14)</sup>. Außer den 4 Brandern hatte die

<sup>1)</sup> Journaal van M. de Ruijter, p. 176; Brieven van J. de Witt, II, 130, 140. — <sup>2)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 96. — <sup>3)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXVIII, 265. — <sup>4)</sup> Ibid., IV, XXXIX, 376. — <sup>5)</sup> Vergl. J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V.*, II, 9. — <sup>6)</sup> J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V.*, II, 25. — <sup>7)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 369. — <sup>8)</sup> Ibid., I, 370. — <sup>9)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 377. — <sup>10)</sup> Ibid. — <sup>11)</sup> *Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, 's-Gravenhage 1820*, p. 89. — <sup>12)</sup> *Holl. Mercurius, 1654*, p. 1. — <sup>13)</sup> *Basnage*, I, 567. — <sup>14)</sup> *Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St.*, III, 639; *Leven van M. de Ruiter*, I, 392—393; nicht 40 Kriegsschiffe, wie *Mémoires du chevalier H. de Terlon*, I, 254, und *A Narrative of the Principal actions by Meadowe*, p. 112, falsch berichten.

Flotte noch 8 Flüten bei sich<sup>1)</sup>. Auf letzteren befanden sich 4000 Mann oder 40 Kompagnien unter den Obersten Killigrew und Meteren<sup>2)</sup>. Jan Evertsz fuhr 17./V. 1659 von Zeeland nach Texel zur Vereinigung mit M. de Ruijter<sup>3)</sup>. Letzterer lief um 18.—20./V. aus, um sich an ersteren anzuschließen<sup>4)</sup>. Jan Evertsz begegnete ihm mit wenig Achtung und Freundschaft<sup>5)</sup>. 21./V. suchten die beiden die friesischen Schiffe unter Meppel auf<sup>6)</sup>.

Die holländische Flotte unter M. de Ruijter 1659 im Sund<sup>7)</sup>.

	Kanonen	Mann
Z M. de Ruijter, 't Huis te Zwielen . . . . .	64	280
A Gideon de Wildt, Vicekommodore, Oosterwijk .	60	250
A Pieter van Brakel, Contrekommodore, het Huis te Kruiningen (Groningen) . . . . .	54	230
Z Jan Evertsz de Oude, Zeelandia IV . . . . .	54	263
Flaggkapitän Jan Tijs Mattheus.		
Z Cornelis Evertsz de Oude, Vicekommodore, Vlissingen II . . . . .	42	175
Z Frans Krijnsz Mangelaar I, Contrekommo- dore, Utrecht II . . . . .	44	175
N Jan Cornelisz Meppel <sup>8)</sup> , Oranjeboom . . . . .	36	140
Flaggkapitän Jan Noblet.		
A Jan Gideonsz Verburgh, Amsterdam . . . . .	54	225
A Willem van der Zaan, Tijdverdrijf . . . . .	50	225
A Isaak Sweers, Koevorden . . . . .	50	225
A Dirk Scheij II, Stad en Landen . . . . .	50	225
A Gerbrand Schatter, de Prins te Paard . . . . .	52	225
A Jacob van Meeuwen <sup>9)</sup> , Hilversum . . . . .	52	225

<sup>1)</sup> Leven van M. de Ruiter, I, 376. — <sup>2)</sup> Holl. Mercurius, 1658, p. 169; A Narrative of the Principal actions by Meadowe, p. 113; Leven van M. de Ruiter, I, 396; Leeven en dood der h. gebroeders C. en J. de Witt door E. v. der Hoeven, I, boek, p. 129; J. de Witt par Lefèvre-Pontalis, I, 256. — <sup>3)</sup> Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 91. — <sup>4)</sup> Journaal van M. de Ruijter, p. 171; Leven van M. de Ruiter, I, 376; Brieven van J. de Witt, II, 126. — <sup>5)</sup> Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 92. — <sup>6)</sup> Journaal van M. de Ruijter, p. 171. — <sup>7)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, Inleiding, p. XIV—XV; Leven van M. de Ruiter, I, 368—369; Leven van Cornelis Tromp, p. 198—199; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. Staedt, III, 639. — <sup>8)</sup> Er war geboren zu Hoorn (Til Orlogs under de Ruyter, Dagbogsoptegnelser af Hans Svendsen udgivne ved G. L. Grove, Kjøbenhavn 1909, Inleiding, p. 80). Die eine Schulter stand bei ihm höher als die andere (Bijdragen tot de Geschiedenis van het Nederl. zeezezen door H. J. Broers, Utrecht 1869, p. 124). — <sup>9)</sup> Er war verwandt mit Johan de Witt, da Lodewijk van Beveren, J. de Witts Urgroßmutter eine Schwester von Cornelis van Beveren gewesen, dessen Tochter Alida Jan van Meeuwen, den Vorfahren des Kapitäns geheiratet (Brieven van J. de Witt, II, p. 2, 86; Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, II, 83).

	Kanonen	Mann
A Isbrand de Vries, Gouda II . . . . .	40	190
A Jacob Swart II, de Vrede I . . . . .	40	190
A Jacob van Berchem, de Tromp . . . . .	40	190
A Jacob Andriesz Swart van Edam, de Dom van Utrecht . . . . .	40	190
A Hendrik Gotskens, 't Raadhuis van Haarlem .	40	190
A Jan van Amstel, de Provincien . . . . .	40	190
A Allard Matthijsz, Kampen . . . . .	40	190
A Albert Klaasz de Graaf, Marseveen <sup>1)</sup> (Maarseveen)	40	190
A Barend Cramer, Hollandia V . . . . .	44	190
A Jan Roetering, de Burg van Leiden . . . . .	40	190
A Jan Richewijn, 't Zuiderhuis . . . . .	40	190
A Hugo van Nieuwhof <sup>2)</sup> , Doesborgh . . . . .	40	190
A Jan de Haan <sup>3)</sup> , Haarlem . . . . .	40	190
A Hendrik Adriaansz, Gelderland IV . . . . .	40	190
A Joost Verschuur, Leeuwarden . . . . .	36	150
R Marinus de Clerk, Prins Maurits . . . . .	44	191
R Jacob Simonsz de Wit, Utrecht I . . . . .	44	191
R Adriaan Pols, Gelderland I . . . . .	40	175
R Laurens van Heemskerk, Hollandia N . . . . .	48	212
Z Jacob Pense, Middelburg . . . . .	42	175
Z Leijn Pikke, Ter-Veere . . . . .	42	175
Z Jan Matthijsz, Dordrecht . . . . .	40	175
Z Bastiaan Tuineman, Zierikzee . . . . .	40	175
V Hendrik Bruijnsveldt (Bruijnsveld) <sup>4)</sup> , Oostergo <sup>5)</sup>	54	200
V Jan Jansz Vijselaar, Westergo . . . . .	45	157
V Albert Pietersz de Boer, De Steden . . . . .	42	190

22./V. segelten sie vereinigt nach dem Osten zu<sup>6)</sup>. 29./V. befanden sie sich zwischen Lindenaes (Neus) und Skagens Horn; sie sichteten Hanstholm (Jütland)<sup>7)</sup>. 30./V. waren sie 7 Meilen von

<sup>1)</sup> Auf diesem Schiffe diente auch die 13 Jahre alte Willemtje Gerrits aus Emden (Holl. Mercurius, 1665, p. 76; Engelse, Nederlandse en Munsterse Krakkeelen door Willem Swinnas, Rotterdam 1666, I, p. 40, als Büchschützengehilfe; Gesch. v. h. N. Zeewezen door J. C. de Jonge, II, 29). — <sup>2)</sup> Er hatte einen Bruder, der 1665 als Leutnant fiel, und einen anderen Bruder Willem van Nieuwhof, der 1667 Kommandeur von Seesoldaten war (Gesch. v. h. N. Z. door J. C. de Jonge, II, 130). — <sup>3)</sup> Geboren zu Gouda (Til Orlogs under de Ruyter, Dagbogsoptegnelser af Hans Svendsen, p. 51, sein Schiffsjournal befindet sich in der Universitätsbibliothek zu Kopenhagen (Journaal van M. de Ruijter, p. 266). — <sup>4)</sup> De Navorscher, 48e Jaarg., Utrecht 1898, p. 197. — <sup>5)</sup> 2' kürzer als de Eendracht III (L. v. Aitzema, V, XXXV, 441). — <sup>6)</sup> Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., III, 639. — <sup>7)</sup> Journaal van M. de Ruijter, p. 174.

Flekkerø entfernt. 31./V. segelten sie östlich von Hirshals (Hirsthals) und kamen 1./VI. bei Gle-Skagen an<sup>1)</sup>. 2./VI. fuhren sie um Skagens Horn zwischen Laesø und Fyrskib Trindelen hindurch<sup>2)</sup>. 4./VI. befanden sie sich zwischen Laesø und Anholt<sup>3)</sup>, 7./VI. zwischen Stavnsbøved und Grenaa (Jütland)<sup>4)</sup>, 10./VI. zwischen Hjelm und Vejro östlich von Samsø<sup>5)</sup>, 13./VI. zwischen Vejro und Sejrø<sup>6)</sup>, 16./VI. zwischen Sejrø und Røsnaes (Seeland). 17./VI. waren sie 1 $\frac{1}{2}$  Meilen nördlich von der Insel Romsø (östlich von Fünen)<sup>7)</sup>. 20./VI. vollzog sich die Vereinigung M. de Ruijters mit J. v. Wassenaar und Egbert Meeuwsz Kortenaar bei der Insel Sprogø zwischen Kertemind und Korsør (Store Belt)<sup>8)</sup>. M. de Ruijter mußte diese Fahrtrichtung einschlagen wegen der schwedischen wie englischen Flotte. 24./VI. verlor J. v. Wassenaar das Schiff Deutecum. Letzteres war im Verein mit de jonge Prins I auf Brandwache zwischen Endelave und Aebelø gewesen. Die Schweden überraschten sie, de Jonge Prins flüchtete sich in Horsens Fjord (Jütland), Deutecum in Vjele Fjord (Jütland). Hier wurde letzteres angezündet, um nicht eine Beute der Feinde zu werden<sup>9)</sup>.

Edward Mountagu soll den Holländern im Manövrieren überlegen gewesen sein<sup>10)</sup>. Als er die Nachricht erhalten von der Absetzung des Protektor Richard Cromwell<sup>11)</sup>, beschloß er heimzukehren und gab als Grund für seinen Entschluß Mangel an Lebensmitteln an<sup>12)</sup>. Die Kunde von den inneren Unruhen seines Landes und seine geheime Neigung, für Charles II. Thronbesteigung zu wirken, waren die wahre Ursache<sup>13)</sup>. Er wurde nicht abberufen<sup>14)</sup>, sondern kehrte ohne Order zurück. Um 25./VIII./4./IX. segelte er ab<sup>15)</sup>. Er fuhr an Skagens Horn<sup>16)</sup> vorbei. Um 9./19./IX. erschien er wieder in Hollesley-bay oder Ovfjord-Haven<sup>17)</sup>. Karl X. Gustaf beschloß infolgedessen äußerste Schritte zu tun, um mit den Holländern zu einem Vergleich zu kommen. Er sandte seinen tüch-

<sup>1)</sup> Ibid., p. 175. — <sup>2)</sup> Ibid., p. 176. — <sup>3)</sup> Journaal van M. de Ruijter, p. 177; Zettersten, p. 430, aber das Datum 20./V. unrichtig. — <sup>4)</sup> Journaal van M. de Ruijter, p. 179. — <sup>5)</sup> Ibid., p. 180. — <sup>6)</sup> Ibid., p. 182. — <sup>7)</sup> Ibid., p. 183. — <sup>8)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 102; Leven van M. de Ruijter, I, 395. — <sup>9)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 106, 109; Leven van M. de Ruijter, I, 396. — <sup>10)</sup> The life of E. M., first earl of Sandwich, by Harris, II, 296. — <sup>11)</sup> Ibid., I, 128. — <sup>12)</sup> Holl. Mercurius, 1659, p. 135; Brieven geschreven tusschen J. de Witt en de Gevolm. v. d. St., 's-Gravenhage, 1725, VI, 164. — <sup>13)</sup> Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht, 25. Jaarg., 1869, V. Reeks, V. Deel, p. 782. — <sup>14)</sup> Stenzel, Seekriegsgesch., III, 135, behauptet dies fälschlich. — <sup>15)</sup> Holl. Mercurius, 1659, p. 135; vgl. Zettersten, p. 434, 26./VIII.; Stenzel, Seekriegsgesch., III, 135, 24./VIII. — <sup>16)</sup> The life of E. M., first earl of Sandwich, by Harris, I, 129. — <sup>17)</sup> Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht, 1869, V. Reeks, V. Deel, p. 782.

tigsten Diplomaten Petrus Julius Cojet nach Holland und versprach den Generalstaaten Zollfreiheit im Sund, die Festung Glückstadt an der Elbe, die Grafschaft Oldenburg und die Insel Fünen, wenn sie ihm freie Hand gegen Dänemark lassen würden<sup>1)</sup>. Cojet war 1618 in Moskau geboren. Er stammte aus einer einfachen brabantischen Familie, die aus religiösen Gründen ausgewandert. Er war mit Johan de Witt befreundet, mit dem er zusammen in Leiden studiert. Er hatte 12 Kinder, aber kein Vermögen. Er war erfahren im Geschäft, wurde 1656 von Oliver Cromwell als Lord of Lynbygord and Bengsboda geadelt (The Fasti Oxonienses, ed. by Philip Bliss, London 1820, II, 300) und besaß das hauptsächlichste Vertrauen Karls X. Gustaf<sup>2)</sup>. Adriaan Bankert erhielt 13./IX. den Auftrag, Cojet nach Holland hinüberzu geleiten. In Gesellschaft des letzteren befand sich Friedrich II., Silberbein, von Hessen-Homburg<sup>3)</sup>. Nach einer ungeheuer lebensgefährlichen Fahrt kam Adriaan Bankert 22./X. in Texel an<sup>4)</sup>. Er bekam für Cojets glückliche Überführung von Karl X. Gustaf einen Ehrenpfennig, 400 Reichstaler wert, und die Schiffsbesatzung in Summa 300 Reichstaler<sup>5)</sup>. Die Verhandlungen zwischen den Generalstaaten und Cojet führten jedoch zu keinem Erfolg. 10./X. 1659 wurde für genügend befunden, ca. 48 Kriegsschiffe unter de Ruijter noch im Øresund zu lassen<sup>6)</sup>. 19./X. 1659 nahm daher J. v. Wassenaar Abschied von letzterem<sup>7)</sup>. 20./X. befand er sich mit den zur Heimkehr bestimmten Schiffen bei Dragør<sup>8)</sup>. Jan Evertsz schloß sich ihm an<sup>9)</sup>. Abends erschien J. v. Wassenaar vor Kopenhagen<sup>8)</sup>. Frederik III. beschenkte ihn mit 30 000 Gulden und verlieh seinem Sohne eine jährliche Leibrente von 3000 Gulden<sup>10)</sup>. 1./XI. 1659 fuhr J. v. Wassenaar von Kopenhagen ab<sup>11)</sup>. und kam mittags an Helsingborg vorbei<sup>12)</sup>. 2./XI. morgens befand

<sup>1)</sup> Journaal van M. de Ruijter, p. 214; Oud-Holland, 1902, III. Aflev., p. 147—151; nach Thurloe, A C. of the St. Papers, II, 775. — <sup>2)</sup> The life of E. Hyde, earl of Clarendon, written by himself, Oxford 1857, II, 374, 375; Lettres, Mémoires et négociations de Mr. le comte d'Estrades, London 1743, V, 348; Mémoires du Marquis de Pomponne, publiés par Mavidal, Paris 1860, II, 441; Basnage, I, 803. — <sup>3)</sup> Journaal van M. de Ruijter, p. 214, 221; Oud-Holland, 1902, III. Aflev., p. 150 — <sup>4)</sup> Journaal van M. de Ruijter, p. 221; Oud-Holland, 1902, III. Aflev., p. 150. — <sup>5)</sup> Oud-Holland, 1902, III. Aflev., p. 151. — <sup>6)</sup> J. de Witt, Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V., II, 135. — <sup>7)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 154; Journaal van M. de Ruijter, p. 227. — <sup>8)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 154. — <sup>9)</sup> Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 186. — <sup>10)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 155. — <sup>11)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXIX, p. 425; Basnage, I, 566. — <sup>12)</sup> L. v. Aitzema, IV, XXXIX, p. 417. — <sup>13)</sup> Journaal van J. v. Wassenaar, p. 158.

er sich bei Laesø, nachmittags bei Skagens Hörn, 3./XI. mittags bei Hanstholm (Jütland)<sup>1)</sup>. 13./XI. nachmittags segelte er in den Hafen von Goeree<sup>2)</sup>. 23.—24./I. 1660 empfing er für seinen Seezug nach Dänemark den Dank von den Generalstaaten<sup>3)</sup>. Nach J. v. Wassenaars und Jan Evertsz' Heimkehr wurde Cornelis Evertsz de Oude der 2. im Rang<sup>4)</sup>. M. de Ruijter war unterdessen zu der Einsicht gekommen, daß der Schwedenkönig durch die Wegnahme Fünens der Annahme eines Friedens bedeutend geneigter werden würde. Er beschloß 9./XI. 1659 einen Versuch auf Kerteminde (Kjerteminde, Fünen) zu machen<sup>5)</sup>. 10./XI. mittags erschien er vor dieser Stadt<sup>6)</sup>. Es wurden Boote und Schaluppen zur Landung ausgesetzt, sie kamen bis auf einen Pistolenschuß von der Stadtbrücke heran. Die Schweden gaben heftiges Feuer auf die Boote und Schaluppen. M. de Ruijter befahl „valt aen mannen“. Henri de Fleury, de Culan, seigneur de Buat, sprang als erster in das Wasser und rief: „Folgt mir“<sup>7)</sup>. Letzterer, geboren in Frankreich und erzogen in Holland (The life of Edward, Hyde, earl of Clarendon, written by himself, Oxford 1857, II, 249), war Page des Prinzen Frederik Hendrik von Oranien sowie Vorleger an der fürstlichen Tafel gewesen, 1651 wurde er Kapitän der Leibwache. Er war verheiratet mit Elisabeth Musch, Tochter des Griffier Cornelis Musch und Enkelin des Ratspensionärs Cats<sup>8)</sup>. Ihm nach kamen Oberstleutnant Ween und andere<sup>9)</sup>. M. de Ruijter konnte bei Kerteminde landen<sup>10)</sup>. Es wurde 11./XI. genommen<sup>11)</sup>. Auch Cornelis Evertsz de Oude hatte hervorragenden Anteil an der Einnahme dieser Stadt<sup>12)</sup>. Darauf brachte de Ruijter das Fort Knudshoved, südöstlich von Nyborg, welches den Eingang zum Slipshavn in Nyborg Fjord beherrschte, zum Schweigen<sup>13)</sup>. Nun konnte er 25./XI. in den Hafen von Nyborg einfahren und die Stadt beschießen, bis dieselbe kapitulierte. Nach dem Fall

<sup>1)</sup> Ibid., p. 159. — <sup>2)</sup> Ibid., p. 162. — <sup>3)</sup> J. de Witt, *Secrete Resolutien van de Edele Groot Mog. H. St. v. H. ende W.-V.*, II, 164. — <sup>4)</sup> *Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge*, p. 183. — <sup>5)</sup> *Journal van M. de Ruijter* p. 235. — <sup>6)</sup> Ibid. — <sup>7)</sup> *Journal van M. de Ruijter*, p. 236; *Histoire de la vie et de la mort des 2 frères C. et J. de Witt par Théodore Verhoeven*, Utrecht, 1709, I, 170. — <sup>8)</sup> A. de Wicquefort, II, 618, III, 255; *Kronijk van het Historisch Genootschap te Utrecht*, 1869, V. Reeks, V. Deel, p. 600; *Historische Studien door Mr. Dirk Veegens*, uitgegev. door Jacob Dirk Veegens, 's-Gravenhage 1885, I, 131, 149, 156, 157. — <sup>9)</sup> *Mémoires du chevalier H. de Terlon*, I, 251, 267. — <sup>10)</sup> *Leeven en dood der h. gebroeders C. en J. de Witt door E. v. der Hoeven*, I. boek, p. 130; Stenzel, *Seekriegsgesch.*, III, 135. — <sup>11)</sup> *Journal van M. de Ruijter*, I, 236. — <sup>12)</sup> *Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge*, p. 188. — <sup>13)</sup> *Life of M. de Ruyter by Grinnell-Milne*, London 1876, p. 85.



Nyborgs wurden die Verbündeten innerhalb 15 Tage Meister von ganz Fünen<sup>1)</sup>. M. de Ruijter wurde von Frederik III. aus diesem Anlaß mit einer goldenen Kette und Schaumünze beschenkt<sup>2)</sup>, ebenso Cornelis Evertsz de Oude<sup>3)</sup>. Trotz dieses Verlustes konnte sich jedoch Karl X. Gustaf nicht dazu verstehen, die für einen Abschluß des Friedens nötigen Zugeständnisse zu machen. 25./I. 1660 wurde er von einem heftigen Schnupfen, Fleckfieber und Brustwassersucht befallen<sup>4)</sup>. 23./II. 1660 starb er zu Göteborg<sup>5)</sup>. Neben den kriegerischen Unternehmungen wurden die Friedensverhandlungen fortgesetzt. Im Februar brach große Krankheit in der holländischen Schiffsbesatzung vor Kopenhagen aus. Kapitän Jacob van Berchem starb, selbst de Ruijter wurde krank, an Bord von Jan de Haans Schiff war das Elend am größten<sup>6)</sup>. 1660, 15./III. sondierten M. de Ruijter, Cornelis Evertsz de Oude und Jacob van Meeuwen den Hafen von Landskrona<sup>7)</sup>. 4./V. bekam M. de Ruijter Befehl, das Aussegeln der Schweden aus diesem Hafen zu hindern<sup>8)</sup>. Aber 20./VI. gelang es, Bjelkenstjerna, die Blockade zu durchbrechen und mit einem Teil der Flotte nach Stockholm zu entkommen<sup>9)</sup>. Inzwischen war der Friede auch mit Holland zustande gekommen. Frederik III. erteilte an M. de Ruijter den Adelsbrief mit Wappen und bewilligte ihm ein Jahresgehalt von 800 Reichstalern<sup>10)</sup>. 13./VIII. segelte die holländische Flotte unter de Ruijter von Kopenhagen ab<sup>11)</sup>, 3./IX. 1660 erschien dieselbe vor Vlie<sup>12)</sup>. In dem Kriege gegen Schweden hatte Holland viel von seinem früheren Ansehen zur See, welches es im ersten englischen Kriege eingebüßt hatte, wieder zurück-erlangt.

