

SHOGUN

Frederik Cryns



FREDERIK
CRYNS

IM DIENSTE DES
SHOGUN

Die wahre Geschichte des
englischen Samurai

Unkorrigierte Leseprobe (Stand Juli 25)

Frederik Cryns

Im Dienste des Shogun

Die wahre Geschichte des englischen Samurai

Unkorrigierte Leseprobe
Stand Juli 2025

Vorwort

Im Jahr 1600 strandete ein englischer Navigator an Bord eines niederländischen Schiffes in Japan. Sein Name war William Adams. Er fand sich plötzlich inmitten der Rivalitäten zwischen verschiedenen Kriegsherrn wieder. Schnell gewann Adams das Vertrauen des Kriegsherrn Tokugawa Ieyasu. Er wurde einer von Ieyasus engen Vertrauten und übte einen bedeutenden Einfluss auf dessen Außenpolitik aus.

Die Geschichte eines Engländers im Dienste des Shogun beflügelt die Fantasie. Und so wurden viele Bücher über Adams' Leben veröffentlicht. Die meisten von ihnen vermischen jedoch Fakten mit Fiktion. Besonders bekannt ist James Clavells Roman *Shogun*. Das 1980 und dann erneut 2024 als Fernsehserie umgesetzte Werk hat ein großes Publikum erreicht. Im Roman tritt Adams als John Blackthorne in Erscheinung, ein englischer Seemann, der im mittelalterlichen Japan strandet. Genau wie Adams gewinnt Blackthorne das Vertrauen des mächtigsten Feudalherrn. Im Roman heißt dieser Fürst Yoshii Toranaga, der ebenso wie Ieyasu danach strebt, Shogun zu werden, der oberste Militärführer.

Clavells Roman ist zwar fiktiv, basiert aber auf den sorgfältigen Recherchen des Autors zu Adams' Leben und der japanischen Geschichte. Als ich die Gelegenheit erhielt, die historischen Aspekte der Fernsehproduktion des Senders FX zu überwachen, war ich oft verblüfft von der Gründlichkeit der historischen

Forschungen Clavells. Ich konnte viele Aspekte des Romans in den Originalquellen erkennen. Das Leben und die Zeit von Adams, Ieyasu und Hosokawa Gracia (im Roman Lady Mariko) waren das Hauptthema meiner Forschungen an der Universität, an der ich momentan Professor für japanische Geschichte bin, dem International Research Center for Japanese Studies (Nichibunken) in Kyoto.

In Clavells Roman ist Blackthornes Leben voller Abenteuer, und Adams' wirkliches Leben steht dem Roman in dieser Hinsicht keineswegs nach. Clavell nutzte nur sechs Monate von Adams' Leben als Vorlage für seinen Roman, dabei lohnen die anderen 55 Jahre ebenfalls einen genaueren Blick.

Uns stehen viele Quellen über Adams zur Verfügung. Mehrere Briefe und Tagebücher, die Adams selbst geschrieben hat, haben überdauert. Die Tagebücher und Briefe im Zusammenhang mit dem englischen Handelsposten in der kleinen Hafenstadt Hirado, der von 1613 bis 1623 in Japan aktiv war, enthalten ebenfalls eine Fülle an Berichten zu Adams' Aktivitäten. Anhand dieser Berichte ist es möglich, Adams' Taten relativ genau zu rekonstruieren.

Bisher beruhten die Studien zu Adams hauptsächlich auf den englischen Quellen, doch niederländische Quellen enthalten eine Menge zuvor unbekannter Informationen über Adams. Die Aufzeichnungen des niederländischen Handelspostens in Hirado, der 1609 gegründet wurde, beinhalten viele Verweise auf Adams. Darüber hinaus haben wir detaillierte Aufzeichnungen im Zusammenhang mit der Reise der *Liefde*, dem niederländischen Schiff, das Adams nach Japan gebracht hat. Diese Quellen zusammen mit den wenigen überlieferten japanischen, portugiesischen und spanischen Dokumenten erlauben es uns, ein deutlicheres Bild von Adams' Leben zu zeichnen. Sie werfen außerdem Licht auf die englische und niederländische Expansion nach Asien, die Beziehungen zu den Portugiesen und Spaniern und die Außenbeziehungen Japans.

Adams' Aufzeichnungen enthüllen außerdem Ieyasu diplomatisches Geschick. Ieyasu war außerordentlich daran interessiert, gute Beziehungen zu anderen Nationen zu pflegen. Das ist nicht sehr bekannt, vermutlich weil es wenige japanische Quellen zur Diplomatie Ieyasus gibt. Aus diesem Grund betrachten die Japaner ihn oft als den Herrscher, der Japans Politik der Isolation initiiert hat. Wenn wir uns dagegen die westlichen Quellen anschauen, dann stellen wir fest, dass das Gegenteil der Fall war. Ieyasu versuchte, Menschen aus dem Westen nach Japan zu locken. Die Gespräche zwischen Adams und Ieyasu erlauben es uns, Beispiele für seine genialen politischen Einsichten zu entdecken.

Auch wenn Adams' Geschichte nicht so spektakulär war wie die Blackthornes, kommt sie ihr in ihrer Dramatik doch recht nahe. Adams lebte kein gewöhnliches Leben. Er überquerte das Meer von England bis zum weit entfernten Japan, was an sich schon eine mutige Leistung war. Die Abenteuer während der Reise allein sind schon aufregend genug. In Japan gestrandet, landete er im Gefängnis und fürchtete um sein Leben. Dennoch überwand er dieses Unglück und gewann die Gunst des Shogun. In dieser Position übte er beträchtlichen Einfluss auf die Beziehungen Japans mit der westlichen Welt aus. Als Ieyasu starb, wendete sich Adams' Glück jedoch. Hidetada, der Sohn von Ieyasu, übernahm die Macht und Adams' Einfluss war dahin. Am Ende starb Adams in Hirado, weit weg von der Hauptstadt des Shogun.

Dieses Buch erzählt die Geschichte von Adams' abenteuerlichem Leben im Kontext seiner Zeit.

Adams' frühe Jahre

Ich bin ein Mann aus Kent, geboren in der Stadt Jellingham, 2 englische Meilen von Rochester, eine englische Meile von Chattam entfernt, wo die Schiffe des Königs liegen, und ab dem Alter von 12 Jahren aufgewachsen in Lymehouse nahe London, wo ich für 12 Jahre Lehrling bei Meister Nico Diggins war, und habe als Kapitän und Navigator auf den Schiffen Seiner Majestät gedient, und war für 11 oder 12 Jahre in Diensten der Barbary Company, bis der indische Handel von Holland aus begann, in welchem indischen Handel ich ein wenig Erfahrung zu sammeln wünschte mit dem kleinen Wissen, das Gott mir gegeben hatte.

WILLIAM ADAMS in Hirado an seine »unbekannten Freunde
und Landsmänner«, 23. Oktober 1611

Dieses Zitat ist aus einem Brief, den Adams 1611, nach elf Jahren in Japan, geschrieben hat. Er adressierte den Brief an alle Engländer, die ihn in die Hände bekommen würden, und beginnt, indem er sich vorstellt und kurz über sein frühes Leben berichtet, bevor er nach Asien gesegelt ist. Da wir keine anderen Quellen über seine frühen Jahre haben, ist dies ein besonders wichtiges Dokument.

Die Kenntnis seiner