---

1) Journaal van M. de Ruijter, p. 244. — 2) Ibid., p. 253. — 3) Levensbeschrijving van J. en C. Evertsen door J. C. de Jonge, p. 191; Gedenkstuk van Neêrlands Heldendaden ter zee door G. E. Gerrits, Amsterdam 1831, II, 77. — 4) Histoire de la vie et de la mort des 2 frères C. et J. de Witt par Théodore Verhoeven, I, 177. — 5) Ibid.; Journaal van M. de Ruijter, p. 266. — 6) Leven van M. de Ruiter, I, 497. — 7) Journaal van M. de Ruijter, p. 269. — 8) Ibid., p. 284. — 9) Ibid., p. 297. — 10) Ibid., p. 308; Leven van M. de Ruiter, I, 498. — 11) Journaal van M. de Ruijter, p. 308. — 12) Ibid., p. 315.

## Verzeichnis der Personen- und Schiffsnamen, sowie der weniger bekannten und besonders wichtigen Ortsnamen.

- Aartsengel Michiel, Schiff 327, 365, 391.  
 Abel, Vader, Kapitän 556, 561, 616.  
 Ableson, James, Kapitän 628, 695.  
 Abernethy 144.  
 Acadia (Akadien) 74, 75, 87.  
 Acanny 107.  
 den Achilles, Schiff 366, 396, 435.  
 van Ackeren (Akere), Jan, Schiffer 327, 398.  
 Adam and Eva, Schiff 290.  
 Adams, Leutnant 35.  
 Adams, John, Kapitän 628.  
 Adams, Thomas, Kapitän 695.  
 Adelaar, Jan, Kapitän 705.  
 Adja 62, 63, 65.  
 Admiraal, Jan, Kapitän 557, 592, 598, 617.  
 Adriaan, Jan, Kapitän 619, 661, 672.  
 Adriaansz, Albert, Kapitän 298.  
 Adriaansz, Hendrik, Kapitän 770.  
 Adriaansz, Jacob, Schiffer u. Kapitän 398, 561, 592.  
 Adriaansz, Jan, Stückmeister 36.  
 Adriaansz, Jan Willem, Kapitän 557, 597.  
 Adriaansz, Willem, siehe Warmont.  
 Advantage (Concord), Schiff 286, 354, 447, 465, 490, 606, 630, 651, 657, 665.  
 Adventure I, Schiff 35, 286, 445, 571, 628, 765.  
 Adventure II of London (Merchants Adventure), Schiff 575, 602, 632.  
 Advice, Schiff 35, 286, 445, 468, 471, 472, 474, 495, 496, 571, 593, 627, 765.  
 Aebelø 771.  
 Aemilia I, Schiff 181.  
 Aemilia II, Schiff 560, 596.  
 Aerø 767.  
 van Aerssen, Herr van Sommelsdijk, François 120, 127.  
 van Aerssen, Herr van Sommelsdijk, Cornelis, Gouverneur 127.  
 Agguncia 75.  
 Agra (Agrah) 88.  
 Ahanta (Antha) 62, 65.  
 van Aitzema, Leo 22, 51.  
 Ajuthia 58.  
 Åker 728.  
 Akkra (Oussy) 63, 64, 65.  
 Alba, Ferd. Alvarez de Toledo, duque d' 179.  
 Albertina, Schiff 325, 361, 396, 435.  
 Albertsz, Cornelis, Kapitän 425.  
 Albertsz, Lucas, Kapitän 322, 327, 364, 388, 420, 435, 493.  
 Albrecht II. von Mecklenburg-Schwerin 93.  
 Aldersz (Haldersen), Nicolaas (Klaas) von Hoorn, Kapitän 622, 648, 658, 659, 668, 670, 705, 716, 747, 754.  
 Aldersz (Albertsz) Pieter, Kapitän 33, 34, 36, 37, 297, 395, 434, 468, 498.  
 von Alefeldt, Frederik, Generalmajor 751.  
 Alexander III. of Scotland 53.  
 Alexandrette (Iskanderun) 104, 105, 506.  
 Alexei Michaelowitsch 141.  
 Alhucemas 696.  
 Aliceholt 145.  
 Alkins, Elizabeth (Parliament Joan) 596.  
 Alkmaar, Schiff 37, 716.  
 Allaway 82.  
 Allen, Francis, Kapitän 765.  
 Allen, Thomas, Kapitän 116.  
 Amarant (Amarantha), schw. Schiff 722, 727 740, 745, 750, 754.  
 Amboina 16, 17, 18, 19, 57, 58, 59, 688.  
 van Amerongen, Abgeordneter 551.  
 Ames (Amis), John, Kapitän 765.  
 Ames, Joseph, Kapitän 576, 633.  
 Amity, Schiff 279, 317, 447, 576, 590, 594, 695.  
 van Amstel, Jan, Kapitän 770.  
 Amsterdam, Schiff 294, 327, 365, 618, 655, 670, 769.  
 Amsterdam, Brander 325, 367.  
 Amsterdam, Advisboot 561.  
 Amsterdam-eiland 98.  
 Amsterveen 128.  
 Anamabu (Anemaboe, Anomboë) 62, 63, 64, 65.  
 Andrew (St.-Andrew), Schiff 35, 285, 351, 374, 376, 405, 574, 631, 645, 652, 658, 665, 695.  
 Anegada 68.  
 Angel, Schiff 449.  
 Angola 65.  
 Anguilla (Snake-Island) 68, 118.  
 Ångermanland (Angermania), schw. Schiff 726, 727.  
 Anholt 712, 771.  
 Ankonuskill 80.  
 Ann and Joyce (Wapen en Blijdschap), Schiff 318, 446, 572, 602.  
 Annapolis (Port-Royal) 74, 75.

776 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- Anne of England 390, 402.  
 Anne Percy (Piercy), Schiff 319, 447, 465, 573.  
 Anno-Bom (Insel) 66.  
 Anschang 62, 63.  
 Anslø 177.  
 Antelope, Schiff 281, 345, 402.  
 Anten 62, 65.  
 Anthony Bonadventure of London, Schiff 286, 353, 407, 412, 413, 416, 417.  
 Antigua 68.  
 Antoine, le grand bâtard de Bourgogne 132.  
 Antonius (Antonis) Bonadventure, Schiff 619, 657, 670.  
 Evert Antoniusz (Antonisz) siehe Marre.  
 Gabriel Antoniusz (Antonisz, Teunisz, Tourmisz), Kapitän 325, 365, 396, 435, 483, 489.  
 Anvers (Antwerpen) 90, 104, 105, 132, 188.  
 Apollo, schw. Schiff 721, 727.  
 Appelboom, Harald, Gesandter 293.  
 Appievaco (Aprouak) 67.  
 Appelton, Henry, Kapitän 502, 503, 506, 507, 508, 511, 512, 513, 516, 519, 520, 523, 525, 526, 527, 529, 530, 532, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541.  
 Archangel, Kapitän 71.  
 Archangel, Schiff 425.  
 Archangelsk (St.-Michaels Kloster) 16, 86, 100, 101, 102.  
 Archer, Anthony, Kapitän 287, 355, 765.  
 Arendsz, Pieter, Kapitän 368.  
 Argall, Sir Samuel, Gouverneur 71, 74.  
 Arguin (Argyn) 65, 118.  
 Armagaon (Armagon) 57.  
 Armeveillers, vermutl. Kapitän 711.  
 Armenveruis 79.  
 Arms of Holland, Schiff 349, 576, 692.  
 Arms of Rotterdam, früherer Ostindienfahrer 109.  
 Aruba (Oruba) 70.  
 Arundel-on-Arun 564.  
 sambuga, Diego 64.  
 Ascham, Anthony, Gesandter 691.  
 Ashford-on-Stour 282.  
 Ashley (Apseley), Oberst 24, 27.  
 Assini 65.  
 Assistance, Schiff 286, 444, 468, 471, 495, 573, 594, 602, 603, 630, 765.  
 Assurance, Schiff 35, 286, 291, 314, 348, 353, 446, 472, 574, 602, 605, 631, 652, 665, 765.  
 Atjih 60.  
 Augustin, victualler 692.  
 Aukes (Douwes), Douwe, Kapitän 327, 334, 335, 364.  
 Avervrach 341.  
 Axim 65.  
 Ayscue, Sir George, Admiral 118, 119, 160, 194, 279, 280, 281, 282, 304, 306, 307, 308, 314, 315, 316, 317, 322, 332, 336, 339, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 356, 357, 360, 604, 760.  
**B**  
 Baccaloos (Baccalarearium) 75.  
 Bachelor, Schiff 315.  
 Backen, Jan, Kapitän 621.  
 Backer, Klaas, Kapitän 716, 738.  
 Baco (Bacon), Lord of Verulam, Francis 71.  
 Badiley, Richard, Kapitän 117, 422, 505, 506, 507, 510, 511, 512, 513, 514, 516, 517, 518, 519, 520, 523, 524, 525, 526, 527, 529, 530, 532, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 551, 552, 694, 695, 696.  
 Badiley, William, Kapitän 354, 355, 380, 381, 387.  
 Bäck, Johan, Kaptän 724.  
 Bär (Beer), Johan, Kaptän 721.  
 Bären-Insel (Beeren-eiland) 98.  
 Baily (Bailly), Simon, Kapitän 573, 630.  
 Baijners, Kapitän 619, 661, 672.  
 Bahama (Lukayos), Inseln 68.  
 Bahia 68.  
 Balasor 57.  
 Balk (Balck), Auke (Aucke, Augustin), Kapitän 294, 313, 395, 402, 425, 426, 435, 469, 470, 474, 487, 498.  
 Ball, Andrew, Kapitän 35, 402, 442, 462, 496.  
 Ball, George 57.  
 Lord Baltimore, Cecilius 72, 73.  
 Bamford, James, Kapitän 633.  
 Banjer-Massing (Baritto) 58.  
 Bankert, Adriaan, Kapitän 236, 296, 310, 311, 330, 367, 394, 426, 432, 619, 650, 651, 655, 657, 670, 700, 715, 738, 761, 762, 772.  
 Bankert, Joost, de Jonge, Kapitän 326, 330, 361, 394, 401, 420, 432, 471, 483, 487, 498.  
 Bantam 57.  
 Barbados 68, 87, 118, 119, 194, 279, 315, 344, 425, 693.  
 Barbadu 68.  
 Barck, Jöran Olofsson, schw. Major 724.  
 Bardesius (Bordeus), Hector, Kapitän 36, 295, 361, 367, 395.  
 Bardoel, Bastiaan, Kapitän 36, 295.  
 Barendsz, Pauwel, Schiffer 36.  
 Barendsz, Willem, Seefahrer 76.  
 Barrett, Matthew, Schiffer 527.  
 Barker, John, senior, Kapitän 445, 464, 496.  
 Barker, John, junior, Leutnant 445, 464, 496.  
 Barkstead, Reg. 578.  
 Barnstaple 83.  
 Barrett, Edmund, Kapitän 287.  
 de Barterij (Bertrij), Ernestus Adriaansz, Kapitän 296.

VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN 777

- Bartelsz, Lambert (Lambrecht) von Vlissingen 296, 310, 312, 394, 432, 552, 558.  
 Bas (Batz), Insel 323, 332, 340, 426, 440.  
 Basra (Bassora) 60.  
 Bassis, Goldschmied 69.  
 Batavia 59, 109, 110.  
 Batjan (Batsjan) 58.  
 Batten (Battin), Charles (Robert) Kapitän 406, 411, 412, 416.  
 Batten, William, Admiral 115, 116.  
 Baxter, Reg. 578.  
 Bayley, Thomas, Kapitän 446.  
 Bayme, John, Schiffer 446, 472, 496.  
 Bear, Schiff 544, 571, 628, 692.  
 Becke (Becke), Cornelis, Kapitän 323, 326, 361, 397.  
 Becke (Beks, Beckx), Hans Karelsz, Kapitän 315, 325, 342, 343, 436, 493.  
 Becke (Beck), Robert, Kapitän 572, 629.  
 Beckman, Martin, Kapitän 176.  
 Beckman, Vincent, Kapten 725.  
 Beleveld (Belevelt) Kapitän 366, 369.  
 Bembridge-Point 316.  
 Bendish, Schiff 525.  
 Benjamin, Schiff 575, 633.  
 Berbice 67, 106.  
 van Berchem, Jacob, Kapitän 737, 770, 774.  
 Berckman (Berckmann), Otto, von Middelburg, Kapitän 298, 397.  
 Berg (Bergentjerna), Johan Olofsson, Kapten 722.  
 van den Berg, Michiel Franz, Kapitän 704.  
 Bergen-op-Zoom 132.  
 Berkeley, Sir William, Gouverneur 120.  
 Bermudas-Inseln (Somers-islands) 74, 84, 120.  
 Berry-Head 348.  
 de Besche, Willem Gillisz 102.  
 Beuckelszoon, Willem 93, 94.  
 Beukery (Richborough) 553.  
 van Beuningen, Koenraad, Gesandter 23, 611, 678, 681, 705, 706, 707.  
 Bevan, Isaac, Freiwilliger 572, 593.  
 Bevan, Rowland, Kapitän 572, 629.  
 van Beveren, Karel, Freiwilliger 619, 657.  
 von Beveringh (Beveringh), Hieronijmus (Jeronimus), Gesandter 683, 684, 685, 687, 688, 689.  
 Beversfuijck 79.  
 Fort Beversreede 79, 80.  
 Beverswijk 79.  
 Biervliet 93, 94.  
 Bikker, Andries 128.  
 Bikker, Cornelis, Herr van Zwieten, Bürgermeister 128.  
 Bilesköld, Johan Simonsson, Kapten 722.  
 Binz 11, 12.  
 Bird, Oberst 119.  
 Bishop, George, Schiffer 445, 473, 496.  
 Bitter, Hendrik, von Haarlem, Kapitän 623, 645, 646, 660.  
 de Bijle, Advocaat-Fiscaal 556, 598.  
 Bjelke, Hendrik, d. Admiral 745, 748, 751, 755, 756, 767.  
 Bjelkenstjerna, Klas Hansson, Amiral 709, 720, 724, 733, 734, 735, 736, 737, 760, 767, 774.  
 Bjönram, Arvid, Kapten 724.  
 Black-Raven, Schiff 628.  
 Blackwell 148.  
 Blagg (Blagge), Edward, Kapitän 407, 414, 571, 627, 692, 764.  
 Blake, Benjamin, Kapitän 35, 285, 351, 406, 418, 692.  
 Blake, Robert, senior, Admiral 34, 35, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 116, 117, 118, 119, 230, 231, 252, 257, 262, 269, 282, 283, 284, 285, 288, 289, 292, 293, 304, 308, 312, 313, 314, 315, 322, 341, 342, 343, 345, 346, 347, 348, 349, 356, 357, 362, 363, 364, 371, 372, 374, 378, 383, 384, 386, 387, 400, 401, 404, 405, 407, 408, 410, 411, 413, 416, 418, 419, 422, 430, 440, 441, 442, 455, 456, 458, 459, 460, 461, 462, 464, 480, 482, 488, 489, 490, 491, 495, 496, 506, 525, 541, 547, 568, 569, 585, 586, 591, 593, 603, 604, 664, 694, 695, 696, 697.  
 Blake, Robert, junior, Leutnant u. Kapitän 35, 586, 593, 695.  
 Blake, Shadrach (Sydrach), Kapitän 575, 632, 764.  
 Blanc-Nez 280, 345.  
 den blauwen Arend, Schiff 623, 661.  
 Blavet (Lorient) 84.  
 van Blocker, Pieter Adriaansz (Arends), Kapitän 297, 310, 366, 396, 436.  
 Blok von Zeeland, Contrekommodore 509, 514.  
 Blok, Joris, Kapitän 616, 661, 672, 704.  
 de Blok, Schiff 617, 661.  
 Blomaert (Bloemmaert), Samuel 78.  
 Blome, Contreadmiral 703.  
 Blondel, Franciscus 223.  
 Blossom of London (Verworpeping), Schiff 576, 633.  
 Bockhorn, Johan, Kapten 726.  
 Body, John, Schiffer 586, 593.  
 de Boer, Albert Pietersz, Kapitän 705, 770.  
 de Boer, Andries, Kapitän 509, 517.  
 de Boer, Cornelis Jacobsz, Kapitän 716.  
 de Boer, Jacob (de Groote Boer), Kapitän 509, 514, 515, 516, 528, 538, 541, 542, 677.  
 Boerman (Baerman), Jan Jansz, Kapitän 295, 434, 436, 617, 676.

- Bogaart, Dirk, Kapitän 290, 705, 716, 745, 749.  
 Bogaert, Kapitän 528, 538.  
 Bogaert, Frederik, Kapitän 37, 295, 556.  
 Boisot, Lodewijk, Admiral 591.  
 Boije, Krister, Kapten 722.  
 Bolle, Gerrit Jacobsz, Kapitän 298.  
 Bolt-Head 348.  
 Bommel (Bommenede, Bommenez) 55, 386.  
 Bommel, Schiff 557, 617, 655.  
 Bonadi, Mattes, Corporal u. Consul 104.  
 Bonaire (Buen-Ayre) 70.  
 Bonkier (Boukier), Jan, Kapitän 617.  
 Bont, David Jansz, Kapitän 509, 514, 517.  
 Bont, Willem Willemsz, Kapitän 298.  
 Bonteboer (Bontebotter), Pieter Teunisz (Jansz), Kapitän 425, 521, 522, 528, 534.  
 Boon, Thomas, Staatscommissar 766.  
 Boot (Boodt, Boet), Jan (Jacob) Klaasz, Kapitän 396, 399, 425, 436.  
 't boot 't verken, Brander 298.  
 Boreel, Jacob, Gesandter 141.  
 Boreel, Willem, Gesandter 23.  
 van den Bosch (Bos, Basch), Adriaan, Kapitän 617, 705.  
 Boshuisen (Boshuijsen), Jacob, Kapitän 711, 712, 715, 738.  
 Boukhorst, Hugo Jansz, Kapitän 321.  
 Bourgneuf-en-Retz 103.  
 Bourgoigne (Burgomin), Jan, Kapitän 396.  
 Bourne, Bartholomew Leutnant 290, 444.  
 Bourne, John, Kapitän 286, 290, 444, 471, 496, 570.  
 Bourne, Nehemiah, Contreadmiral 33, 34, 35, 38, 39, 40, 45, 46, 48, 285, 290, 351, 372, 375, 376, 405, 410, 563, 605.  
 Boutry 62.  
 Bovey, Chr, clerk 510.  
 Bowen, Peter, Leutnant u. Kapitän 406, 412, 416, 765.  
 Bowry, John, Kapitän 318, 336.  
 Brackman, Daniel Cornelisz, Kapitän 296.  
 Bradford, Schiff 765.  
 de Brak, Schiff 557, 622, 659, 705.  
 Brake-Head 307.  
 van Brakel (Brakel, Braeckel, Braechel), Pieter (Jan), Kapitän 557, 592, 598, 617, 737, 769.  
 Brancaccio (Brancattio), Francisco Battista 517, 518.  
 Branckes (Brinckes), Poppe, Kapitän 622, 661, 672.  
 von Brandenburg-Schwedt, Philipp Wilhelm 126.  
 Brandley (Brandly), William, Kapitän 35, 286, 291, 353, 568, 627.  
 Brazil, Schiff 279, 318, 447, 575, 604.  
 Breda, Grafschaft 131.  
 Breda, Ostindienfahrer 310, 311, 313.  
 Breda, Schiff 622, 716, 744, 748, 749, 755.  
 Bredal, Peter, d. Contreadmiral 751.  
 Brederode, früherer Ostindienfahrer 32, 36, 38, 39, 42, 48, 109, 213, 294, 309, 357, 361, 363, 365, 369, 392, 395, 412, 418, 433, 436, 461, 463, 479, 489, 492, 498, 552, 556, 581, 591, 616, 644, 645, 646, 648, 654, 661, 662, 670, 704, 714, 734, 735, 736, 747, 748, 749.  
 van Brederode, Johan Wolfert, Feldmarschall 120, 129, 612.  
 Bree-Veertien 549, 565.  
 Brefin, Kastell 343.  
 Bressa-Sound (Bracies-Ree) 94, 292, 566.  
 Breukelen 79.  
 Briar, Schiff 319, 343, 407.  
 Bridgwater, Schiff 695, 764.  
 Bristol, Schiff 212, 675.  
 British Honduras (Balize) 68.  
 Broadridge (Braderedge), Schiffer 442, 462, 496.  
 Brömsebro 703, 706, 707.  
 Brøndbyøster 750.  
 Brouage 55.  
 van den Broucke (Broeck), Joris Pietersz, Kapitän 321, 325, 340, 362, 365.  
 Brough-Ness (Boyens, Boekeness) 93, 291, 312.  
 Brouwer, Cornelis Jansz (Jacobsz), Kapitän 36, 295, 555.  
 Browne (Brown), Arthur, Kapitän 572, 628.  
 Browne, George, Schiffer 406, 446, 574, 594.  
 Browne, George, Kanonengießer 197.  
 Browne, Zachary, Kapitän 406, 418.  
 Bruijnsveld (Bruijnsvelt, Bruijnscret), Adriaan, Kapitän 366, 368, 369, 396, 435, 622, 661, 672, 716, 744, 749.  
 Bruijnsveld (Bruijnsvelt), Hendrik, Kapitän 368, 745, 770.  
 Brzec 101.  
 Buat, Henri de Fleury, de Culan, seigneur de 773.  
 Buchan-Ness 283.  
 Buckingham, George Villiers, 2<sup>nd</sup> duke of 30, 134, 706.  
 Bugia 696.  
 Buijs, Ruth Jacobsz, Kapitän 296, 361, 365, 395.  
 de Bul (Gul) siehe de zwarte Bul van Middelburg.  
 Bullestrat, Zimmermann 69.  
 Bulter (Bulker), Joost, von Groningen, Kapitän 560, 582, 583, 597.  
 Buoy of the Nore-Sand 423, 453.  
 Buren 131.  
 de Burcht, Schiff 434, 468, 469, 472, 497.

VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN 779

- de Burg (Burcht) van Alkmaar I, Schiff 297, 366, 377.  
 de Burg (Burcht) van Alkmaar II., Schiff 705.  
 de Burg (Burcht) van Leiden, Schiff 704, 770.  
 Burges, Roger 119.  
 Buskill, Nathan, Kapitän 287, 354.  
 Busta-voe (Buijshaven) 311.  
 Butt, John, Schiffszimmermann 527.  
 Button, Edmund, Leutnant u. Kapitän 35, 47, 448, 472, 496.  
 Cabo Blanco 66, 118.  
 Cabo Corso siehe Cape-Coast-Castle.  
 Cabo de Finisterre 85, 104.  
 Cabo de Gata 117.  
 Cabo de Palos 117.  
 Cabo de São-Vicente 85, 105, 541, 691.  
 Cabo Verde, Inseln 107, 118.  
 Cadman, Herbert, Hochbootsmann 443, 475.  
 Cadman, James, Kapitän 287, 574.  
 Caesar, schw. Schiff 721, 727, 740, 741, 750.  
 de Caleb, Schiff 716.  
 Cambello (Kambeloe) 18, 19, 57.  
 Camp, Hendrik Jansz (Jacobsz), Vicekommodore 396, 420, 435, 468, 469, 471.  
 Camp (Camperduin, Camperdown) 565, 605, 663.  
 Canarasse (Canarisse) 80.  
 Cap. Fréhel (Verelle) 427.  
 Cap Vert 64, 87, 106, 107.  
 Cape-Breton-Inland (l'île Royale) 75.  
 Cape-Coast-Castle (Cabo Corso, Cabo Curco) 60, 61, 62, 63, 64, 65.  
 Cape-Codbay 79.  
 Cape-Farewell 96.  
 Cape-Henlopen 78, 81.  
 Cape-May 78.  
 Cape-Sable 74, 75.  
 Fort van der Capellen 58.  
 Capelman, Jan Warnaertz, Kapitän 37.  
 Capo Spartivento 507.  
 Carleigh, siehe Wiapoco.  
 Carolus (Karl IX.), schw. Schiff 724, 727, 735, 738, 750.  
 Cartagena 117.  
 Cartagena de las Indias 693.  
 Carteret, Sir George 119, 140.  
 Carteret, Philip 119.  
 Cary, James, Kapitän 630.  
 Cascaes 117.  
 Fort Casimir (Nieuw-Amstel) 73, 80, 81, 82.  
 Les Casquets (Kiskassen) 321, 323, 342, 427, 455, 456.  
 Castricum 242.  
 Cats, Dingman, von Middelburg, Kapitän 296, 394, 433, 436, 558, 623.  
 Cats, Herr van Waleen, Jacob, Großsiegelbewahrer 29, 773.  
 Cats, Joris, Kapitän, Geschwaderführer 501, 502, 503, 504.  
 Cavendish, Alicia 143.  
 Cavendish, Thomas, Seefahrer 57, 143.  
 Cayenne (Chyan), 66, 67, 87, 106.  
 Ceara (Siarà) 69.  
 Centen (Centsen, Contsen, Sampson), Bastiaan, Kapitän 367, 369, 394, 414, 432, 436, 623.  
 Centurion, Schiff 35, 47, 345, 445, 456, 573, 594, 602, 630, 765.  
 Cerberus (Sherbro) 61.  
 Ceylon 59, 110, 177.  
 Chancellor 86.  
 Chapman (Chaplin), Edmund, Kapitän 287, 355, 406, 418, 447, 628, 650, 656, 666.  
 Charity I, Brander 319, 326.  
 Charity II, Brander 528, 536, 537.  
 Charles I. of England 12, 13, 15, 23, 24, 25, 60, 72, 112, 121, 135, 144, 154, 402, 698.  
 Charles II. of England (Prince of Wales) 23, 24, 26, 56, 120, 121, 144, 226, 238, 263, 264, 357, 430, 508, 646, 681, 690, 691, 698, 766, 771.  
 Charles IX de France 694.  
 Charles le Téméraire de Bourgogne 99, 132, 250.  
 Charles I., Schiff 448, 483, 495.  
 Charles II. (Liberty), Schiff 586, 593.  
 Chase, Schiff 449, 451.  
 Chelsea 30, 49, 50, 597, 671.  
 Chenappa 57.  
 Cherry-Tree, Brander 577, 590, 594.  
 Chesapeakebay 71, 146.  
 Chester 82.  
 Child, Sir Josiah 20.  
 Chilagi (Chiscajonfluß) 75.  
 Chinsurah 60.  
 Christiaansz, Hendrik, Schiffer 76.  
 Christian Albert von Holstein-Gottorp 729.  
 Christoffel van Vlissingen, Schiff 413, 416.  
 Clackmannan 82.  
 Clarke, John, Kapitän 692.  
 Clarke (Clark), Robert, Kapitän 35, 287, 552, 764.  
 de Clerk, Marinus, Kapitän 396, 770.  
 Clifford, Sir Thomas 254.  
 Clije, Jan, Kapitän 619, 661, 672.  
 Clonnell 120.  
 Cobham, Nothaniel, Kapitän 629, 695.  
 Cock, Nathaniel, Kapitän 576, 633.  
 Codde, Isaak, Kapitän 420, 560, 590, 622.  
 Coeck, Ingenieur 612.  
 Coen, Jan Pietersz, Gouverneur 59.  
 Coenders, Jan, Kapitän 560, 589, 598, 622.  
 Cogshall, Thomas, Offizier 35.

- Cojamine, Insel 67.  
 Cojet, Petrus Julius, Gesandter 772.  
 Coleman (Kole-Man, Kole-Mon), Robert, Kapitän 574, 631.  
 (de) Colerij (Caulerij, Kaulerij), Joris, Kapitän 294, 705, 712, 716, 743.  
 Coligny, Gaspard de Châtillon, comte de 68.  
 Collins, Henry, Kapitän 279, 318, 571, 628.  
 Collins, Dr., Arzt 228.  
 Comewinefluß 67.  
 Conanama (Copename) 66.  
 Concord of Yarmouth, Schiff 287, 355, 407.  
 Fort Concordia 58.  
 Condé, Louis II de Bourbon, prince de 347, 431.  
 Cong, Berg 63, 64.  
 Connecticut 73.  
 Connecticutfluß (Versche Rivier, Pequatoos-Rivier, Fresh-water-River) 72, 76, 78, 79, 80.  
 Conpil 148.  
 Constant Anne, Schiff 315.  
 Constant Warwick I, Schiff 151.  
 Constant Warwick II, Schiff 506, 510, 513, 514, 516, 525, 528, 537, 604, 629.  
 Contijn, Adriaan, Kapitän 559.  
 Convert of Liverpool (Bekeering), Schiff 287, 343, 354, 407, 448, 576, 590, 594.  
 Convertine (Destiny, Bekeering), Schiff 285, 343, 351, 406, 444, 576, 590, 594, 692.  
 Coppin, James, Kapitän 355, 378, 387.  
 Coppin, John, Kapitän 35, 285, 291.  
 Coradall, Henry, Kapitän 35.  
 Cormantin 60, 61, 62, 64, 65.  
 Com, Arij (Adriaan), Kapitän 367, 623.  
 Cornbury-Park 135.  
 Cornelisz, Jeroen (Hieronijmus), Kapitän 327.  
 Cornelisz, Ijsbrand, Schiffer 398.  
 Cornelisz, Mattheus, Kapitän 36, 295.  
 Cornelisz, Pieter, Schiffer 398.  
 Cornelisz, Reijnst, Kapitän 37, 297.  
 Cornelisz, Simon, Kapitän 620, 658, 668, 670.  
 Corneliszoon, Steffen, Kommandeur 235.  
 Cornelius, Kapitän 577.  
 Corneliusson, Johan, Kaptän 726.  
 Corneliusson, Peter, Kaptän 723.  
 Cornet-castle 119.  
 Corsen, Arend 79.  
 Cort, Jacob Paulusz (Pouwelsz), Kapitän 294, 310, 366, 395, 434, 556, 618.  
 Lord Cottingdon 691.  
 La Couronne, franz. Schiff 38, 173.  
 Courthope, Nathaniel, Agent 18.  
 Cowdall, Samuel, Stückmeister 443.  
 Cox, Owen, Kapitän 506, 507, 510, 511, 516, 519, 520, 521, 522, 523, 525, 528, 536, 629, 651, 656, 666, 760.  
 Coytmor, Robert 345.  
 Cramer, Barend, Kapitän 295, 618, 704, 770.  
 Crapnell, George, Kapitän 573, 630.  
 Creed, John, secretary 766.  
 Crescent, Schiff 576, 606, 633.  
 Crève-Coeur 63, 65.  
 Crisp, Kapitän 632, 653, 666.  
 Crisp, Sir Nicholas 60, 62.  
 Crispin, William, Kapitän 573, 630.  
 Cromer 679.  
 Cromwell, Oliver 14, 22, 23, 24, 26, 75, 89, 112, 115, 118, 120, 135, 136, 144, 173, 176, 231, 264, 282, 390, 430, 441, 578, 595, 664, 681, 682, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 694, 696, 697, 698, 699, 709, 760, 772.  
 Cromwell, Richard 699, 771.  
 Crow, Schiff 574, 631.  
 Cubitt, Joseph, Kapitän 447, 576, 633, 644, 645, 653, 666.  
 Cullen, Schiff 447.  
 Cupes, Advocaat-Fiscaal 616.  
 Curasao (Cumao) 70, 79.  
 van Curler, Jacob 79.  
 Curteis (Curtis, Curtice), Edmund, Kapitän 318, 353, 407, 572, 695, 765.  
 Cuttance, Roger, Kapitän 281, 444, 453, 572, 629, 695, 763.  
 Cuttle, John, Leutnant 630, 652, 666.  
 Cygnet I, Schiff 287, 355, 448.  
**Daijm, Jan, Kapitän 428, 433, 484, 492, 715, 738.**  
 Dakings (Dakins), George, Kapitän 35, 286, 444, 465, 496, 571, 627.  
 Dale, Thomas, Gouverneur 71.  
 Daniels, John, Kapitän 317.  
 Dannel, David Urbanus, flag-Kaptajn 751.  
 Dannemora 178, 728.  
 Fort Dansborg 686.  
 Danwick 178.  
 Dare, Jeffrey (Jeffrey, Jeffry), Kapitän 574, 630, 692.  
 Day, John, Kapitän 287, 354, 445, 472, 496.  
 Deadman-Point 340.  
 Deane, Anthony, Schiffsbaumeister 148, 154, 176.  
 Deane, Richard, General u. Admiral 116, 231, 268, 269, 284, 292, 440, 441, 442, 449, 451, 455, 461, 553, 564, 569, 570, 572, 581, 582, 595.  
 Dean-Forest 144, 146.  
 Dee-River 144.  
 Degelcamp (Degelincamp), Laurens, Kapitän 322, 366, 369, 384, 712, 715, 738.  
 Deijkers, Jan, Kapitän 36, 295.  
 de la Barthe, seigneur de Thermes, Paul 347.  
 de la Ferrière, chevalier 502.  
 de la Gardie, Magnus 729.

VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN 781

- de la Gardie, Marie Euphrosine 729, 732.  
de la Tour, senior 74.  
de la Tour, Charles 74.  
de la Trémoille, Charlotte, siehe Stanley.  
de la Trémoille, prince de Tarente, Henri Charles 121.  
de la Ware, Baron 71.  
Delawarefluß (Suijd-Rivier, Prins Hendriks-Rivier, South-River) 72, 73, 77, 78, 79, 80, 81, 82.  
Delmenhorst, schw. Schiff 725, 727, 738, 749, 758.  
d'Enambuc (d'Esnambuc) 68.  
Denich, Frans, Kapitän 368.  
Dennis, Robert, Kapitän 318, 337.  
Dennis-Head 293.  
Fort Derby 118.  
Descartes, René 223.  
Deschales 223.  
Descharges, Schiffsbaumeister 150.  
Des Chiens 226.  
Desima (Deshima) 59.  
Desson, S. 191.  
Deutecum, Schiff 716, 771.  
Deij, Kapitän 632, 666.  
Diamant, Ostindienfahrer 310.  
Diamond, Schiff 286, 314, 348, 352, 380, 406, 443, 482, 487, 571, 593, 594, 601, 605, 606, 627, 695.  
Dickinson, Samuel, Leutnant u. Kapitän 444, 628.  
Diest 132.  
Digges, Leonard, Geometer 223.  
Digges, Thomas, Geometer 223.  
van Dijk, Thomas Jansz, Kapitän 325, 361.  
Dijkhoek (Dishoek) 398.  
Dimlington 563.  
Dinclagen, Dr. Lubbertus 79.  
Dirk (Dirick), Kapitän 621.  
Dirksz (Derksen), Arend, Kapitän 37, 297, 366, 396, 427, 436, 559, 622.  
Dirksz, Dirk, Kapitän 367.  
Disborowe (Disbrowe, Desborough), John 262.  
Discovery, Schiff 287, 353, 447.  
Dixwell, Oberst 282.  
Dockum-Aalsum 178.  
van der Does, Sijmen, Kapitän 673.  
van der Does, Herr van Noordwijk, Wigbold, Oberst 127, 612.  
Doesborgh, Schiff 704, 770.  
von Dohna, Friedrich Graf, Gouverneur 127.  
Doily (d'Oily), Sir William 254.  
Doleman, Thomas, senior, Oberstleutnant 683.  
Doleman, Thomas, junior, Kapitän 683.  
d'Olhão, Fort 280.  
d'Olonne 177.  
Dolphin I, or Dolphin of London, Schiff 349, 447, 590, 633, 695.  
Dolphijn I siehe de gouden Dolphijn.  
Dolphijn II, Schiff 557, 561, 592, 596.  
de Dom van Utrecht, Schiff 704, 770.  
van der Donck, Adriaan 78.  
van der Dongen, Luitje, Kapitän 290, 291.  
Doodemans-eiland 98.  
d'Oquendo, Antonio, spanischer Admiral 15, 504.  
Dorchester, Schiff 765.  
Dordrecht (het Wapen van Dordrecht), Schiff 715, 748, 770.  
Doreslaar (Doreslaus), Isaac, Gesandter 24, 25, 26.  
Dornford (Doenfort, Durnford), Robert, Kapitän 407, 414, 494, 573.  
Dorreveld, Barend Pietersz, Kapitän 294, 310.  
Fort Douglas 118.  
Douwens, Elcke, Steuermann 36.  
Douwes (Doumes), Andries, Kapitän 397, 436, 560, 598.  
Dove, David, Kapitän 586.  
Dover, Schiff 212, 692.  
Downing, George, Gesandter 768.  
Dragon, Schiff 286, 343, 353, 407, 445, 466, 473, 575, 590, 601, 602, 606, 632, 653, 665.  
Dragoneare of London (Dragoneer, Draecker) Schiff 576, 633.  
Drake, Sir Francis 57, 266.  
Drake, Schiff 287, 552, 553.  
Draken (Draco), schw. Schiff 720, 724, 727, 735, 736, 737, 738, 750.  
de drie Koningen, Schiff 327, 364, 435.  
Dschilolo 57, 58.  
Dschohor (Johor) 60.  
Duck-Kreek 81.  
Duckenfield, Oberst 119.  
Dudley, Sir Robert, titular duke of Northumberland and earl of Warwick 142, 143, 450.  
Duffel, Jan Magchielse 93, 94.  
Duivenvoorde, Schiff 705, 716, 751.  
Duijm, Jacob (Jan) Klaasz, Kapitän 297, 560, 589, 597.  
Duijntjes 357, 358.  
Dunbar (Henry), Schiff 212, 697, 764.  
Dunnose 478.  
Dunnotter-castle 284, 566.  
du Rossey 68.  
Dutchess, Schiff 448, 574, 606, 631.  
Duval, Gustaf, Gesandter 760.  
Dynkirch (Dyngkir), Matts Martensson, Kapten 724.



## 782 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- Eaden (Euden), Henry, Kapitän 572.  
 Eagle, Schiff 287, 449.  
 Earning, Anthony, Kapitän 290, 445, 574, 631, 695, 764.  
 Eastland-Merchant (Levantsche Koopman), Schiff 575, 632.  
 van Eckersloodt (Ackersloot), Adriaan, Cornelisz, Kapitän 623, 661, 672.  
 Eckertz, Jan, Kapitän 558.  
 Edam I, Schiff 295.  
 Edam II, Schiff 295.  
 Edge, John, Kapitän 508.  
 Eduard von der Pfalz 24, 27.  
 Edward I., post conquest or Longshanks of England 11, 14.  
 Edward III. of England 11.  
 Edwin, John, Kapitän 446, 465, 575, 632.  
 Eenarm, Cornelis Reiniersz, Leutnant 560, 590.  
 Eenarm (Denarm, Denarem, Renarem), Jan Pietersz, Kapitän 297, 310, 361, 366.  
 de Eendracht I of de Eendracht van Zierikzee, Schiff 326, 336, 337, 338, 361, 394, 559, 618, 656, 669.  
 de Eendracht van Enkhuizen No. 1 of de Eendracht II, Schiff 509, 528, 538, 705, 716.  
 de Eendracht III, (R) Schiff 704, 715, 739, 740, 741, 742, 743, 748, 751.  
 de Eendracht van Enkhuizen No. 2 of de Eendracht IV, Schiff 620.  
 Eenhoorn I, Schiff 396, 435, 617.  
 Eenhoorn II of het witte Eenhoorn, Schiff 620.  
 Eenhoorn, Brander 367, 397.  
 Eghquaous (Staten-eiland) 77.  
 van der Eijke (Vereijksz), Jan, Schiffer 323, 326.  
 Elburg 55.  
 Elias, Schiff 695, 765.  
 Eldersz (Eellersz, Eldersson, Elveston, Albertsz), Korstiaan (Christiaan), Kapitän 295, 420, 616, 654, 657, 668, 670.  
 Elephant, früherer Ostindienfahrer 109.  
 Elisabeth, Königin von Böhmen 27.  
 Elizabeth of England 12, 24, 85, 142, 151.  
 Elizabeth, Schiff 506, 510, 513, 514, 516, 520, 525, 528, 537, 600, 604, 632, 765.  
 Elizabeth Prize, Schiff 287.  
 Elizabeth and Ann, Schiff 448.  
 Elizabeth-castle 119.  
 Ell, Kapitän 506, 528, 535.  
 Kastell Elmina (St.-George de la Mina) 61, 63, 64.  
 Fort Elsborg (Nya Helsingborg) 82.  
 Elsmont (Le Sandietté) 424, 425.  
 Endelave 771.  
 Engel Gabriel, Schiff 326, 365, 395, 433, 497, 617, 655, 670.  
 Enrique IV de Castilla 691.  
 Eriksson (Ernsson), Erik, Kapten 725.  
 Eriksson, Nils, Kapten 725, 738.  
 Erikzoon, Barend 63.  
 Ersking, earl of Mar, John 144.  
 Espergjaerde 736.  
 van Essen, Abgeordneter 551.  
 Essequebo (Essequibo) 67, 106.  
 Essex, Schiff 568, 586, 602, 627, 765.  
 Estepona 117.  
 d'Estrades, Godefroi 346, 697.  
 van Etrick, Hendrik Klaasz, Kapitän 623, 661, 672.  
 Europe, früherer Ostindienfahrer 109.  
 Evelyn, John 254.  
 Evertsz, de Oude, Jan, Viceadmiral 213, 296, 302, 303, 306, 307, 310, 389, 390, 394, 398, 399, 401, 410, 411, 412, 413, 417, 423, 426, 427, 429, 432, 459, 460, 470, 473, 474, 476, 480, 481, 483, 488, 489, 492, 493, 494, 548, 549, 551, 552, 558, 561, 562, 564, 565, 591, 592, 609, 618, 624, 635, 636, 645, 647, 648, 650, 656, 660, 661, 662, 668, 669, 670, 672, 673, 768, 769, 772, 773.  
 Evertsz, de Oude, Cornelis, Contreadmiral 296, 302, 303, 310, 367, 380, 383, 394, 425, 427, 432, 440, 481, 548, 558, 592, 618, 636, 670, 769, 773, 774.  
 Evertsz, de Jonge, Cornelis, Kapitän 296, 310, 311, 326, 361, 394, 425, 426, 433, 558, 618, 647, 656, 670.  
 Evertsz, Kapitän 397.  
 Ewoutsz, Jacob, Kapitän 717.  
 Exchange I of London (Verwisseling), Schiff 447, 573, 630.  
 Exchange II (Beurs), Schiff 574, 630.  
 Exeter-Merchant, Schiff 631, 652, 653, 665.  
 Expedition, Schiff 286, 353, 574, 593, 606, 631, 765.  
 Ezechiel, Kapitän 620.  
 de Faam van Middelburg (the Drumming), Schiff 322, 326, 365, 376, 394, 433, 471, 474, 497.  
 Faber, Teunis, Advocaat-Fiscaal 556, 598.  
 Fagons (Milford), Schiff 213, 765.  
 Fairfax, Schiff 35, 38, 47, 212, 285, 345, 405, 420, 443, 462, 482, 495.  
 Fair-Isle (Phayril, Phariles) 83, 93, 293, 308, 309, 312, 566.  
 Falcon (Peacock), Schiff 319.  
 Falcon, Brander 577.  
 Falmouth (Rotterdam), Schiff 318, 348, 354, 448, 573, 593, 603, 629, 692.  
 Falsterbo 93, 101.  
 Fanti (Fetu, Futu) 60, 61, 62, 63, 64.

- Fappenlain, Antonius, Leutnantkommandore 623.  
 Fareham 497.  
 Farne-islands (de Schassen) 308.  
 Farnese, duque de Parma, Alexander 21.  
 Farrett 72.  
 de Fazant, Schiff 555, 620, 657, 662, 670.  
 Fazant (Pheasant), Brander 453.  
 Fécamp 120.  
 Federico II di Napoli 121.  
 Fehmarn 703, 767.  
 Gerrit Femmesz (Femsen, Temsen), Kapitän 37, 297, 366, 705, 716, 745, 748.  
 Fenix (Phoenix), schw. Schiff 726, 727, 744, 750.  
 Fenn, Henry (John), Kapitän 576, 633, 692.  
 Ferdinando I di Toscana 104.  
 Ferdinando II di Toscana 422, 503, 505, 508, 519, 520, 522, 523, 524.  
 Fides, schw. Schiff 722, 727, 761.  
 Filey 544.  
 Filip II d'España 12, 14, 133.  
 Filip, spanischer Dreidecker 151.  
 Fincen (Feincen), Cornelis Rocusz, von Zierikzee, Kapitän 296, 394, 433.  
 Finspång 102, 728.  
 Fisher, Benjamin, Kapitän 527, 535.  
 Flamands 67.  
 Fleetwood, George, Gesandter 699, 732.  
 Flekkefjord 613, 675.  
 Flekkerø 714, 759, 771.  
 Floor, Thomas, Kapitän 765.  
 Florisz, Pieter, Contreadmiral 37, 39, 297, 303, 306, 389, 396, 398, 401, 410, 414, 419, 420, 422, 427, 429, 435, 459, 460, 463, 464, 467, 469, 476, 479, 483, 488, 489, 493, 494, 549, 551, 552, 559, 561, 562, 565, 581, 582, 621, 624, 635, 642, 652, 658, 661, 662, 670, 671, 672, 674, 705, 710, 711, 716, 719, 729, 732, 740, 744, 749, 761.  
 Fokkes (Fockes) de Vries, Sipke, Kapitän 36, 37, 46, 47, 48, 49, 361, 366, 369, 378, 379, 388, 395, 433, 469, 498.  
 Folkersz, Willem, Kapitän 558.  
 Fopsz, Jan, Hochbootsmann 396, 435.  
 Foresight, Schiff 286, 314, 346, 353, 445, 573, 593, 594, 595, 606, 630, 695.  
 Fopsz, Jan, Hochbootsmann 396, 435.  
 Foresight, Schiff 286, 314, 346, 353, 445, 573.  
 Forgylyde Skel, d. Schiff 752.  
 Forme, Herman, Kapitän 528, 534, 541.  
 Formosa 59.  
 Forrester, Kapitän 73.  
 Forster (Foster), Nicholas, Kapitän 571, 604.  
 Fortuna (Västerviks Fortuna), schw. Schiff 726, 727, 744, 750.  
 Fortune I (Fortuyn), Schiff 319, 407.  
 Fortune II, Schiff 449, 465.  
 Fortune, Brander 290, 577.  
 Fortuin (Fortuijn), Andries, von Zierikzee, Kapitän 326, 361, 394, 425, 550, 559, 618, 650, 656, 670.  
 de Fortuin, Schiff 558, 592, 596.  
 de Fortuin (Fortuijn), Brander 624, 645.  
 Foula, Insel 293, 309.  
 Four Sisters, Schiff 572, 605, 629.  
 Fowler, John, Advocat der Flotte 570, 582, 595, 627.  
 Fox I, Schiff 287, 355, 407.  
 Fox, Brander 577.  
 François I de France 694.  
 Franz, Essel, Leutnant 425, 436.  
 Franz, Pieter, Trompeter 396, 435.  
 Fraserbourgh (Friseborough) 308.  
 Frederik III. af Danmark 17, 23, 137, 390, 401, 402, 686, 703, 705, 706, 707, 719, 756, 758, 772.  
 Frederik Hendrik van Oranje, Statthalter 120, 126, 128, 132, 773, 774.  
 't fregat Eenhoorn, Brander 298.  
 't fregat Oostende, Brander 298.  
 Freeman, Schiff 525.  
 Friedrich I., Barbarossa, Kaiser 518.  
 Friedrich II., Silberbein, von Hessen-Homburg 772.  
 Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst von Brandenburg 121, 126, 703, 709.  
 Friedrich Wilhelm I. von Preußen 126.  
 de Fruitboom, Flüte 717.  
 Fuijck 79.  
 Gabbessen, Arend, Kapitän 62.  
 Gaeuw, Jacob, Kapitän 365, 371, 372.  
 het Galeas van Middelburg, Schiff 326, 361, 433.  
 von Galen, Bernhard, Bischof von Münster 205, 228, 503.  
 van Galen, Jan; Geschwaderchef 347, 503, 504, 507, 509, 513, 514, 517, 518, 522, 526, 528, 529, 532, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542.  
 Galileo Galilei 223.  
 het Galjoet van Reijer 624.  
 Gallez, Galle, von Harlingen, Kapitän 717.  
 Gambia 61, 118.  
 Gamron (Gamrun) 59, 680.  
 Ganapan, Schiff 621.  
 Gardiner, Lyon 72.  
 Garland (Guardland), Schiff 35, 47, 285, 346, 351, 378, 406, 411, 412, 413, 416, 417.  
 Gates, Sir Thomas 71.  
 Gatombe, Nicholas, Schiffer 35, 47.  
 Gauden, Denis 243.  
 de Geer, Lodewijk 62, 102, 177, 178, 197, 703.  
 de gekroonde Haas, Schiff 620.

## 784 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- de gekroonde Liefde van Middelburg, Schiff 558, 623, 676.  
 de gekroonde Liefde, Brander 327, 341, 342.  
 Gelderland I (R), Schiff 321, 434, 548, 549, 556, 561, 617, 770.  
 Gelderland II (V), Schiff 322, 366.  
 Gelderland III (A), Schiff 326, 364, 557, 585, 596.  
 Gelderland IV (A), Schiff 705, 770.  
 Gentillot, Major 127.  
 George (St.-George), Schiff 317, 334, 335, 575, 632, 652, 653, 665, 695, 696.  
 George, Brander 289.  
 George-Bonadventure, Schiff 318, 319, 334, 335.  
 Gerbier, Agent 683.  
 de Gerechtigheid van Hoorn, Schiff 623, 660, 669, 670, 676.  
 Gerritsz, Dirk, Kapitän 290.  
 Gerritsz, Hendrik, Viceadmiral 703.  
 Gethings (Githings), Philip (Richard), Kapitän 287, 448, 576.  
 Gettins, William, Schiffer 572, 593.  
 Gianibelli, Federico 188.  
 Gibbes, John, Kapitän 35, 47.  
 Gibraltar 691, 694, 696.  
 Gibson, Richard, Zahlmeister 353, 446, 572.  
 Gift Major ('t Present), Schiff 447, 575, 633.  
 Giftpink, Schiff 287, 346, 355, 407.  
 Gilbert, Sir Humphrey 74.  
 Gilbert, Thomas, Kapitän 447.  
 Giles of London, Schiff 286, 354, 382, 448.  
 Gille-leje 712.  
 Gillyflower (Archangel, Goude Blom), Schiff 286, 353, 446, 573, 593, 594, 675, 692.  
 Gilpone, Bernard, Kapitän 765.  
 Gilson (Guilson), John, Kapitän 351, 405.  
 Giselle de France 56.  
 Glamorgan 82.  
 Glaviman, P., Schiffsbaumeister 179.  
 Glenmoriston 144.  
 Globe (Sphera), Schiff 574, 631.  
 de gloeienden Oven, Jacht 298, 327, 394, 425.  
 Gloucester, Schiff 692, 764.  
 Godegard 178.  
 Godfrey, William, Kapitän 448.  
 Godijn, Samuel 78.  
 Godijnsbaai 78, 81.  
 Godolphin, Kapitän 506, 511, 528.  
 Goede Hoop (Adja) 65.  
 de goede Hoop (Connecticutfluß) 72, 73, 79.  
 Goeteborgs Falken (Falco), schw. Schiff 723, 727.  
 Goeteborgs St.-Johannes, schw. Schiff 725, 727.  
 Goffe, William, Oberst 290, 600, 601.  
 Golden Cock, Schiff 447, 495, 628, 650, 665, 692.  
 Golden Dove (Olive-Branch), Schiff 287, 343, 354, 355.  
 Golden Fleece, Schiff 571, 604.  
 Golden Phoenix, früherer Ostindienfahrer 109.  
 Golding, Kapitän 352.  
 the Good-Hope (Guinea) 62.  
 Goodson, William, Kapitän u. Contreadmiral 444, 576, 633, 644, 692, 698, 760, 764, 766.  
 Gorcum, Pieter, Kapitän 296, 310, 342, 343, 367, 369, 420, 619, 647, 648, 766.  
 Gorcum (Gorinchem), Schiff 365, 377, 381, 556, 593, 620, 654, 657, 668, 670.  
 Gorda 68.  
 Gordon, Marquis of Huntley, George 144.  
 Gore (England) 545.  
 Gorée 64.  
 Gotaland, Insel 177.  
 Gotskens, Hendrik, Kapitän 770.  
 Gouda (Ter-Gouw) 90.  
 Gouda I (A), Schiff 326, 365, 395, 557, 617, 655, 676.  
 Gouda II (A), Schiff 704, 770.  
 de gouden Beer, Schiff 556.  
 de gouden Dolphijn of Dolphijn I, Schiff 294, 434, 556, 655, 669.  
 de gouden Leeuw I (A), Schiff 295, 366, 559.  
 de gouden Leeuw II of de gouden Leeuw van Middelburg, Schiff 619, 676.  
 de gouden Leeuw III (N), Schiff 705, 716, 748.  
 de gouden Pelikaan of Pelikaan II, Schiff 559, 596.  
 de gouden Reaal (Gouwe Rijael), Schiff 617, 655, 670.  
 de gouden Zaal, Brander 326, 361.  
 Govertsz, Jan (Hendrik), Kapitän 508, 528.  
 Graa Ulv, d. Schiff 752, 754, 755.  
 de Graaf (Graeff), Albert Klaasz, Kapitän 295, 310, 366, 420, 770.  
 de Graaf (Graeff), Maerten, Kapitän 36, 295.  
 Graaf Hendrik, Schiff 325, 396, 435, 622, 676.  
 Graaf Sonderlandt, Brander 367.  
 Graaf Willem No. 1 (A), Schiff 326, 364, 435, 557, 596.  
 Graaf Willem No. 2 van Vriesland, Schiff 622, 661.  
 Grantham, Schiff 692.  
 Graswinckel, Theod. J. F. 13.  
 Graves I, Thomas (William), Kapitän u. Contreadmiral 285, 574, 631, 645, 652, 666.  
 Graves II (Greaves), Robert, Kapitän 285, 352, 444, 487, 576, 633.  
 Great-Charity, Schiff 263, 264, 630, 765.  
 Great-President, Schiff 285, 343, 352, 444, 487, 495, 569, 575, 590, 602, 604, 606, 632.

- Greendike (Groenedijck), John, Kapitän 765.  
 Greene, Edward, Kapitän 575, 632.  
 Greenville, Sir John 118.  
 Greenwich (Themse) 49, 135, 595.  
 Greenwichbay (Long-Island) 80.  
 Greetsiel 55.  
 Greyhound, Schiff 33, 35, 287, 355, 380, 449, 495.  
 Gribbell, John, Kapitän 586.  
 Griek, Adriaan, von Vlissingen, Kapitän 397.  
 Grimbergue 132.  
 Groningen, Schiff 557, 621, 658, 662, 670, 715.  
 de Groot, Cornelis Cornelisz, Kapitän 556.  
 de Groot, Jan, Kapitän, 716.  
 de groote Hoop, Brander 624.  
 de groote St. Lucas, Schiff 395, 433, 469, 497.  
 de groote St. Marcus, Schiff 558, 592.  
 Groß-Banda 17, 18, 57.  
 Grotius, Hugo 12.  
 Grundy, Ra. (Richard), Kapitän 629.  
 Guadeloupe 68.  
 Guinea, Schiff 318, 353, 380, 407, 572, 602, 629.  
 Gustaf II., Adolf af Sverige 100, 102, 728.  
 Guston, Benjamin, Kapitän 449.  
 de Guzman, duque de Medina Sidonia, Alfonso Perez 266.
- den Haak, Fort 241.  
 van der Haak (Haek, Aek, Aake), Sijmen (Simeon), Kapitän 322, 327, 365, 395.  
 de Haan (Haen), Jan, Kapitän 770, 774.  
 de Haan (Haen), Leendert, Kapitän 321, 322, 326, 365.  
 Haarlem, Schiff 509, 540, 542, 770.  
 de Haas in't veld, Schiff 326, 365.  
 de Hackinsack 78.  
 Haddock, William, Viceadmiral 317, 319, 334, 444, 465, 572, 628.  
 Haeks, Rat 70.  
 Haeks (de Keijzers Plaat) 603.  
 Haeksboot (Haexsboot, Houcbout, Houk-bort), Jan Frederiksz, Kapitän 297, 396, 427, 560, 598.  
 Haekswant (Haexswant, Haepwant), Leendert Adriaansz (Arendsz), Kapitän 294, 555, 620, 704.  
 van Haersholt, Arend Jurgen, vermutl. Kapitän 711.  
 de Haes (Hayes), Jan, Kapitän 296, 302, 395, 413, 414, 417, 435, 620, 646, 657, 670.  
 van der Hagen, Steven, Admiral 18.  
 Hakluyt, Richard, Geograph 71.  
 Half-Moon, Schiff 633, 692.  
 Halfmånen (Luna dimidiata), schw. Schiff 722, 727.
- Half, Secretär 611.  
 Hall, Kapitän 448, 483, 496.  
 Hall (Hale), William, Kapitän, später Schiffer 502, 516, 527, 533.  
 de halve Maan, Flieboot 76.  
 de halve Maan, Schiff 716, 743, 748.  
 Ham, C., Kapitän 290, 528, 534.  
 Ham, Willem, Kapitän 36, 37, 48, 49.  
 Hamburg Merchant, Schiff 605, 633.  
 Hamel, Kaufmann 69.  
 Hamken, Brander 549.  
 het Hammeken (Hamken, Hammetie), Brander 561.  
 Hammermølle 711.  
 Hamond, John, Seekadett 446, 472.  
 Hampshire, Schiff 38, 586, 695.  
 Hampton Court 135.  
 Hanley (Holley), Saite, Kapitän 574.  
 Hannibal, engl. Schiff 317, 407, 444, 465, 572, 606, 628, 650, 653.  
 Hannibal, d. Schiff 751, 754, 755.  
 Hanstholm 711, 770, 773.  
 Happy Entrance I (d'Intrede), Schiff 35, 47, 285, 345, 406, 444, 465, 506, 575, 589, 632.  
 Happy Entrance II (Blyde Intre), Schiff 406, 413, 416.  
 Harderwijk 55.  
 Harditch, Kapitän 446.  
 Hare Ketch 287.  
 Hare (Hart), Thomas, Kapitän 447, 465, 573.  
 Hariharpur 57.  
 Harman, John, Kapitän 575, 692, 695, 764.  
 Harris, Kapitän 407, 418.  
 Harris, John, Leutnant 444, 465, 496.  
 Harrison, Bryan, Kapitän 281.  
 Harrison, George 697.  
 Harry Bonadventure, Schiff 525.  
 Hart, Schiff 355, 378.  
 Hartford 72, 73, 79, 80.  
 Hartman, Georg 203.  
 Hartman, Marcus, Kapitän 559, 623, 662, 676.  
 Harvey, Francis, Schreiber 405, 418.  
 Hasselgants, Leutnant 622.  
 Hawkins, Sir John 87, 250.  
 Hayward, John, Kapitän 692, 765.  
 Hayward, Thomas (John), 286, 353, 446, 573, 675.  
 Hart's ease (Hartelust, 's Hartenlust), Schiff 571, 605.  
 Heath, Thomas, Kapitän 279, 318, 447, 575.  
 Heaton (Heathen), Nicholas (Richard), Kapitän 571, 627.  
 Heck (Hel), Jan, Kapitän 396, 435, 617, 661, 672.  
 Hector I, Schiff 287, 354.

## 786 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- Hector II, Schiff 695.  
Hector van Troije, Schiff 322, 325, 365, 436.  
Hedvig Leonora af Sverige 729, 766.  
van Heemskerk, Jan, Ratsherr von Amsterdam 611, 706.  
van Heemskerk, Laurens, Kapitän 176, 770.  
Heertiens (Heertjes, Haerkens), Dirk (Jan) Pietersz, Kapitän 557, 592, 598, 617.  
Hein, Pieter Pieterszoon, Viceadmiral 68.  
Hein, Leutnant 296, 310.  
Heldt, Nicolaj, d. Viceadmiral 751, 758, 767.  
Helsing, Erik Olofsson, Kapten 726, 744, 750.  
Hendrik, Abraham, Kapitän 297.  
Hendrik, Leutnant 623, 671.  
Hendriksz, Hendrik, Kapitän 559.  
Hendriksz, Jan, Lotse, 396, 435.  
Henham, Thomas 71.  
Henri IV de France 346, 694.  
Fort Henrico 59.  
Henrietta, Schiff 166.  
Henriksson, Tering, Kapten 726.  
Henry V of England 11.  
Henry VII of England 11, 53, 142, 148.  
Henry VIII of England 11, 85, 143, 148, 150, 154.  
Henry of Wales 12.  
Henry Bonadventure, Schiff 508, 512, 519, 520, 521, 527, 532, 533, 536.  
Henry-Grâce-à-Dieu (the Great-Harry), Schiff 150.  
Herbert, Thomas, Proviantmeister 527.  
Hercules of London, Schiff 286, 346, 353, 355, 406, 413, 416.  
Hercules, schw. Schiff 725, 727, 740, 741, 750.  
de Herder, Schiff 621.  
Herstal 131.  
van der Heijden, Teunis Willemsz, Schiffer 561.  
Heynes (Haynes), Oberst 119.  
Hide, Jonathan, Kapitän 571, 628, 692.  
Hill, Abraham 228.  
Hill, William, Kapitän 406, 413, 446, 482, 495, 571, 627, 646, 675, 695.  
Hilversum, Schiff 769.  
Hiorten (Cervus), schw. Schiff 721, 727.  
Hippon, Kapitän 56.  
Hirado 58.  
Hirsholm 674, 675.  
Hispaniola (Sto. Domingo, Haïti) 68, 693.  
Hitoe 18.  
Hjelm 771.  
Hobbes, James, Hochbootsmann 406.  
Hochalaja (Hochelaga) 75.  
Hochhammer, Henrik 81.  
Hodges, senior, Stückmeister 629.  
Hodges, junior, Stückmeister 571.  
Höganäs 728.  
Hoek van Struissart 360.  
Hoeken (Accipiter), Schiff 720, 726, 727.  
't Hof van Zeeland, Ostindienfahrer 213, 677.  
Hog-Kreek (Salem-Kreek, Varkenskihl) 72, 73, 82.  
von Hohenzollern-Hechingen, Eitel Friedrich 132.  
von Hohenzollern-Hechingen, Marie (Elisabeth) 132.  
Hojehald, d. Schiff 752.  
de Holck, Arnoud, Kapitän 705.  
Holding (Houlding), Anthony, Kapitän 35, 285, 352, 406, 414, 445, 482, 496.  
Holehaven (Themse) 595.  
Holland, Philip, Kapitän 287, 355, 448, 574, 631, 652, 666, 765.  
Hollandia I (Z), Schiff 390, 394, 398, 401, 432, 558, 618, 647, 669, 670.  
Hollandia II (R), Schiff 395, 433, 469, 473, 497.  
Hollandia III (A), Schiff 295, 366, 395, 557, 621, 658, 670.  
Hollandia IV. of Klein Hollandia (R), Schiff 704, 770.  
Hollandia V. (A), Schiff 770.  
de Hollandsche Tuin, Schiff 616, 654, 670, 705.  
Holm, Evert Hansson, Kapten 726, 759.  
Holmens Kirkegaard 747.  
Holmes, Robert, Kapitän 116.  
Hondius, Jodocus, Dolmetscher 70.  
Hongueda (Onneyouth) 75.  
Honour, Schiff 286, 352, 355.  
Honslardijk 131.  
Honywood, Robert, Staatscommissar 766.  
Fort ter Hooge 67.  
Hogebussé, Cornelis, Advokat 179.  
van Hoogenhoek of Hoogenhoek, Leutnant 716, 742.  
de Hoop, Schiff 294, 395, 414, 416, 621, 658.  
de Hoop, Brander 325, 361, 367.  
Fort Hoorekil (Hoarkil) 78.  
van Hoorn, Graf, vermtl. Oberst 563, 611.  
Hoorn, Schiff 716.  
Hopokahacking 81.  
Horns Riff (jütisches Riff) 402, 566, 603, 674, 675.  
Horsens Fjord 771.  
Horse-Sand 680.  
van der Horst 78.  
Houck (Houch, Hoeck, Hoek), Jacob Pietersz, Kapitän 297, 396.  
Hound, Schiff 348, 352, 571, 602, 605, 628, 692.  
van Houten, Cornelis, Kapitän 36, 295, 310, 366, 380.

- Houttuin (Houttuijn), Adriaan, Kapitän 622, 661, 671, 705, 715, 738.  
 Howard of Effingham, Lord Charles 13, 266.  
 Howard, Lord William 13, 142.  
 Howe, William, Schreiber 766.  
 Howett (Hewert), Samuel, Kapitän 286, 353, 443, 464, 572, 629.  
 Howleman, Henry, Quartiermeister 445, 473.  
 Hoxton, Walter, Kapitän 353, 407, 411, 412, 416.  
 Hoywagen, Johan Vilamsson, Kapten 725, 737.  
 Hubbard, John, Kapitän 692.  
 Hudde, Bürgermeister 179.  
 Hudson, Henry 71, 75, 76.  
 Hudsonfluß (Groote-Rivier, Noord-Rivier, Mauritius-Rivier, Manhattan-Rivier) 71, 76, 77, 78.  
 Hughes, George, Kapitän 511, 528.  
 Hughes, Thomas, Leutnant 510, 527, 530.  
 Hugli 57, 60.  
 Huidekooper, Herr van Marseveen, Jan, Schöffe 128.  
 't Huis Abkaw 717.  
 Huisduin (Hunsdown, Helder) 194, 242, 612, 667, 676.  
 Huiskens (Huijskens), Hendrik, Kapitän 616, 661, 672, 704.  
 het Huis te Kruiningen (Creuningen, Groningen), Schiff 620, 769.  
 het Huis van Nassau, Schiff 297, 617, 655, 661, 669.  
 het Huis Tijdverdrif, Schiff 704.  
 het Huis van Zwieten (House de Swyte), früherer Ostindienfahrer 109, 619, 642, 769.  
 Huirluijt, Jacob, Kapitän 559.  
 Hulman, Thomas, Seekadett 351.  
 van der Hulst, Abraham, Kapitän 294, 303, 310, 366, 420, 557, 617, 661, 704.  
 Hulst, Gerard, Freiwilliger 620.  
 Humphrey, Joseph (John), Kapitän 448, 483, 495.  
 Hunter, Schiff 508.  
 Hunter, Brander 577, 653, 665.  
 Huntley (Howard), Berg 66.  
 Huntrise, William, Quartiermeister 575, 590.  
 Hvide, Løve, d. Schiff 755, 758.  
 Hyde, späterer earl of Clarendon, Edward 691.  
 Hysing, Hans Eriksson, Kapten 724.
- Jaarsveld (Jaersvelt, Jaetsvelt), Klaas (Claus), Bastiaansz, Kapitän 37, 295, 559.  
 Jaarsveld I, Schiff 509, 511, 514.  
 Jaarsveld II, Schiff 704.  
 Jacatra 58, 59.
- Jacobson, Kapitän 387.  
 Jacobsz, Jan, Kapitän 367, 397, 401.  
 Jacobsz, Pieter, Kapitän 559.  
 Jägaren (Venator), schw. Schiff 720, 724, 727.  
 de Jager (Sanger), Leendert (Hendrik) Arendsz, Kapitän 327, 361.  
 de Jager, Schiff 557.  
 de Jager, Brander 717, 738.  
 Jakson, Anthony, Kapitän 35.  
 Jamaica 693.  
 James III of Scotland 53.  
 James V of Scotland 12.  
 James VI of Scotland 12.  
 James I of England 14, 15, 18, 24, 71, 74, 154, 174, 402.  
 James (Old James, Jacques), Schiff 35, 42, 47, 283, 285, 350, 372, 380, 387, 506, 573, 581, 590, 629, 651, 665.  
 James of London, Schiff 586.  
 Fort Janasia 63.  
 Jan Baptista, Schiff 290.  
 Jan Maijen-eiland (Mauritius-eiland) 96, 98.  
 Jans, Anna, Mastkorbsteiger 611.  
 Jansz, Adriaan, Kapitän 298, 327, 425.  
 Jansz (Taness), Albert (Allard, Albert), von Vlissingen, Kapitän 296, 360, 367, 425, 433, 493.  
 Jansz, Egbert von Deventer, Leutnant 618.,  
 Jansz, Gillis, von Veere, Kapitän 296, 310, 311, 367, 394, 432, 558, 622, 715.  
 Jansz, Hein, Schiffer 398.  
 Jansz, Hendrik, Kapitän 367.  
 Jansz, Jacob, von Enkhuizen, Kapitän 367.  
 Jansz, Klaas, Kapitän 561.  
 Jansz, Pieter, Leutnant 36.  
 Japara 58.  
 Ibiza (Iversey) 506.  
 Jefferson (Sefferson), John, Kapitän 446, 572, 628.  
 Jeffreys (Jeffryes), John, Kapitän 573, 629, 692.  
 Jermyn, Lord Henry 23, 119.  
 Jermyn, Henry 134.  
 Jeroensz, Ewout, Kapitän 366, 384, 397, 436, 493, 557, 592, 704.  
 Jeroensz, Hillebrand siehe de Moij.  
 Jersey, Schiff 765.  
 Jervis (Jarvis, Purvis, Purvitz), Kapitän 349, 378, 387.  
 Jespersson, Peter, Kapten 725, 760.  
 Jesson (Chesson), Nathaniel, Kapitän 446, 465, 496, 576.  
 Iguira (Iquirá) 65.  
 Igwa (Oegwa, Cabo Corso) 62.  
 Inch Keith 284.  
 Increase of London, Schiff 279, 317.  
 Indian, Schiff 692, 764.

## 788 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- Industry of London (Kunstigheid, Consticheijt), Schiff 574, 632.  
 Ingoldsby, Oberst 290, 441, 578.  
 Joachimi, Herr van Oudekenskerk, Albert, Gesandter 23.  
 Johansson, Laurents, Kapten 723.  
 Johansson, Rolof, Kapten 723.  
 John Lackland of England 10.  
 John of London, Schiff 318.  
 John and Elizabeth, Schiff 280.  
 John and Katharine, Schiff 633, 650, 651, 653.  
 Johnson, Robert, Kapitän 407.  
 Jol, Admiral 65.  
 Jol (Tol, Tola, Hola, Holla), Cornelis Cornelisz, Kapitän 294, 310, 366, 378, 617, 676.  
 de Jonas, Schiff 395, 432, 620, 657, 670.  
 Jonas, schw. Schiff 720.  
 Jonathan, Schiff 576, 633.  
 Jones, Anthony, Kapitän 764.  
 't Jonge Hoen ('t Hoen), Albert (Aldert) Cornelisz, Kapitän u. Vicekommodore 391, 509, 514, 517.  
 't Jonge Hoen, Govert Cornelisz, Kapitän 711, 716.  
 Jonge Kodde, Schiff 556.  
 de Jonge Prins, Schiff 509, 528, 716, 771.  
 Jonge Schaap, Schiff 556.  
 Jongestal, Allard Pieter, Gesandter 684, 685, 687, 688.  
 de Jongh, Jacob, von Delfshaven, Kapitän 296, 310.  
 Joons, Richard, Küstenlotse 555.  
 Joosten (Joossen, Goossen), Filip (Philippus), Kapitän 297, 310, 367, 369.  
 Jordan, Joseph, Kapitän 116, 280, 317, 319, 336, 343, 352, 543, 575, 585, 589, 607, 632, 694, 695.  
 Josjasz (Josias, Josijas, Jorgasz, Gesjasz), Kapitän 298, 362, 367, 397.  
 Josua, Schiff 705, 716, 744, 748, 749, 756, 758.  
 Joyne, Anthony, Kapitän 444, 576.  
 Isaacson, Robert, Schiffsvergolder 173.  
 van Jseghem, Gräfin 131.  
 Iskanderun, siehe Alexandrette.  
 Isenbrands, Abgeordneter 639.  
 Itamarica 69.  
 Juan II de Portugal 64.  
 Juan IV de Portugal 69, 696.  
 Don Juan d'Austria 502.  
 Judith, Flüte 717.  
 Juel, Niels, Kaptajn 752, 754, 758.  
 Juijnbol (Zunebal), Dirk, Kapitän 294, 395, 414.  
 Julius Caesar, Schiff 528, 533, 537, 538.  
 Junius, Robert, von Amsterdam, Prediger 616.  
 Jupiter, Schiff 716, 732.  
 Juriaansz, Stoffel, Kapitän 37, 295, 310, 367, 434, 487, 497.  
 Justitia, Schiff 752, 754, 756.  
 van der Kadd, Gellis Lemmertsen (Lendertsen), Kaptajn 752.  
 Kalmar Kastelet (Castellum), schw. Schiff 725, 727, 760.  
 Kalvestaert, Schiff 290.  
 de Kameel, Schiff 560, 562, 583, 596.  
 van Kampen, Abraham, Kapitän 36, 295, 310, 360, 367, 396, 435, 475, 497, 498.  
 van Kampen, Jan, Kapitän 366, 420, 434, 468, 616, 654, 668, 704, 716, 740, 742, 743.  
 van Kampen, Jan, Bildhauer 672.  
 Kampen, Gillis Matthijsz (Tijsz, Hissen), Kapitän 295, 310, 366, 380, 559, 621, 661, 672, 704.  
 Kampen (Campen), Schiff 294, 366, 395, 433, 468, 483, 622, 659, 670, 707.  
 Kanal von Languedoc (canal du Midi) 694.  
 Karahissar 85.  
 Karl V, Kaiser 11, 94, 132, 691.  
 Karl X, Gustaf af Sverige 699, 703, 707, 713, 719, 720, 729, 732, 736, 737, 746, 747, 753, 758, 760, 766, 771, 772, 774.  
 Karlof (Caerloff, Carlof), Henrik 62, 65.  
 Karlsborg (Carlsborg) 62.  
 het Kasteel van Medemblik, Schiff 322, 325, 365, 396, 435, 483, 622, 705, 715.  
 Katharina, Brander 756.  
 Katharine, Schiff 290.  
 de Katrina, Schiff 557.  
 Katskill 78.  
 Keijser, Nanning, Pensionaris 217.  
 de Keijzser, Schiff 294.  
 de Keijzers Plaat, siehe Haeks.  
 Kempen, Adriaan Nicolaasz, Kapitän 296, 308, 310, 367, 380, 420, 433, 558, 618, 662, 676.  
 Kendall, George 605.  
 Kendall, William, Kapitän 281, 446, 456, 575, 695.  
 Kentish, Schiff 285, 351, 444, 575, 602, 604, 632, 695.  
 van der Kerkhoven, Herr van Heenvliet, Johan Poliander 120, 121, 127.  
 van der Kerkhoven (Kerkhoff, Eereckhove), Quirijn Paulusz, Kapitän 295, 420, 434, 468, 498.  
 van der Kerkhoven (Kerkhoff, Kerchoven), Paulus, Kapitän 556, 620, 673.  
 van der Kerkhoven (van den Kerkhove), Jacobus, Freiwilliger 620.  
 Kerteminde (Kjerteminde) 771, 773.  
 Ketcher, Bartholomew, Kapitän 692, 765.

VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN 789

- de Keurvoorst van Keulen, Schiff 617.  
 Kholmogry 86.  
 Kievitshoek 79.  
 Killigrew, Oberst 769.  
 King, John, Kapitän 571.  
 King David, Schiff 449, 495.  
 King Ferdinandus, Schiff 563, 575, 633.  
 Kinibeki (Kinbequi, Quinibequi) 74.  
 Kinsale 116, 117.  
 Kirby, Francis, Kapitän 571, 628, 692.  
 Kirby, Robert, Kapitän 695, 765.  
 Kirby, Kapitän 448, 473, 496.  
 Kirk, Anthony 448.  
 Kirke, Sir David 74.  
 Kirke, Louis (Lewis) 75.  
 Kirke, Thomas 75.  
 Kiusiu (Ximo) 58, 59.  
 Kijk (Kijkoveral) 67.  
 Kijkduin 493, 676.  
 Kjøgge-Bugt 707, 755.  
 Klaasz, Sijmen (Simon, Tijmen), Leutnant u. Kapitän 325, 362, 365, 425, 560, 590, 597.  
 Klein-Ceram 18, 57.  
 de kleine Genoa, Schiff 676.  
 het Kleintje (Kleijne), Brander 624.  
 Kleijndick (Cleijndijk), Jacob (Jan), Kapitän 296, 396, 435, 470, 471, 475, 497, 555, 620, 662.  
 Kleijn, Jan Jansz, Kapitän 717.  
 Kleijntje, Adriaan Gerritsz, Kapitän 395, 420.  
 Kleijntje (Kleijn), Adriaan Hansz, Kapitän 560, 590, 622, 676.  
 Klerk, Hans Vilhelmsson, schw. Major u. Zeugmeister 723.  
 Kleuter, Kapitän 558, 592.  
 Kling, Mounce 81.  
 Klip, Cornelis, Schiffer 737.  
 Kloppert, Hans, Kapten 723.  
 Knoll (Knowle-Hall) 604.  
 Fort Knudshoved 773.  
 Kock, Johan Johansson, Kapten 724.  
 Koebrugge, Hendrik, Schiffer 36.  
 Koepang (Kupang) 58.  
 Koerlandsch schip (Kurländsk skib) 756.  
 Körningh (Kjörning), Karl, Kapten 723.  
 Kövorden, Schiff 704, 769.  
 de Koge, Schiff 715.  
 Koin, Oberst 64.  
 Kolendonck 78.  
 Kommenda (Commendah, Agitaki, Ackitaki, Aldes de Torro) 64.  
 Kongsback 712.  
 Koning David, Brander 298, 621, 676.  
 Koning David, Ostindienfahrer 310, 311, 362.  
 de Koningh, Frederik, Kapitän 37, 295.  
 de Koningk (Konge), Peter Janssen, Kaptein 752.  
 Koolbrand, Schiffer 298, 310.  
 Koppe, Jacob Jansz, Kapitän 557.  
 Korf (Corff, Corf), Jan Klaasz, Kapitän 326, 361, 423.  
 Korn, Jersen, Kapitän 368.  
 Korsør 708, 771.  
 Korstiaansz, Korstiaan, Kapitän 295, 310, 365, 395, 433, 464, 465, 498.  
 Kortenaar, Egbert Meeuwz, Steuerermann, Leutnant u. Kapitän 36, 395, 412, 433, 436, 437, 556, 616, 715, 740, 741, 761, 768, 771.  
 Krabath, Anders Nilsson, Kapten 725, 738, 750.  
 Krag, Otte, Reichsrat 702, 747.  
 Kristian I af Danmark 53.  
 Kristian IV af Danmark 390, 402, 702, 703, 707.  
 Kristina af Sverige 684, 703.  
 Fort Kristina (Altona) 80, 81, 82.  
 Kristina, Schiff 62.  
 Kristianopel (Christianopolis) 17, 703.  
 Fort Kristiansborg (Christiansborg) 63.  
 Kroeger (Kraeger, Krauger, Crouger), Hendrik (Andries), Kapitän 291, 396, 555, 623.  
 Kronan (Corona), schw. Schiff 723, 727, 744, 750.  
 Kronborg 699, 708, 709, 712, 713, 719, 720, 729, 732, 747, 753, 754, 766.  
 de Kroon Imperial, Schiff 395, 435, 474, 497.  
 Kruik (Cruik), Cornelis Adriaansz, von Schiedam, Kapitän 434, 466, 467, 468, 471, 473, 474, 475, 498, 540, 597, 674.  
 Kruus (Kruse), Anders, Kapten 724.  
 Kuffelaar, Dr. med. 176.  
 van Kuik, Herr van Meteren, Adriaan, Oberstleutnant 127.  
 Kuiper (Kuijper, Cuiper), Cornelis, Kapitän 326, 365, 394, 414, 417, 704.  
 Kullen 101, 712.  
 Kung David, schw. Schiff 725, 727, 745, 750.  
 Kuijl (Kyhl) Vilhelm Jansson, Kapten 725, 738.  
 Kwak 386.  
 Laaland 703, 767.  
 Lady-Ketch 319.  
 Laesø 712, 771, 773.  
 La Tortue (Tortuga) 68.  
 La Habana 693.  
 La Haive (Hève) 74.  
 Lambert, John, Kapitän 285, 351, 444, 464, 465, 466, 573, 629, 692, 764.  
 Lambert, Schiff 695.  
 Lancaster, Sir Thomas 57.  
 het Land van Beloften, Schiff 290.



## 790 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- de Landman, Schiff 704, 714.  
 Lane (Lanck), Lionel, Kapitän 35, 406, 414, 443, 469, 471, 487, 573, 630, 651.  
 Langeland 767.  
 Langford, P., Kapitän 448.  
 Lång, Johan Henriksson, Kapten 725, 738, 750.  
 La Noy (Noij), Adriana, Wachmann 611.  
 La Palisse 426.  
 Lappegrund 402, 712, 713.  
 (de) Lapper, Jan Jansz, Kapitän 555, 620, 704.  
 Larik 18.  
 La Roche, Feuerwerker 392.  
 Larsson (Lensen), Bengst, öfverlöjtnant 726, 744, 750.  
 Lastdrager, Ostindienfahrer 310, 311.  
 Laurel, Schiff 285, 291, 314, 348, 352, 406, 443, 464, 495, 571, 593, 602, 605, 628, 650, 660, 665, 692.  
 Laurensz (Louwensz), Cornelis, Kapitän 540, 557, 589, 596, 597.  
 Laurensz, Sijmen (Simon), Kapitän 368.  
 La Vacquerie, Leutnant 716, 745.  
 Lawson (La-Roson), John, Contreadmiral 35, 46, 285, 289, 290, 443, 458, 459, 460, 462, 463, 464, 482, 496, 545, 546, 563, 564, 575, 581, 582, 583, 584, 590, 632, 636, 649, 652, 653, 659, 664, 666, 678, 679.  
 Lea 144.  
 Le Clerq, Nicolaas, Ingenieur 387.  
 Ledgant (Lidgant), William, Kapitän 449, 577.  
 Leer (Lierort) 55.  
 Leerdam 131.  
 Leeroad (Lee-Road) 281, 422, 546, 568, 596.  
 de Leeuw van Amsterdam, Schiff 413, 416.  
 Leeuwarden, Schiff 294, 556, 620, 658, 670, 770.  
 de Leeuwin I (N), Schiff 436, 469, 470.  
 de Leuwin II van Middelburg, Schiff 558, 561.  
 Leiden (Leijden), Schiff 294, 366, 379, 555, 660, 705.  
 Lejonfelt, Henrik Tomasson, Kapten 722.  
 Leopard I, engl. Schiff 508, 512, 520, 521, 523, 527, 532, 533, 536, 537, 538, 541.  
 Leopard II, engl. Schiff 765.  
 Leopard, holl. Schiff 543, 555.  
 Leoparden, schw. Schiff 725, 727, 738, 747, 749.  
 Leopold I, Kaiser 709.  
 Leopold Wilhelm, Erzherzog 347.  
 Lesage (le Sage, Haasjen), Jan, Kapitän 37, 296, 394, 413, 432, 440, 482, 483, 484, 498.  
 de Letter, Henrik, Kapten 722.  
 Leufsta (Löfsta) 102.  
 Levant Merchant of Armenia, Schiff 503, 508, 512, 527, 532, 534, 535.  
 Leverett, John, Resident u. Kapitän 73, 75.  
 Lewis, Schiff 506, 510, 528.  
 de Liefde, Jan Evertsz, Kapitän 296, 397, 413, 426, 432, 436, 704, 710, 712, 715, 737, 743.  
 de Liefde I (Z), Schiff 326, 361, 394, 432, 483, 487, 497.  
 de Liefde II (Z), Schiff 326, 365, 394, 433.  
 de Liefde van Rotterdam (Charity), Brander 397, 425, 427.  
 de Liefde (Z), Brander 397.  
 de Liefde, Flüte 717.  
 Lieven, Cornelis, Schiffer 398.  
 Lightfoot, John, Kapitän 692.  
 Lightfoot, Luke, Kapitän 575.  
 de Ligne (Ligno), Kapitän 716.  
 Fort Lillo 21.  
 Lily, Schiff 287, 319.  
 Limbry (Limbery, Limbrey), John, Kapitän 419, 571, 627.  
 Lindanus, Geistlicher 129.  
 Lindsay, earl of Crawford, John 262, 268.  
 Lion, Schiff 281, 345, 351, 405, 444, 464, 466, 469, 573, 629, 692, 764.  
 Lisbon-Merchant (Lixa-Merchant, Lisbonsche Koopman), Schiff 446, 573, 630.  
 Lisle, John, Kapitän 318, 319, 336.  
 Lister Tief 702.  
 Little Charity, Schiff 602, 630, 692.  
 Little Katharine or Katharine I of London, Schiff 447.  
 Little President, Schiff 281, 345, 355.  
 Littleton, John, Kapitän 573, 630.  
 Lijbe 399.  
 Lloyd, John, Kapitän 695.  
 Locke, James, Kapitän 315, 316.  
 Lockhart, Sir William, Oberst 698.  
 Loehoe (Laha) 18, 19, 57.  
 van Loenen, Adriaan (Andries), Kapitän 617.  
 Loevestein 127, 130.  
 London I, Schiff 281, 345, 352, 563, 572, 628.  
 London II, Schiff 764.  
 Longland, Charles, Resident 506, 519, 530, 532, 534.  
 Long-Island 71, 72, 73, 79, 80.  
 Lonke (Lonch, Lonck, Lonque), Cornelis, Kapitän 322, 326, 365, 376, 394, 425, 427, 433, 471, 493, 497.  
 Lontor siehe Groß-Banda.  
 Loos, Klas Corneliusson, Kapten 725.  
 Lou, Laurents Frantsson, Kapten 722.  
 Louis XIII de France 694.  
 Louis XIV de France 56.  
 Loyalty, Schiff 318, 407, 571, 627.

VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN 791

- Lucas, Nicholas, Kapitän 317, 571, 627.  
 van Lummen (Lemmen), Gerrit, Kapitän 36, 295.  
 Lund 759.  
 Lyne, Stephen, Leutnant u. Kapitän 520, 521, 527, 529, 532, 533.  
 Lyons, Richard, Pfarrer 570, 627.
- de Maagd van Enkhuizen I, Schiff 509, 515, 518, 528, 535.  
 de Maagd van Enkhuizen II (N), Schiff 560, 589, 596.  
 de Maagd van Enkhuizen III (A), Schiff 705.  
 de Maan, Schiff 509, 528, 704.  
 Macassar (Mangkasar) 56, 58.  
 Macdowel (Macdonnel) 23.  
 Maddison (Madissow), Henry, Kapitän 572, 629.  
 Madonna della Vigne (de Maagd van de Wijnberg), Schiff 528, 534.  
 Madraspatam 57.  
 Maertens, Bartholomeüs, Befehlshaber der Soldaten 36.  
 Magdalen of London, Schiff 319.  
 Magnus VI, Lagabätter af Norge 53.  
 Maidenhead, Schiff 317.  
 Maidstone, Schiff 695.  
 Mainland 293.  
 Majerne, Dr. 30.  
 Makalos, schw. Dreidecker 151.  
 Makjan (Matsjan) 58.  
 Malaga Merchant (Koopman van Malgom), Schiff 279, 318, 571, 606, 628.  
 Malajoe 58.  
 Malakka 60.  
 Malakka, Ostindienfahrer 677.  
 Malcontent, Gijsbert, Kapitän 297, 396, 436, 440, 483, 497.  
 Malediven 177.  
 Malthus, Robert, Ingenieur 226.  
 Maltman, Jan, Trompeter 434, 474.  
 de Man van Edam, Schiff 560, 596.  
 Manajungh 82.  
 Mandal 101, 313, 675.  
 Mangelaar, Cornelis, von Veere, Kapitän 428, 433.  
 Mangelaar I, Frans Krijnsz (Prijsnz), Schiffer u. Kapitän 321, 322, 326, 365, 394, 433, 614, 623, 662, 769.  
 Mangelaar II, Krijnsz, Schiffer 433.  
 Mangelaar, Krijn Cornelisz, Schiffer 397, 558.  
 Manhattan 72, 76, 77, 78, 106.  
 Mann, John, Kapitän 285, 351, 405.  
 Mannerfelt, Måns Assarsson, artillerikapten 724.  
 Mannshatt, vermutl. Kapitän 711.
- Manomet-Kreek 79.  
 Månen (Luna), schw. Schiff 724, 727.  
 Maranhão 69.  
 Marcusz, Pieter, Kapitän 364, 367, 619.  
 Mardick 697, 698.  
 Mardrig (Murdrick), Francis, Kapitän 576.  
 Margareta af Danmark 53.  
 Maria von Ungarn, Statthalterin der Niederlande 12.  
 de Maria, Schiff 327, 365.  
 Mariae Booschop, Brander 717.  
 Markham, Kanonier 434, 474.  
 Marmaduke of London (Revenge of Whitehall) 318, 319, 352, 355, 407, 414, 447, 495, 571, 602, 604, 627.  
 Marowine 66.  
 Marre, Evert Antoniusz (Antonisz), Kapitän 395, 547, 549, 550, 557, 621, 658, 704, 714, 737.  
 Marreveld (Marrevelt) Nicolaas, Kapitän 294, 310, 366, 395, 435, 623, 659, 670, 705.  
 Mars, holl. Schiff 621.  
 Mars, schw. Schiff 723, 727.  
 Marsala 85.  
 Marselis, Gabriel 703.  
 Marseveen (Maarseveen), Schiff 704, 770.  
 Marsh, Stephen, Kapitän 508, 527, 534, 535, 540.  
 Marsstrand 760.  
 Marston-Moor (York), Schiff 212.  
 Martin, Schiff 35, 213, 287, 449, 464, 467, 473, 474, 571, 602, 628.  
 Martin, Henry, Leutnant 527.  
 Martin, Roger, Kapitän u. Contreadmiral 286, 352, 406, 414, 443, 467, 482, 524, 675.  
 Martin-Galley, Schiff 692.  
 Martin Gerritsbaai (Cowbay) 73.  
 Martinique 68.  
 Martsz, Pieter, Korporal 396, 435.  
 Mary of Scotland, Witwe von James V 12.  
 Mary I, the Catholic, of England 12, 14.  
 Mary, Schiff 503, 508, 512, 527, 532, 534.  
 Mary-flyboat 280, 318, 343.  
 Marygold (Crown), Schiff 286, 354, 692.  
 Maryland 72, 120, 146.  
 Maryott, Thomas, Kapitän 287, 353.  
 Mary Prize, Schiff 287, 353, 572, 593, 594, 606, 629.  
 Mary-Rose, Schiff 35.  
 Mary-Rose of Iskanderun, Schiff 510, 523, 527, 528.  
 Marzocco (Mars Secho) 534.  
 Massachusetts 72, 73, 79.  
 Masulipatam 56, 59.  
 Matkey, Robert, Kapitän 631.  
 Matroos, Gerrit, Kapitän 397, 401.

## 792 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- Mattheus, Jan Tijsz (Matthijsz, Thijlse, Thijsz), Kapitän 33, 34, 36, 37, 296, 394, 420, 434, 559, 620, 769.
- Matthias, Schiff 692.
- Matthijsz, Allard, Kapitän 770.
- Maurits van Oranje, Statthalter 126, 133, 241.
- Fort Maurits 59.
- Mauritius Insel 66, 88, 109.
- Mayflower I (Fame), Schiff 287, 348.
- Mayflower II, Schiff 630, 652, 665.
- Maximilian I, Kaiser 11.
- Maximilien de Bourgogne, Herr van Beveren 132.
- Meronacka, siehe Upland.
- Mecoria 67.
- Medea, Flöte 717.
- van der Meer, Sijmen Cornelisz, Kapitän 395, 434, 469, 557.
- Meerhout, 132.
- de Meerman, Schiff 434, 469, 497.
- van Meeuwen, Jacob, Kapitän 769, 774.
- Mey, Cornelis Jacobsz, Kapitän 77.
- Meyer, Cornelis, Juwelier 179.
- Mekaquatohoe (Mageckqueshou) 81.
- Melijn, Cornelis 78.
- Meloria 505, 529, 530, 536, 537.
- Meppel, Jan Cornelisz, Kapitän 761, 768, 769.
- Merchants Relief, Schiff 508, 512.
- Mercurius (Markuerjus), holl. Schiff 614, 623, 645, 646, 660, 670.
- Mercurius, schw. Schiff 723, 727, 740, 761.
- Merlin, Schiff 287, 449, 464, 467, 473, 474, 495, 573, 602, 606, 630.
- Mermaid (Melckmeijt, Syrene), Schiff 35, 38, 212, 287, 314, 355, 407, 414, 416, 571, 602, 628, 695, 765.
- Mespath (Mispaght) 73.
- Meleren, Oberst 769.
- Michielsz, Jan (Johannes), Kapitän 296, 304, 427, 428, 433, 471, 498.
- Middelburg (Newton) 73.
- Middelburg, Schiff 770.
- Middelburgh (Middleborough), Schiff 286, 407, 449, 574, 602, 631.
- Mildmay, John, Kapitän 286, 291, 352, 379, 387, 407, 414, 443, 475, 496.
- Mill, Kapitän 447.
- Minnes (Mennes), Sir John, Kapitän 116.
- Minquaskil (Minquas-Kreek) 80, 81, 82.
- Minquiers (Jersey), Insel 427.
- Minuit, Peter 81.
- Mijndertsz, Mijndert 78.
- Modyford (Modyford), Sir Thomas, Oberst 119.
- de Moij, Hillebrand Jeroensz, Kapitän 367, 380, 420, 557, 616, 661.
- Mol, Sijbrand Jansz, Kapitän 507, 528, 716.
- Monchonock (Gardiner-Insel) 72.
- Monk, George, Admiral 136, 231, 252, 262, 268, 269, 270, 271, 430, 440, 441, 442, 443, 450, 451, 452, 453, 455, 475, 480, 489, 553, 564, 569, 570, 572, 581, 582, 584, 585, 596, 604, 613, 614, 625, 626, 627, 634, 639, 649, 650, 663, 664, 666, 678, 679, 680, 683.
- de Monnik, Schiff 297, 366, 436, 559, 622, 716.
- Monnikendam, Schiff 297, 396, 398, 419, 435, 469, 489, 492, 493, 498, 559, 621, 658.
- Monson, Sir William 13.
- Monte-Christo 507, 511, 512, 513, 532, 535.
- Montfort 131.
- Montserrat 68, 118.
- Moody of Lynn, Deborah 73.
- Moody, Sir Henry 73.
- de Moor, Schiff 616, 661, 662.
- de Moorin, Schiff 617, 676.
- Moray-Firth (Firth of Murray) 283, 569.
- Morecock, Edward, Leutnant 570.
- Morgan, Thomas, Generalmajor 698.
- de Morgenstar, Schiff 621, 658.
- Morgenstjerman (Lucifer, Phosphor), schw. Schiff 723, 727, 740, 741, 742, 743, 749.
- de Moriacq, Oberstleutnant 611.
- Morianen, schw. Jacht 722, 753.
- Moritz von der Pfalz 116.
- Morlaix 431.
- Morley, Oberst 282.
- Morris, Humphrey, Kapitän 577.
- Morsing, Peter Janssen, Kapitän 752.
- Moruga (Moroco, Monga) 67.
- Mostaart (Mostert), Jan, Galiotenführer 624.
- Motham, Peter, Kapitän 544, 546, 571, 627, 695.
- Motril 117, 541.
- Moulton, Robert, junior, Kapitän 35, 286, 346.
- Mountagu, Edward, Admiral 262, 263, 694, 695, 696, 760, 763, 764, 765, 766, 771.
- Mountagu of Boughton, Edward 766.
- Mount-Orgillous-castle 119.
- Mourée (Moré) 62, 63, 64.
- Mousenest, Brander 289.
- Munnekes (Munnincx), Hermes, Kapitän 290, 397.
- de Munnik (Munnick), Hendrik Jansz, Kapitän 294, 395, 427, 433, 469, 498, 704.
- Munter (Munth), Gerrit, Kapitän 37, 297, 621.
- Myngs, Christopher, Kapitän 600, 632, 634.
- Naaldwijk 131.
- Näfveqvam 728.
- Nagasaki (Nangasaki) 59.

- de Nagelboom, Schiff 263.  
 Nantwich (Antwich), Schiff 765.  
 Napoli di Malvasia 85.  
 Narragansetbay (Rhode-Island) 73, 79, 80.  
 Naseby (Royal Charles), Schiff 211, 763, 766.  
 Fort Nassau (Ostindien) 59.  
 Fort Nassau (Guinea) 61, 63, 64.  
 Fort Nassau (Senegambien) 64.  
 Fort Nassau (Amazonenstrom) 67.  
 Fort Nassau (Hudsonfluß) 76.  
 Fort Nassau (Delawarefluß) 77, 80, 81.  
 van Nassau, Hendrik Kasimir II 126.  
 van Nassau-Siegen, Johan Maurits 64, 69, 129.  
 van Nassau, Herr van Beverwaert, Lode-  
 wijk, Gouverneur 128, 129, 673.  
 Nau-Oog (Naen, Nanooch, Nau-Og,  
 Naeuooch), Kapitän 36, 295, 396, 435,  
 557, 598.  
 Neave, James, Oberst 119.  
 Neira 57.  
 Neptunus, Schiff 321, 326, 361, 394, 432.  
 van Nes, Aart Jansz, Kapitän 368, 393, 420,  
 426, 427, 434, 469, 471, 474, 475, 481,  
 483, 488, 489, 556, 617, 704, 710, 712,  
 715, 740, 741, 742.  
 van Nes, Jan Jansz, Leutnant u. Kapitän  
 368, 426, 427, 434, 715, 742, 743.  
 van Nes, Jan Jacobsz, gezegd Oude Boer  
 Jaap, Kapitän 294, 310, 365, 368, 377.  
 van Nes, Jan Jacobsz, gezegd Jonge Boer  
 Jaap, Leutnant u. Kapitän 321, 368.  
 van Nes, Andries Jansz, Leutnant 365, 368,  
 377.  
 de Neuchaise, franz. Admiral 426.  
 Neusohl 177.  
 Nevis 68, 118, 119.  
 New-Albany 71, 76, 77, 78.  
 Newberry (Herbery), Richard, Kapitän 318,  
 575, 632, 692.  
 New-Burlington 81.  
 Newbury, Schiff 764.  
 Newcastle, Schiff 629, 695, 765.  
 New-Foundland (Terre-Neuve) 74, 95, 118,  
 341, 542.  
 New-Gloucester (New-Jersey) 77.  
 Newhaven 72, 73, 608.  
 Newman, William, Kapitän 630, 652, 666.  
 Newnham, Reynold, Kapitän 527.  
 New-Plymouth 71, 73.  
 New-Romney 419.  
 Nicodemus, Schiff 319, 449, 577.  
 van Niehoff (Nijhoff), Willem, Kapitän 391,  
 425.  
 Nieulandt, Major 704.  
 Nieupoort (Nieuwpoort), Willem, Gesandter  
 30, 50, 684, 685, 687, 688, 689.  
 Nieuw-Amersfoort (Flatlands) 79.  
 Nieuw-Amsterdam, Stadt 76, 77, 78, 79, 81.  
 Nieuw-Amsterdam, Schiff 676.  
 Nieuw-Enkhuizen, Ostindienfahrer 677.  
 Nieuw-Gravezande (Gravesend) 73, 79.  
 Nieuw-Heemstede (Hempstead) 73.  
 van Nieuwhof, Hugo, Kapitän 770.  
 Nieuw-Utrecht 79.  
 Nightingale, Schiff 287, 314, 346, 355, 448,  
 483, 495, 506, 510.  
 Nilsson, Erik, Kapten 724.  
 Nimble-Sapphire, Schiff 407, 416.  
 Nixon (Nickson), Robert, Kapitän 286, 445,  
 571, 628, 764.  
 de Noahs-ark 290.  
 Nobel, Gerrit, Kapitän 37, 297, 366, 377.  
 Noblet (Nobelet), Jan, Kapitän 290, 769.  
 Nonsuch (Nonpareille), Schiff 286, 346, 352,  
 377, 379, 407, 445, 465, 496, 575, 590,  
 594, 606, 632.  
 Nonsuch ketch 319, 586, 695.  
 Noorman, Pieter, Kapitän 717.  
 Norden (Noort) 55.  
 Nordkap 98.  
 Nordstjernan (Stella Polus), schw. Schiff  
 724, 727, 740, 750.  
 Norimbegue (Norembega, Province des  
 Etechemins) 74, 75.  
 Norrköping 102, 178.  
 Norske Løve, d. Schiff 752, 754, 755.  
 North-Ronaldsha 293.  
 Northumberland, count of 15.  
 Northumberland, Schiff 525.  
 Northwich 83.  
 Noteneiland 77.  
 Nova Scotia siehe Acadia.  
 Nova Zeelandia 67.  
 Nya Göteborg 80, 81, 82.  
 Nyköping 178.  
 van Nyssen, Otto, Kapten 724, 744, 750.  
 Oak, Schiff 286, 352, 446, 465, 466, 575, 632,  
 648, 665.  
 Oeliasser (Uliasser) 59.  
 Oeiras, 117.  
 Ornen (Aquila), schw. Schiff 724, 727.  
 Österby 102.  
 Östergötland (Ostrogothia), schw. Schiff  
 722, 727.  
 Oldman (Oudemán, Doudeman) 419.  
 Old Warwick, Schiff 287, 354, 448.  
 Olifant, Ostindienfahrer 677.  
 Oliviersz, Jan, von Veere, Kapitän 296, 394,  
 433, 558, 623.  
 Onrust 58.  
 Ooms, Jan Egbertsz, Kapitän 321, 322, 323,  
 326, 365, 395, 552, 557, 617, 676.  
 Ooms, Jan, Freiwilliger 620.  
 Oostergo, Schiff 770.

## 794 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- Oostergoo, Cornelis Ales., Kapitän 425.  
 Oosterwijk, Schiff 769.  
 Oost-Rivier (Nassau-Rivier) 76.  
 Orangiepolder 131.  
 van Oranje, Albertine Agnes 126, 129.  
 van Oranje, Amalia 128, 129, 181.  
 van Oranje, Filip (Philippus) Willem 132, 133.  
 van Oranje, Louisa Hendrika 121, 126.  
 van Oranje, Maria (Princess Royal) 23, 27, 121, 128, 129, 134.  
 Fort Oranje (Formosa) 59.  
 Fort Oranje (Senegambien) 64.  
 Fort Oranje (Amazonenstrom) 67.  
 Fort Oranje (Hudsonfluß, New-Albany) 71, 73, 77, 79.  
 Oranje, Ostindienfahrer 310, 311, 313.  
 Oranje, Schiff 558, 561.  
 Oranjeboom, Schiff 769.  
 Oranjeboom, Brander 327, 361.  
 Orchard, Robert, Schiffer 351, 406, 633.  
 Orning, Hans Søren, Kaptajn 752.  
 Orsou 63.  
 Orton, Simon, Kapitän 319, 336.  
 Orton (Oreton), Thomas, clerk of the check 629.  
 Osborn, Kapitän 285, 351.  
 Osteroon, Kapitän 622.  
 Osterwijk 90.  
 Osterwout, Meindert, Teunisz, Kapitän 508, 528.  
 Oudorp 94.  
 Outlooks Inseln (Hvidingsø) 550.  
 den Oven, Adriaan Jansz, Kapitän 558, 561, 589, 596, 597.  
 Overbeek, Jan Hendriksz, Kapitän 325, 361.  
 Over-Flakkee 55.  
 Overijssel, Schiff 366, 434, 468, 616, 654, 670, 671.  
 Overkamp, Kapitän 434, 618.  
 Overton, Oberst 119.
- Packe (Pack, Peck), Francis (Henry), Kapitän 318, 319, 447, 576, 695.**  
 Packe (Pack), Michael, Kapitän 279, 317, 337, 343.  
 de Paarl (Parel), Flüte 717.  
 Paimboeuf 118.  
 Paine (Hayne), Richard, Kapitän 575, 633.  
 Palembang 59.  
 Palicol (Madopollam) 59.  
 Pampus 179, 639.  
 van der Par (Perre), Rombout, Kapitän 321, 322, 323, 325, 361, 396, 435, 463, 469.  
 Paradox, Schiff 287, 346, 348, 355, 449.  
 Paragon, Schiff 506, 510, 514, 516, 527, 535, 537, 692.  
 Parahiba (Parahyba) 69
- Parel, Ostindienfahrer 677.  
 Parker (Parkes), Francis, Kapitän 765.  
 Parker (Parcked), Richard, Kapitän 765.  
 Patani 58.  
 Pater, Dirk, Kapitän 36, 295, 621.  
 Paulus von Rotterdam, Kommandeur 290.  
 Paulus (Sinte-Paulus), Schiff 576, 633.  
 Paulusz (Pauwelsz, Pouwelsz), Jan, von Veere, Kapitän 326, 338, 361, 394, 401, 432.  
 Pauw, Herr van Heemstede (Hemstede), Adriaan, Gesandter 50, 51, 130, 304.  
 Pauw van Achttienhoven, Michiel 78.  
 Pawonia 78.  
 Payne, William, Leutnant 570, 593.  
 Peacock, James, Kapitän 283, 286, 351, 403, 443, 466, 469, 474, 475, 489, 524, 571, 628, 645, 646, 666.  
 Peaconeck 72.  
 Pearl, Schiff 212, 287, 354, 574, 593, 594, 695.  
 Kastell Peele 118.  
 Peereboom, Tijs Sijmensch, Kapitän 37, 297, 396, 622, 661, 672.  
 de Peereboom, Schiff 297, 396, 622.  
 Pelican, engl. Schiff 280, 317, 336, 348, 352, 380, 445, 465, 467, 571, 593, 594, 606, 627, 650.  
 Pelikaan I, holl. Schiff 434, 618, 656, 670.  
 Pelikan, schw. Schiff 723, 727, 740, 741, 742, 749.  
 Pendennis-castle (Falmouth) 427.  
 Penn, William, Viceadmiral 117, 252, 262, 269, 270, 271, 284, 285, 289, 314, 346, 348, 350, 372, 387, 418, 442, 443, 458, 459, 460, 463, 471, 473, 480, 483, 489, 490, 545, 546, 547, 563, 564, 573, 581, 585, 590, 591, 604, 629, 636, 649, 651, 655, 657, 664, 692, 694.  
 Penrose, Thomas, Kapitän 287, 355, 445, 575, 632.  
 Pense, Jacob Adriaansz, von Middelburg, Kapitän 37, 296, 310, 367, 394, 432, 558, 619, 676, 770.  
 Pensier, Laurens, Kapitän 325, 365.  
 Fort Pentagoët (Penobscot) 74, 75.  
 Pepys, Samuel 766.  
 Perceval, Major 704.  
 Peregrine, Schiff 508, 512, 521, 527, 532, 534.  
 Pernambuco 69.  
 van der Perre, Paulus, Gesandter 29, 684, 685, 686.  
 Pestle (Pestell), William, Kapitän 286, 633.  
 Peter I., der Große 141, 142.  
 Peter (Pievre), Schiff 573, 630.  
 Peters, Hugh, Prediger 344.  
 Petersson, Peter, Kaptan 721.

VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN 795

- Pett, Christopher, Schiffsbaumeister 169.  
 Pett, Phineas, Schiffsbaumeister 149, 151, 156.  
 Pett, Peter, Schiffsbaumeister 149, 151, 159.  
 Pettapoli 56.  
 Petty, Sir William 175, 176.  
 Petuquapaen (Greenwich) 72, 79.  
 Pevensey (Bevezier) 345, 420.  
 Philipp I, der Schöne, von Österreich 11.  
 Philippe IV, le-Bel, de France 10, 347.  
 Phoenix I, Schiff 506, 510, 513, 514, 515, 516, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 528, 535, 536, 537, 604, 629, 650, 651, 665.  
 Phoenix II of London (Phoenix-Merchant, Fenicx), Schiff 572, 593, 606.  
 Pierce (Pearce), John, Kapitän 286, 352, 407, 445, 571, 628.  
 Pietersz, Cornelis, Quartiermeister 36.  
 Pietersz, Hendrik, Kapitän 560, 589, 597.  
 Pietersz, Lambert (Lambrecht), Kapitän 37, 295, 361, 366, 384, 395, 427, 434, 493.  
 Pietersz, Swart, Schiffer 394, 433, 471, 474.  
 Pikke, Leijn, Kapitän 770.  
 Pile (Pyle), William (Thomas), Kapitän 446, 572.  
 Pinto, Jan, Kapitän 362.  
 Pinxter, Thomas, Kapitän 765.  
 Piombino 529.  
 Piscatore 59.  
 de pinas de Liefde, Brander 298.  
 van der Plaet, Jan, Kapitän 298.  
 Plover I, Schiff 448, 473, 475, 495.  
 Plumleigh, Robert, Kapitän 631, 765.  
 Plymouth, Schiff 695, 764.  
 Poelo-Tjingke 57.  
 Point-Judith 79.  
 Pols, Adriaan, Kapitän 770.  
 Pomp, Dirk Gerritsz, Kapitän 705, 715, 754.  
 Poole, James, Kapitän 765.  
 Poole, Jonas, Kapitän 510, 523, 525.  
 de Poort van Troijen, Schiff 436, 470, 473, 497.  
 Poortman, John, clerk of the check, secretary, deputy treasurer 570, 627.  
 Popham, Edward, Admiral 116, 117, 230.  
 Port (Poort), Cornelis Jansz, Kapitän 36, 295, 420, 435, 468, 472, 474, 475, 497, 498.  
 Port (Post, Poort), Teunis (Antonius), Schiffer 297, 425, 433.  
 Portendic 66.  
 Portland, Schiff 212, 574, 602, 631, 652, 665, 692.  
 Port Royal (Annapolis) 74.  
 Portsmouth, Schiff 35, 286, 346, 353, 407, 414, 573, 602, 606, 630, 638, 651, 657, 665, 765.  
 het Postpaerd, Schiff 560, 622.  
 Potter, Richard, Kapitän 629.  
 Poulo-Ai (Wai) 17, 57.  
 Poulo-Rhan (Run) 17, 18, 19, 20, 57, 110, 688.  
 Poumaronfluß (Bouweron, Bowroom) 67.  
 Preston, Schiff 765.  
 Pride, Oberst 604.  
 Primrose, Schiff 287, 354.  
 Princess-Mary, Schiff 349, 406, 446, 574, 594, 605, 695.  
 Principium 66.  
 Prins, Jan Pietersz, Vicekommandeur 236.  
 Prins, Schiff 556, 561.  
 Prins Hendrik, Schiff 704.  
 Prins Maurits, Schiff 297, 366, 392, 704, 770.  
 de Prins te Paard, Schiff 769.  
 Prins Willem, Ostindienfahrer 310.  
 Prins Willem No. 1 (A) of Prins Willem te Paard, Schiff 295, 434, 463, 617, 655, 670, 676.  
 Prins Willem No. 2 (Z), Schiff 364, 365, 369, 371, 376, 381, 558.  
 Prins Willem No. 3 (R), Schiff 704.  
 Prins Willem No. 4 (Z), Schiff 715.  
 't Prinse Wapen, Schiff 705.  
 Prinses Albertina (nicht erwiesen, ob vergrößerte Albertina), Schiff 716.  
 Prinses Louisa I (Louisa Hendrika, Louijsa), früher Ostindienfahrer 310, 362, 363, 364, 369, 381, 388, 391, 619, 648, 668, 676.  
 Prinses Louisa II (Louijsa), Schiff 358, 362, 365, 371, 386, 556, 561, 620, 715.  
 Prinses Roijael (Royal), Schiff 391, 509, 556.  
 Prinses Roijael, Ostindienfahrer 677.  
 Printz, Johan, Oberstleutnant u. Gouverneur 81.  
 Pronck, Klaas Hillebrandsz, Kapitän 717.  
 Prosperous I of London, Schiff 285, 351, 445, 464, 471, 473, 474, 495, 632, 653, 665.  
 Providence (Rhode-Island) 72.  
 Providence, Schiff 286, 352, 407, 445, 464, 470, 472, 495, 571, 628, 653, 661.  
 Provincie 59.  
 de Provincien, Ostindienfahrer 677.  
 de Provincien, Schiff 770.  
 Prudent-Mary (Wijze Mary), Schiff 574.  
 Püchler, Eustatius (Cornelis), Oberst 710, 711.  
 Puerto Real 95, 104.  
 Puerto de Santa-Maria 504.  
 Pulicat 57, 58.  
 Purmerend 390.  
 Quaboer, Albert Pietersz, Kapitän 321, 325, 361, 362.  
 Quaeff, Kapitän 621.

## 796 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- Qvast (Kvast), Kaptajn 752.  
 Quebec 75.  
 Queenborough 146, 453, 455.  
 Quendalebay 311.  
 Quixley, Thomas, Kapitän 315, 316.  
 Quotenis 79.
- 't Raadhuis van Haarlem, Schiff 770.  
 het Raadhuis (Radebold) van Medemblik (Medemblich) 621, 676.  
 Raaphorst, Margareta 141.  
 Raaphorst, Dr. Matthijs 141.  
 de Rack, Jan, Kapitän 680.  
 de Raedt (Racl), Hendrik, Kapitän 36, 295, 313.  
 Rafaël (Ängel Rafael), schw. Schiff 725, 727, 738, 750.  
 Rainbow (Hemelboog, Arend Hemel), Schiff 279, 317, 336, 337, 443, 466, 468, 469, 475, 489, 576, 633, 644, 645, 648, 653, 665, 764.  
 Rainsborough, Thomas, Oberst u. Admiral 33, 115.  
 Raleigh, Sir Walter 16, 74, 151, 163, 169, Kastell Ramekens 241, 357, 358, 563, 611, 613.  
 Rand, Andrew, Kapitän 446, 574, 630.  
 Raven, Dirk, Schiffsbaumeister 179.  
 Raven I, Schiff 446, 566, 574, 606, 630.  
 de Razilly, J. 74.  
 Read-Head 314.  
 Reael, Govert, Kapitän 294, 543, 556, 620.  
 de Recaldo (Recalde), Juan Martinez 266.  
 Recife de Pernambuco 70.  
 Recovery I, Schiff 287, 355, 633, 652, 653, 665.  
 Redjak, William, Kapitän 447.  
 Redonda 68.  
 Reed (Read), Kapitän 349.  
 de Reede, Herr van Renswoude, Jan, Gesandter 23.  
 Reedtz, Peter, Reichsrat 747.  
 Reedwood, John, Kapitän 35.  
 Reeve, John, Kapitän 575, 632.  
 Reeves, Jonas, Kapitän 506, 510, 516, 525, 528.  
 Reformation of London, Schiff 286, 314, 352, 445, 574, 631.  
 van Regemorter, Joannes (Johannes), von Middelburg, Kapitän 36, 37, 296, 310, 367, 394, 432, 470, 471, 475, 497, 498.  
 Regemorter, Joannes (Johannes), von Veere, Schiffer 433.  
 Reikjavik (Island) 84.  
 Reinikis, Joris, Kaptän 722.  
 Reijmersz, Jan, Schiffer 298.  
 Reijnst, Gouverneur 57.  
 Renown, John, Schiffer 630, 652, 666.  
 Renown, Schiff 606, 631.
- Renown (the flying Renown, Fame) Brander 281, 345, 356, 557, 633, 665.  
 van Renselaar, Kiliaan, Juwelier 78.  
 Renselaarswijk 78.  
 Reserve, Schiff 286, 353.  
 Resolution (Royal Prince), Schiff 211, 283, 285, 349, 372, 378, 387, 570, 581, 582, 593, 602, 627, 637, 638, 647, 650, 653, 679.  
 Reymes, Bulein, Oberst 254.  
 Reyneveld, Caspar, Feuerwerkmeister 205.  
 Reynolds, James, Kapitän 287, 355, 444, 506, 575, 632.  
 Reynolds, John, General 698.  
 Rich, earl of Warwick, Sir Robert, Admiral 115, 116.  
 Rich, Oberst 283, 419.  
 Richard, Kapitän 74.  
 Richard and Benjamin, Schiff 319.  
 Richard and Martha, Schiff 286, 346, 352, 444, 473, 573, 630.  
 Richard and William of Iskanderun, Schiff 511.  
 Richelieu 86.  
 Richewijn (Rijkhoven), Jan, Kapitän 322, 323, 333, 340, 343, 360, 507, 528, 705, 770.  
 Rider, Matthew, Schiffer 572, 593.  
 Rietberch, Kapitän 559.  
 Rio Grande do Norte 69.  
 Rip-Raps 408.  
 Robin-Hoodsbay 308, 544.  
 Robinson, Robert, Kapitän 765.  
 Roches-Douvres (Roecke-doeves, Jersey) 427.  
 Roebuck, Schiff 318, 448, 576, 633.  
 Roelandsz, Joris, Kommandeur 236.  
 Roelandsz (Roelantsz), Abel, Kapitän 36, 622, 658, 668.  
 Roelofs, Pieter, Kapitän 528.  
 Roemerswaal 591.  
 Roetering (Roeteringh), Jan, Kapitän 322, 323, 333, 340, 343, 360, 705, 770.  
 de Roijs, Frans, Kapitän 327, 338.  
 Rollon de la Normandie 56.  
 Rømsø 771.  
 Roodeberg (Red-Hill, New-Haven) 72.  
 Roodeberg-River (Housatonicfluß) 72.  
 de roode Haas, Schiff 522, 528.  
 het roode Kruis van Hoorn (Red Cross of Hoorn), Schiff 523, 525.  
 de roode Leeuw van Noordholland, Schiff 621.  
 Roodhaes, Adriaan, Kapitän 528, 534, 539, 542.  
 Roodhooft (Roo-Bal, Read-Head), Dirk Pietersz, Abgeordneter 551, 639, 673.  
 Rooker, Jacob Jansz, Kapitän 528, 538.

VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN 797

- Roope, Gilbert, Kapitän 508.  
 Roos (Rose), Brander 453.  
 Rootjes (Rootiers), Jan, Kapitän 621, 676.  
 Rosen (Rosa, het Wapen van Schagen),  
 schw. Schiff 725, 727, 737, 738, 749.  
 Rosengin (Rosengain) 18.  
 Rosin, Secretär 26, 28.  
 Røskilde 706, 707, 708.  
 Røснаes 771.  
 Rotterdam, Ostindienfahrer 310.  
 Rotterdam, Schiff 326, 337, 361, 395, 434.  
 Rous, William, Kapitän 631, 652, 666.  
 Rovero, Julian, spanischer Admiral 591.  
 de Rozenkrans van Holland(Garland), Schiff  
 556, 620, 636, 646, 651, 654, 657, 670.  
 Ruby (Ster, Nord-ster), Schiff 35, 47, 285,  
 314, 348, 352, 379, 380, 406, 414, 445,  
 482, 573, 593, 602, 629, 649, 695, 765.  
 Ruijchhaver, Jacob, General 65.  
 Fort Ruijchhaver 65.  
 Ruijl, Albert, Pensionaris 127.  
 Ruijsch, Nicolaas, griffier 130.  
 de Ruijter, Michiel Adriaansz, Contreadmi-  
 ral 247, 266, 271, 272, 273, 320, 321, 322,  
 323, 326, 327, 328, 329, 331, 332, 333,  
 336, 339, 342, 345, 346, 348, 357, 358,  
 361, 362, 364, 369, 376, 383, 386, 388,  
 389, 391, 394, 398, 399, 410, 411, 413,  
 414, 417, 423, 426, 427, 429, 434, 459,  
 460, 466, 468, 469, 470, 471, 473, 474,  
 476, 480, 483, 484, 492, 493, 494, 505,  
 543, 548, 552, 558, 561, 562, 581, 582,  
 585, 607, 609, 610, 622, 624, 635, 636,  
 642, 645, 652, 658, 659, 660, 661, 662,  
 668, 669, 670, 672, 674, 676, 700, 704,  
 768, 769, 771, 772, 773, 774.  
 Ruytingen 492.  
 Rupert von der Pfalz 116, 117, 118, 134,  
 176, 226, 263, 271, 347, 526.  
 Kastell Rushen 118.  
 Ruth, Kapitän 692.  
 Ruth, Schiff 279, 318, 447.  
 Rysingh, Gouverneur 82.  
 Saba 70.  
 Saban (Saboe) 63.  
 les Sables d'Olonne 427.  
 Saboegoe 58.  
 Sacherrevell, Benjamin, Kapitän 695.  
 Sacherrevell, Theophilus, Kapitän 630.  
 St.-Albans-Head 458.  
 St.-Ann 118.  
 St.-Christopher (St.-Kitts) 67, 119.  
 St.-Eustatius (St.-Eustache) 70.  
 St.-George, Fort 57.  
 St.-Helens-Point 349.  
 St.-Helens-Road 455, 494, 564, 680.  
 St.-Jacob, Berg 64.  
 St.-Jan, Schiff 326, 365.  
 St.-Jean, Reede bei Boulogne 48, 343, 419,  
 425, 553.  
 St.-Jean d'Acre (Akka) 104.  
 St.-Jean de Luz 102.  
 St.-Johannes, d. Schiff 752, 755.  
 St.-John, Oliver, Gesandter 20, 26, 27, 28.  
 St.-John 75.  
 St.-Johnfluß 74, 75.  
 St.-Katharine, Brander 717.  
 St.-Laurens, Schiff 36, 37, 46, 48.  
 St.-Louis, Fort 74, 75.  
 St.-Maartensdijk 132.  
 St.-Magnusbay 311.  
 St.-Maria, schw. Schiff 726, 727.  
 St.-Maria, Schiff 36, 37, 46, 361, 366, 378,  
 379, 380, 381, 382, 388.  
 St.-Maria, Brander 326, 361.  
 St.-Martin 70, 79.  
 St.-Martin-de-Ré 103, 391, 420, 423, 424,  
 426, 427, 428, 429, 431.  
 St.-Mary-castle 118, 308.  
 St.-Michaels Kloster, siehe Archangelsk.  
 St.-Nicolaas, Schiff 321.  
 de St.-Paul, Brander 298.  
 St.-Paul de la Cande 66.  
 St.-Petrus ende Paulus, Schiff 619.  
 St.-Pierre, Fort (Guernesey) 427.  
 St.-Pieter, Flieboot 326, 365.  
 St.-Sauveur 74.  
 St.-Vincent 622, 676.  
 Ste.-Croix 74, 75.  
 Sakondé (Sekundi) 62.  
 Salamander, Ostindienfahrer 310, 311.  
 Salmon, Benjamin, Kapitän 574, 632.  
 Salmon, James, Kapitän 577.  
 Salmon (Salnor), Thomas, Kapitän 447,  
 574, 633.  
 Salomons Ordeel, Schiff 508, 528.  
 Salomonsz, Jan, Schiffsbaumeister 179.  
 Salomonsz, Pieter, Kapitän 327, 363, 364.  
 Saltonstall, John (Charles), Kapitän 407,  
 418.  
 Salvator, schw. Schiff 726, 727.  
 Samaritan, Schiff 575, 632.  
 Sambas 58.  
 Sampson I, Schiff 286, 343, 354, 631, 692.  
 Samspon II or Sampson Prize, Schiff 448,  
 469, 472, 495.  
 Sampson III, Schiff 503, 508, 521, 527, 532,  
 533.  
 Sampson IV, Schiff 765.  
 de Sampson van Enkhuizen, Schiff 290.  
 de Sampson van Hoorn, Schiff 290.  
 Samson (Sampson), Jan, Kapitän 705, 716.  
 Samson I, schw. Schiff 724, 727, 744, 750,  
 754.  
 Samson II., schw. Schiff 724, 727, 762.  
 Samuel, Schiff 318.



## 798 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- Samuel Bonadventure, Schiff 519.  
 Samuel Talbot (boat, Taboat), Schiff 576, 633.  
 Sanders (Saunders), Gabriel, Kapitän 287, 572, 629.  
 Sanders (Saunders), Robert, Kapitän 35, 286, 353, 446, 573, 629, 692.  
 Sandgate-castle 40, 360.  
 San-Felipe de Benguela 66.  
 San-Juan 693.  
 San-Salvador de Bahia de Todos os Santos 68, 69.  
 Sansum, Robert, Kapitän 319, 407, 418.  
 Santa-Cruz 696.  
 Santa-Lucia 68, 118.  
 Santiago 118.  
 Santikan (Trenton-Falls) 81.  
 Santo-Domingo, siehe Hispaniola.  
 Santo-Vincenzo 523.  
 Fort São-Antonio 65.  
 São-Paolo de Loanda 65, 107.  
 Fort-São-Sebastiano 65.  
 São-Thomé 65.  
 Sapphire, Schiff 35, 286, 346, 348, 349, 400, 406, 413, 446, 482, 495, 571, 627.  
 Sarah, holl. Schiff 325, 342, 436, 622.  
 Sarah of London, Schiff 573, 630.  
 Satisfaction (Revenge), Schiff 286, 448, 632, 648.  
 Fort Saybrook 72.  
 Scalloway 293, 311.  
 Scepter, schw. Schiff 755.  
 de Schaapherder, Schiff 325, 361.  
 Schack, Hans, Kommandant 719.  
 Schaeff (Schaff, Scharf), Boëtius, Kapitän 557, 592, 618.  
 Schaeff (Schaff), Martin, Kapitän 556, 617, 654, 670.  
 Schaep, Egbert Jansz, Kapitän 559.  
 Schaep, Gerrit Pietersz, Gesandter 28, 29.  
 Schatter (Scotter), Gerbrand (Gerbrandt, Gerbrant, Gerbion) von Haarlem, Kapitän 294, 434, 556, 617, 655, 670, 704, 769.  
 Schee, Pieter Jacobsz, Schiffer 433, 464, 465.  
 de Scheepswerf, Schiff 557, 582, 596.  
 Scheij I, Dirk, Kapitän 366, 396, 435, 475, 498.  
 Scheij II, Dirk, Kapitän 769.  
 Scheletje, Schiff 297, 366, 396.  
 Schellinger, Pieter, Kapitän 37, 297, 366, 560, 583, 590, 597.  
 Schemnitz 177.  
 Schonenburg, Rat 70.  
 Schoonbroek 132.  
 Schooneveld, Kapitän 367.  
 van Schooneveld, Cornelis, Kapitän 624, 645.  
 Schoppe (Schupp, Schaep), Generalleutnant 70.  
 Schram (Schraen), Volkert Adriaansz, Kapitän 426, 427, 436, 437.  
 Schuit, Gerrit, Kapitän 36, 295, 556.  
 Schuijmer, Gerrit Jansz, Kapitän 290.  
 Schuijkill (Skörkihlen) 72, 73, 79, 80, 82.  
 Scott, Mr., Oberst 282.  
 Scott, Thomas, Schiffer 350.  
 Seaman, Edward, Kapitän 287, 355, 445, 632, 653, 666.  
 Seavern, Hochbootsmann 574, 631.  
 Sedgewick, Robert, Resident u. Major 73, 75.  
 Sejro 771.  
 Sekema (Sekkema), Reinier, Kapitän 325, 365, 388, 436, 493.  
 Selby, Schiff 692.  
 Selden, John 13.  
 Senior, J., Kapitän 446.  
 Sergipe del Rey 69.  
 Setubal (St.-Yves, St.-Ubes) 85, 95, 104, 105.  
 Seven Brothers of London, Schiff 35, 38, 287, 354, 355, 449, 495, 602, 606, 632.  
 Sevenist (Jevenist) 93.  
 Severijnsz, Eleman, Kapitän 717.  
 Shelly (Shelley), Giles, Kapitän 447, 574, 631, 652.  
 Shervin, John, Kapitän 287, 354.  
 Shingle-bank (Singels, Cingels, hoek van Singels) 322, 408.  
 Shish, Jonas, Schiffsbaumeister 148, 169.  
 Shoebury-Ness 586.  
 Sicajock 79.  
 Sichem 132.  
 Sideriks, Jan, Kapitän 559.  
 Sidney, Sir Algernon, Oberst 26, 766.  
 Siggelsz (Sichels, Eichels), Jacob, Kapitän 326, 361.  
 Silvergieter, Cornelis Engelen, Kapitän 294.  
 Simon, Thomas, Goldschmied 664.  
 Simonds (Symonds), John, Kapitän 695, 765.  
 Simons, Gerrit, Leibknecht u. Leutnant 616, 673.  
 Sinamari (Sinnamarie) 66.  
 Sijbis, Joris, Schiffer 639.  
 Sjöhhjelm, Henrik Gerdtsen, Amiral 721, 741, 744, 750.  
 Skanoer 93.  
 Skörkihlen siehe Schuijkill.  
 Skudesnaeshavn (Naze) 549, 550.  
 Sleeveocht, Adolf, Ingenieur u. Feuerwerker 226.  
 Slipshavn 773.  
 van der Slijck, Cornelis Antoniusz 78.  
 Slood, Klaas Arendsz, Kapitän 716.  
 Slord (Sloost, Sloth), Cornelis Barendsz, Kapitän 509, 517, 528, 716.  
 Sloten 241.

VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN 799

- Slothany, früherer Ostindienfahrer 109.  
 Sluiter (Shirter), Jan Faranen (Fransz), Kapitän 559.  
 Småland (Smalandia), schw. Schiff 726, 727.  
 Smeerenberg 96, 98.  
 Smith, Kapitän 76.  
 Smith, Anthony, Kapitän 287, 407, 414, 416.  
 Smith, Edward, Kapitän 576, 633.  
 Smith, Eustace, Kapitän 444, 473, 573, 630, 764.  
 Smith, Jeremy, Kapitän 571, 577, 627.  
 Smith, John, Kapitän 695.  
 Smithson, Kapitän 319, 334, 335.  
 Smyrna Factory, Schiff 525.  
 Sneek 241.  
 Society of London, Schiff 317, 571, 602, 604, 627.  
 Södermanland (Sudermania), schw. Schiff 722, 727, 745, 750.  
 Solor 59.  
 Somersethouse 135.  
 Sonder (Sooder), Barend Sijmensch (Timens), Kapitän 559.  
 Sonk (Sonck), Paulus Egbertsz, Kapitän 618, 705, 716, 751, 767.  
 Sophia I, Schiff 354, 355, 695.  
 Sophia II, Schiff 572, 593, 629, 651, 665.  
 Southampton (N-A) 72.  
 South-Old 72.  
 Southwell of Woodrising, Elizabeth 143.  
 Southwood, Henry, Kapitän 33, 35, 287, 355.  
 the Sovereign of the Seas (Royal Sovereign) engl. Dreidecker, dann Zweidecker 13, 38, 151, 211, 253, 281, 345, 349, 350, 356, 372, 377, 378, 381, 383, 553.  
 Spanheijms (Sponheijms, Spanheijm, Sponheijm), Jacob Sieuwertsz (Sijvers, Pietersz), Kapitän 36, 295, 397, 436, 440, 470, 498.  
 Sparks (Sparkes), Robert, Kapitän 575, 633.  
 Sparling, Thomas, Kapitän 281, 765.  
 Sparrow, Drue, Secretär 442, 462.  
 Spatchurst (Spatehart), Anthony, Kapitän 576, 633.  
 Speaker (Mary, Voorspreker), Schiff 35, 37, 212, 284, 285, 291, 314, 346, 351, 380, 405, 443, 468, 572, 629, 651, 665, 764.  
 Speaker Prize, Schiff 448, 451.  
 Speck, Tönnes Adriaansson, schw. Major 722.  
 Speckel, Festungsbaumeister 691.  
 Sperling, Gustaf, schw. Major 723.  
 Spey-River 145.  
 Spiring, Abraham 100.  
 Spiring, Arend 100.  
 Spiring, Isaac 100.  
 Spiring, Pieter 99, 100.  
 Spradborough, Edward, Kaplan 527.  
 Spragg, Edward, Kapitän 116.  
 Springfield (Agawam) 72.  
 Sprogø 771.  
 Spurnhead 314, 563.  
 Staden Landen, Schiff 769.  
 de Stad van Medemblik, Schiff 297, 366, 560, 596.  
 Stamford 72, 80.  
 Stanley, earl of Derby, James 118.  
 Stanley, earls lady of Derby, Charlotte 118, 119.  
 de Star I, holl. Schiff 294, 366, 395, 434, 556, 618, 656, 669.  
 de Star II, holl. Schiff 705.  
 Star, engl. Schiff 35, 287, 314.  
 Statland 13.  
 Stavshoved 771.  
 Stavoren (Staveren), Schiff 704, 716.  
 Stayner, Richard, Kapitän 35, 287, 289, 355, 445, 573, 596, 630, 695, 696, 764.  
 de Steden, Schiff 770.  
 Steele, John, Leutnant 510, 527, 537.  
 ter Stegen (Steeg, Steege), Jan, Kapitän 294, 560, 589, 597.  
 Stellingwerf, Auke (Augustus, Andries), Kapitän 437, 705, 716.  
 Stellingwerf, Frederik, Kapitän 436, 622, 658, 670.  
 Stellingwerf, Nicolaas, Pensionaris 127, 437.  
 Stenbock, G. O., General 719.  
 de Ster (Stella), Schiff 508.  
 Stevens, Kapitän 281.  
 Steward, Francis, Kapitän 573, 630.  
 earl of Stirling, William Alexander, Staatssekretär 71, 72, 73, 74, 75.  
 Stoakes (Stokes), John, Kapitän 286, 290, 353, 445, 465, 467, 571, 628, 650, 666, 695.  
 Stoffelsz, Willem Jan, Kapitän 715.  
 Stokton-on-Tees 82.  
 Stone, Robert 683.  
 Stora 104.  
 Stora Falken (Falko), schw. Schiff 725, 727, 735, 737, 738, 750.  
 Storey (Story), Robert, Kapitän 692.  
 Stortemelkgat 563, 566.  
 van der Straten, Pedro, Consul 522, 540.  
 Strickland (Lord Strickland), Walter, Gesandter 23, 25, 26, 27, 28, 664, 683.  
 van Strijp (Strik, Skipp), Jan Pietersz, Kapitän 559, 623, 661, 671, 672.  
 Strong, Peter, Kapitän 572.  
 Stroo, Jacob Dirksz, Kapitän 560, 592.  
 Strussflycht, Daniel Johansson, schw. Viceadmiral 723, 760.  
 Strusskjöld, Jesper Svensson, Kaptan 727, 760.  
 Stuhmsdorf 100.  
 Stuijvesant, Petrus, Gouverneur 79, 81.

## 800 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- Succes (Old Success), Schiff 279, 318, 446, 575, 590, 594, 695, 765.  
 Sudan, Bardinaeus (Bartholomeiis), Kapitän 559, 589, 597.  
 Suffield (Suffield, Suffield, Seafield), Richard Kapitän 448, 574, 631.  
 Sukadana (Soekadana) 58.  
 Sumburgh-Head (Swijnsborgshoofd, Swinnebornhoofd) 94, 293, 309.  
 Sumpter (Suntum), Robert, Kapitän 765.  
 Sundvall 727.  
 Surate (Soerate) 56, 59, 680.  
 Surinam 66, 106.  
 Sussex (Bussecks), Schiff 281, 317, 319, 444, 572, 593, 594, 602, 629.  
 Suzanna (Susanna), Schiff 528.  
 Svärdet (Ensis), schw. Schiff 723, 727, 753.  
 Svan I (Cignus), schw. Schiff 722, 727.  
 Svan II (Cignus, Stora Svan), schw. Schiff 726, 727, 744, 750, 767.  
 van der Svan, Jacob Jansson, Kapten 726.  
 Svenska Lejonet (Leo Suedicus) schw. Schiff 726, 727.  
 Svenske Svane, d. Schiff 752.  
 Swan I, engl. Schiff 318, 334, 335, 343, 407.  
 Swan II, engl. Schiff 586, 593, 601, 632, 653, 665.  
 Swart, Arend Warrenartz, Kapitän 705.  
 Swart, Evert Pietersz, Kapitän 623.  
 Swart, Hendrik Klaasz, Kapitän 509, 514, 518.  
 Swart I, Jacob, von Hoorn, Kapitän 36, 49, 295, 310, 367, 384, 425, 623, 650, 653, 659, 660, 676.  
 Swart II, Jacob, von Amsterdam, Kapitän 770.  
 Swart, Jacob Andriesz (Adriaansz), von Edam, Kapitän 705, 770.  
 Sweers, Isaac, Kapitän 322, 326, 329, 330, 365, 395, 433, 466, 468, 471, 472, 473, 474, 475, 498, 704, 769.  
 Swiftsure (James), Schiff 679, 680, 692, 764.  
 Taalman, Abraham, Schiffsjunge 433.  
 Taenman (Taneman, Talman), Cornelis Pietersz, von Enkhuizen, Kapitän 37, 297, 358, 366, 396, 436, 560, 621, 661, 662, 669, 670.  
 Takome (Willemsstad) 58.  
 Takorari (Takorady) 62, 65.  
 Tamher Fort 72.  
 Tanger 696.  
 Tanson (Hunson), Mark, Kapitän 765.  
 Tappan 78.  
 Tarrant, John, Kapitän 633.  
 Tatnel, William, Kapitän 449, 465, 496.  
 Taunton, Schiff 695.  
 Taylor I, John, Kapitän 285, 291, 348, 352, 406, 418, 574, 628, 650, 666.  
 Taylor II, John, Kapitän 318, 336.  
 Taylor, John 605.  
 Taylor, Joseph, Kapitän 627, 637.  
 Taylor, Robert, Kapitän 446, 574, 630.  
 Taylor, Thomas, Stückmeister 350.  
 Teazole-Clove 221.  
 Tebij (Tijbe, Tibij), Cornelis, Leutnant u. Kapitän 36, 298, 614, 619, 672, 676.  
 Teglgrund 735.  
 Tello (Tolo) 58.  
 Telstead (Felstead), Humphrey, Kapitän 692.  
 Tenekong (Nya Göteborg) 80.  
 Tenth-Whelp, Schiff 287, 586, 593, 595, 601.  
 Teorarica (Tararica) 66.  
 Ter-Goes, Schiff 326, 365, 507, 528.  
 de Terlon, Hugues, Gesandter 732.  
 Ternate 57, 58.  
 Terry, Kapitän 692.  
 Ter-Veere 90.  
 Ter-Veere, Schiff 704, 770.  
 Tetuan 696.  
 Teunisz (Teunen), Hendrik, Kapitän 558, 592.  
 Teunisz (Tuijnez), Jan, Schiffer 298.  
 Thijsius, Professor 673.  
 Thomas Bonadventure of Iskanderun, Schiff 511, 527, 528, 535.  
 Thomas and Lucy, Schiff 446, 574, 630.  
 Thomas and William, Schiff 317, 446, 572, 628.  
 Thompson, Edmund, Kapitän 279, 630.  
 Thompson (Tomse), Edward, Kapitän 279, 318, 574, 765.  
 Thompson, Thomas, Leutnant u. Kapitän 586, 631.  
 Thorowgood, Charles, Kapitän 35, 47, 406.  
 Thorowgood, Thomas, Kapitän 576, 633.  
 Thomson, Oberst 282.  
 de Thou, Auguste, Gesandter 768.  
 Thunder, Schiff 287.  
 Thuresson (Natt och Dag), Thure, schw. Major 726.  
 Thurloe, John, Secretär 26, 28, 687.  
 Thyssen (Thiessen), Didrik (Dirk) Corneliusson, Kapten 721.  
 Tickell (Tutwel), William, Kapitän 765.  
 Tiddiman (Tyddiman, Tedman, Sidman), Henry, Kapitän 355, 447, 573, 630.  
 Tiddiman (Tyddiman), Thomas, Leutnant u. Kapitän 350, 355, 764.  
 Tidore 58.  
 Tiger, Schiff 286, 352, 446, 572, 601, 606, 629.  
 Tilburg 90.  
 Tilbury-Hope 281, 422, 544, 595, 679, 680, 763.  
 Timmer-Kil 77.

- Timor 58.  
 Tinnikum (Tenackong) 81.  
 Tinseree (Goede Hoop), Berg 65.  
 Tippets, John, Schiffsbaumeister 149.  
 Tijdverdrijf, Schiff 769.  
 Tijsz I, Jan, siehe Mattheus.  
 Tijsz-II, Jan, Kapitän 770.  
 Tijsz, Martin, Admiral 703.  
 Todd, Thomas, Freiwilliger 351, 376.  
 Tompson, Thomas, Kapitän 287.  
 Tomtalon (Dundee) 566.  
 Toope, Henry, Kapitän 286, 354, 382, 448.  
 Torricelli, Evangelista 223.  
 Torrington, Schiff 692, 764.  
 Torstenson, Leonard 707.  
 Tredagh, Schiff 764.  
 Trefoldigheid, d. Schiff 751, 754, 755, 767.  
 Trelleborg 759.  
 Tre Løver, d. Schiff 751, 754, 755.  
 Trewleben 736.  
 Trindelen (fyrskib) 771.  
 Triumph, Schiff 35, 38, 45, 211, 285, 351, 405, 413, 416, 442, 460, 461, 462, 463, 489, 495, 571, 593, 628, 645, 646, 650, 665, 764.  
 Trommel, Jacob Jansz, Schiffer 298, 312.  
 de Trommel (Trom), Galiote 624.  
 Tromp, Martin, Leutnantadmiral 14, 15, 32, 33, 34, 36, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 131, 181, 188, 213, 234, 247, 259, 265, 269, 270, 291, 293, 294, 298, 299, 300, 303, 304, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 343, 357, 362, 379, 390, 391, 392, 393, 395, 398, 399, 400, 401, 408, 410, 411, 412, 415, 417, 418, 420, 423, 424, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 433, 438, 440, 455, 456, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 468, 469, 471, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 483, 484, 485, 487, 488, 489, 491, 492, 493, 494, 498, 522, 541, 548, 549, 550, 551, 552, 554, 555, 556, 561, 562, 564, 565, 568, 569, 580, 582, 583, 584, 585, 587, 589, 590, 591, 594, 598, 606, 609, 611, 613, 614, 615, 616, 624, 625, 634, 635, 636, 638, 639, 641, 642, 644, 645, 647, 654, 661, 662, 669, 670, 672, 673.  
 Tromp, Cornelis, Kapitän 141, 265, 509, 515, 516, 518, 519, 521, 522, 528, 533, 539, 542, 673, 677.  
 Tromp, Jan, Kapitän 673, 704, 705.  
 de Tromp, Schiff 704, 770.  
 Tromsleger, Galiote 298, 312.  
 True-love, Schiff 287.  
 Tschamma 62, 65.  
 Tuineman (Tuijnemans), Bastiaan, Kapitän 36, 37, 46, 48, 49, 770.  
 Tuijnesz, Jan, Schiffer 398.  
 Tulip, Schiff 447, 576, 633, 644, 653, 660, 665, 692.  
 Turck, Jan Pietersz, Galiotenführer 625.  
 Turenne, Henri de Latour d'Auvergne, Vicomte de 698.  
 Turnhout 132.  
 Turtle, Kapitän 528, 536.  
 van Tweenhusen, Lambert 76.  
 Tyrespö 728.  
 van Uffelen, Jan, Freiwilliger 620.  
 Ugglar, Klas Johansson, schw. Major 724.  
 Uitenhout, Jan, Kapitän 507, 528.  
 Uitenhout, Pieter, Leutnant 716.  
 Uitkijk 98.  
 Uldinich, Kapitän 557, 598.  
 Ulfsparre, Erik, Kapten 723.  
 Unicorn, Schiff 285, 351, 572, 695.  
 Unity, Schiff 318, 319.  
 Upland (Mecoponacka) 81.  
 Upshott, Kapitän 528.  
 Usselinx (Wsselincx), Willem 105, 106.  
 Utrecht I (R), Schiff 704, 770.  
 Utrecht II (Z), Schiff 704, 769.  
 Utrecht III (A), Schiff 705.  
 Vaërnard, M. 67.  
 Västervik, schw. Schiff 722, 727.  
 Valby 750.  
 Valeheen, Klaas Cornelisz, Kapitän 712, 715, 738.  
 de Valenhaen, Brander 367.  
 van der Valk (Volk), Jan Jansz, Kapitän 321, 326, 365.  
 Vallis, Thomas, Kapitän 286, 353, 574, 631, 695.  
 Vanguard, Schiff 281, 317, 405, 413, 443, 475, 489, 575, 632, 653, 665.  
 Varberg 712.  
 the Varne (Vrouwesand, Ladysand) 40, 346, 408, 418.  
 Varwell, Thomas, Kapitän 279, 317.  
 de Vatte, Jacob, Kaptajn 752.  
 Vauxhall 135.  
 Vechtersz (Veghters), Teunis (Sijmen), Kapitän 297, 310, 361, 366, 369, 396.  
 Veenhuizen, Rijnhart, von der Maas, Vicekommandeur 290, 291, 292.  
 van der Veere, Kapitän 297, 308.  
 Vejro 771.  
 Velez 117.  
 van der Velde, Willem 644.  
 van Velsen (Velzen), Cornelis, Kapitän 322, 326, 364, 420, 557, 585, 597.  
 Venables, Robert, General 693, 694.  
 Vendôme, César, duc de, Admiral 346, 431, 502.

## 802 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- Verburgh, Jan Gideonsz, Kapitän 322, 326, 340, 364, 420, 435, 540, 557, 592, 597, 618, 661, 676, 769.  
 de vergulde Buijs, Brander 367, 413.  
 de vergulde Haan van Medemblik, Schiff 394, 432, 482, 497.  
 de vergulde Haan, Flüte 717.  
 Verhaaf (Verhaeff), Jan Aartsz (Arendsz), Kapitän 321, 322, 326, 334, 335, 340, 361, 395, 434, 712, 715, 737, 744.  
 Verhaaf, Pieter, Leutnant 326, 340.  
 Vermoes, J. J., Kapitän 559.  
 Vermuijden, Fähndrich 617, 654.  
 Verschuur, Joost, Kapitän 770.  
 Verssen, Översten 723, 739.  
 Verveen, Dirk, Krijnsz, Kapitän 509, 540, 704, 715, 744, 749.  
 Vessey, John, Kapitän 287, 449, 464, 473, 571, 602.  
 Vessey, William, Kapitän 287, 449, 464, 692.  
 Fort Victoria 18, 58.  
 Victoria, schw.Schiff 720, 722, 727, 734, 739, 740, 746, 747, 750.  
 Victory, Schiff 35, 37, 47, 211, 285, 351, 405, 413, 443, 469, 471, 487, 573, 630, 651.  
 Vieyra, João Fernandez 69.  
 Vjele Fjord 771.  
 Viganen, Advocaat-Fiscaal 616.  
 Vijg (Viich), Dirk, Kapitän 291, 395, 420, 555.  
 de Ville, Enno Dodes, Kapten 726.  
 Vilman, Olof, Kapten 723.  
 Violet (Vigolette), Schiff 572, 593, 629.  
 Virginien 71, 75, 76, 119.  
 Visscher, Jacob Hermansz, Kapitän 327.  
 Vitry-le-Français-sur-Marne 146.  
 Vivian, Schiff 525.  
 Vijselaar (Vijzelaar), Jan Jansz, Kapitän 770.  
 de Vlietant, Cornelis, Galiotenführer 624.  
 Vlissingen (Flushing, Long-Island) 73, 79.  
 Vlissingen I, Schiff 296, 326, 361, 433, 558, 618, 676.  
 Vlissingen II, Schiff 769.  
 Vogel Struis, früherer Ostindienfahrer 109, 310, 327, 334, 335, 338, 363, 364, 383, 386, 391, 434, 436, 465, 466, 467, 473, 497.  
 Vogelzang (Vogelsangh), Kapitän 621, 676.  
 Volderij, Kapitän 620.  
 van den Vondel, Joost, Dichter 673.  
 van Voorhout, Jan Duijst, Bürgermeister 127.  
**Vos, Dirk Willemsz, Kapitän 717.**  
 de Vos, Brander 367, 397.  
 de Vrede I (A), früherer Ostindienfahrer 310, 327, 363, 364, 395, 433, 549, 552, 556, 616, 654, 662, 670.  
 de Vrede II (Z), Schiff 558, 592, 596.  
 de Vrles, David Pietersz 78.  
 de Vries, Isbrand, Kapitän 770.  
 de Vries, Pieter Jansz, Kapitän 528, 534.  
 de Vries, Tjerk Hiddesz, von Harlingen, Kapitän 717, 719.  
 Vriesendaal 78.  
 Vriesland, Schiff 705.  
 Vrijdom, Schiff 617, 655.  
 de Vrijheid, Schiff 294, 395, 435, 557, 620, 642, 657, 670.  
 de Waag, Schiff 716.  
 de Waal, Jan, Bürgermeister 127.  
 Wackham, John, Schiffer 448.  
 van Waerdenburgh, Adriaan, Kapitän 716, 754.  
 Wade, John, Major 146.  
 Wadsworth, John, Kapitän 407, 418, 506, 510, 515, 516.  
 Wagenaar (Sickenaar), Jan Reijndersz, Kapitän 321, 325, 343, 361, 362, 396, 435, 622, 676.  
 Wager, Charles, Kapitän 764.  
 Wagogenive 67.  
 Wai siehe Poulo-Ai.  
 von Wallenstein, Albrecht Wenzel Eusebius 99.  
 Walters (Wouters), John, Kapitän 575, 632.  
 Walpen-Chine 478.  
 de Walvisch, Schiff 617, 661.  
 de Walvisch, Ostindienfahrer 677.  
 't Wapen van Enkhuizen No. 1 (A), Schiff 295, 366.  
 het Wapen van Enkhuizen No. 2 (R), Schiff 296, 715.  
 het Wapen van Holland, No. 1, Schiff 290, 291.  
 het Wapen van Holland, No. 2, Schiff 397, 716.  
 't Wapen van Hoorn, Schiff 296, 367, 433, 705.  
 het Wapen van Medemblik, Schiff 715.  
 het Wapen van Monnikendam, Schiff 716.  
 het Wapen van Rotterdam, Schiff 715, 742, 748, 755.  
 het Wapen van Rotterdam, Brander 298.  
 het Wapen van Zeeland (de Zeeuwsche Leeuw), Schiff 618, 656, 662, 669.  
 't Wapen van Zwieten (Sweden), Schiff 326.  
 Warmont, Willem Adriaansz (Arendsz), Obersteuermann u. Kapitän 365, 377, 434, 469, 620.  
 Warom, James, clerk of the check 576, 590.  
 Warwick, earl of, siehe Rich.

- van Wassenaar, Herr van Obdam, Jacob, Admiralleutnant 265, 551, 673, 700, 704, 705, 709, 710, 711, 715, 717, 718, 728, 729, 732, 734, 739, 740, 741, 742, 743, 745, 747, 751, 753, 754, 755, 756, 758, 759, 761, 762, 766, 767, 768, 771, 772, 773.
- van Wassenaar, Herr van Sterrenburgh, Pieter 704.
- Waterdrinker, Kapitän 624, 646.
- Waterhond, Dirk, Kapitän 717.
- Waterhond, Schiff 290, 622.
- Waterhond, Jacht 425.
- Waterhound (Zeehond), Schiff 286, 354, 447, 469, 470, 473, 574, 602, 631, 652.
- Watts, Anthony, Schiffer 527.
- Webster, John, Leutnant, Schiffer, Kapitän 631, 692.
- Ween, Oberstleutnant 773.
- van der Wel, Jacob, General 65.
- Welcome, Schiff 575, 590, 594.
- Wells 283.
- van der Werff, Kapitän 622, 661.
- Westergate, Schiff 692.
- Westergo, Schiff 325, 365, 425, 560, 589, 590, 596, 770.
- Westkapelle I, Schiff 618, 656, 669.
- Westkapelle II, Schiff 656.
- van Westrenen, Jan, Advocaat-Fiscaal 715.
- West-Vriesland, Schiff 616, 654, 705, 716.
- Weymouth-Pink 287.
- Whaley, General 50.
- White, William, Kapitän 633.
- Whitehorn, William, Kapitän 630, 764.
- Whitelocke, Sir Bulstrode 20.
- Whitford, Walter, Oberst 25.
- Whiting, Joseph, Kapitän 572, 629.
- Whiting (Wheiting), Thomas, Kapitän 574, 631.
- Whyting, Peter, Kapitän 528, 536, 537.
- Wiapoco (Oyapoco) 66, 67.
- Wigelma (Wiggelma, Wichelma, Wiglema, Wighman) Schelte, Kapitän 366, 369, 396, 435, 473, 475, 497.
- de Wildt (Wilde), Gideon, Kapitän 294, 303, 310, 357, 366, 369, 378, 379, 388, 395, 413, 425, 427, 433, 440, 466, 467, 489, 493, 543, 550, 556, 616, 654, 672, 769.
- Wildey, William, Kapitän 586.
- Fort Wilhelmus (Hudsonfluß), 77.
- Wilkes, Thomas, Kapitän 287, 586, 632, 692.
- Willeken, Jacob, Admiral 68.
- Willem I van Oranje, Statthalter 132, 133, 264.
- Willem II van Oranje, Statthalter 23, 26, 27, 112, 120, 121, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133.
- Willem III van Oranje 29, 126, 128, 129, 131, 133, 134, 247, 609, 681, 686, 687, 690.
- Willem Frederik van Nassau, Statthalter 22, 126, 127, 129, 612.
- Willemsz, Jan, Kapitän 717.
- Willemsz, Thomas, Schiffer 398.
- William I, the conqueror, of England 56.
- William No. 1, Schiff 318, 319.
- William No. 2 of London, Schiff 628, 650, 665.
- William and John, Schiff 446, 465, 576, 590, 594.
- William and Thomas of Smyrna, Schiff 506, 511, 527, 528, 535.
- Williams, Sir Abraham 29, 688.
- Willioughby of Parham, Lord Francis, Gouverneur u. Viceadmiral 66, 115, 119.
- Lord Wimbledon 694.
- de Windhond, Schiff 557, 617, 655, 705, 715.
- Windsor, Befestigungswerk (Connecticutfluß) 72.
- Windsor-castle (Themse) 135.
- Winsby, Schiff 765.
- Winslow, Edward 693.
- Wintour, Sir John 144.
- Wisby 147.
- Wise (Wyts), John, Kapitän 511.
- Wismar (Wismaria), schw. Schiff 722, 727, 735, 745, 750.
- de Wit, Jacob, Simonsz, Kapitän 770.
- de Wit (With), Nicolaas, Kapitän 36, 259, 392.
- de With, Witte Corneliszoon, Viceadmiral 70, 265, 268, 293, 296, 300, 301, 302, 306, 310, 312, 342, 343, 345, 346, 349, 357, 358, 360, 361, 362, 363, 365, 367, 369, 370, 371, 372, 374, 375, 376, 377, 382, 384, 386, 388, 390, 391, 395, 397, 399, 438, 543, 544, 545, 546, 548, 552, 555, 561, 562, 584, 585, 587, 591, 593, 606, 607, 609, 613, 614, 615, 616, 619, 624, 634, 635, 638, 639, 640, 641, 642, 647, 648, 650, 657, 661, 662, 668, 670, 671, 673, 674, 675, 676, 678, 679, 704, 710, 711, 712, 714, 718, 728, 729, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 741, 749, 761, 768.
- Witheridge, Edward, Kapitän 279, 318, 336, 695, 764.
- Witheridge, John, Kapitän 508, 519.
- Fort Witsen 65.
- Witsen, Aefje 141.
- Witsen, Cornelis Jansz, Bürgermeister 65, 141, 612, 671.
- Witsen, Gerrit 141.
- Witsen, Nicolaes Cornelisz, Schiffsbau-meister 141, 142, 179.
- de Witt, Cornelis 235, 236, 247.
- de Witt, Jacob, Altbürgermeister 127, 130,

## 804 VERZEICHNIS DER PERSONEN- UND SCHIFFSNAMEN

- de Witt, Johan, Ratspensionär 129, 130, 133, 138, 205, 387, 678, 681, 683, 684, 687, 688, 689, 767, 772.
- de witte Duif (the Dove of Bristol), Schiff 509, 516.
- de witte Engel, Schiff 621.
- het witte Lam, Schiff 394, 414, 434, 498, 548, 559, 662, 659, 670.
- de witte Olijphant, Schiff 507, 528.
- Wolfertz, Jacob, von Vlissingen, Kapitän 394, 432, 436, 481, 623.
- Wolter, Kapitän 348.
- Wolve Bosch 321.
- Wood, John, Kapitän 508, 527, 532, 534.
- Wood, Walter, Kapitän 445, 456, 573, 630.
- Wootsessung-Sing 82.
- Worcester 120.
- Worcester (Dunkirk), Schiff 35, 47, 285, 346, 348, 349, 405, 444, 465, 466, 495, 571, 604, 627, 646, 665, 675, 695, 764.
- Worcester, Edward, Marquis of, 228.
- Woutersz, Krijn, Schiffer 151.
- Wrangel, Karl Gustaf, Riksamiral 703, 708, 709, 713, 720, 722, 732, 733, 734, 739, 740, 747, 750, 753, 760.
- Wrangel, Gustaf, Viceamiral 720, 725, 733, 734, 739, 741, 767.
- Wright, Kapitän 280.
- Wright (Weight), Thomas, Kapitän 571, 692.
- Wye, Insel 146.
- Xeres de la Frontera (Cadiz) 85.
- York, James Stuart, duke of, 27, 176, 246, 262, 263, 271.
- Young, Anthony, Kapitän 40, 285, 349, 405, 418.
- Young, David, Leutnant 447, 576.
- Young, John, Korporal 527.
- Young, Thomas, Leutnant 520, 521.
- Younger, William, Kapitän 280, 318.
- van Jjperen, Nicolaas, General 61, 64.
- Ijsselstein 131.
- Zaal (Saal) Klaas, Kapitän 321, 322, 327, 365.
- van der Zaan, Joris, Kapitän 39, 40, 294, 303, 310, 366, 395, 401, 433, 468, 471, 483, 498.
- van der Zaan, Willem, Kapitän 303, 560, 582, 583, 622, 769.
- Zaandam 90, 177, 178, 613.
- Zakynthos (Zante) 85, 502, 506.
- van Zalingen (Salinge), Antonius, Kapitän 507.
- Zalingen (Salings), Emanuel (Manuel), Kapitän 322, 365.
- van Zalingen, Pieter, Kapitän 705.
- Zanger (Sanger), Nicolaas (Klaas) Jansz, Kapitän 296, 323, 326, 361, 433, 618, 651, 655, 670.
- Zeelandia I (Z), Schiff 509, 559, 590, 596.
- Zeelandia II (A), Schiff 396, 435, 623, 659, 670, 705.
- Zeelandia III of Klein-Zeelandia, Schiff 509.
- Zeelandia IV (Z), Schiff 769.
- van Zeelst (Seelst, Heelft), Bruijn, Kapitän 37, 295, 395, 420, 434, 483, 497, 498, het Zeepaard, Schiff 617.
- de Zeepaardstoet van Enkhuizen, Schiff 621.
- de Zeeridder, Schiff 715, 738, 748, 761, 762.
- Zevenbergen 132.
- Zevenhuisen (Levenhuijsen), Reinier (Renst Reijnst), Cornelisz, Kapitän 621, 716.
- de Zeven-Provincien I, Schiff 509, 528, 533, 536.
- de Zeven-Provincien II, Schiff 214.
- Zeven-Wouden, Schiff 436, 622, 658, 670.
- Zierikzee, Schiff 770.
- de Zon, Schiff 297, 715.
- de Zon, Brander 624.
- de Zon van Amsterdam, Schiff 507, 528, 533, 538.
- de Zon van Enkhuizen, Schiff 560, 596.
- Zuid-Beveland 55.
- het Zuiderhuis (Superhuijs), Schiff 704, 770.
- Zutphen I (A), Schiff 366, 397, 436, 557, 616, 654, 670, 705.
- Zutphen II, Schiff 507, 528.
- Zwaanendal (valley of the swans, Bomkeys-Hook) 78.
- de Zwaan van Amsterdam, Schiff 290.
- den zwarten Arend, Schiff 425, 521, 522, 528, 619.
- de zwarte Bul van Middelburg of de Bul, Schiff 558, 561, 618, 656, 661, 670.
- het zwarte Lam, Brander 397.
- de zwarte Leeuw van Amsterdam, Schiff 503, 620.
- de zwarte Reijger, Schiff 434, 487, 497.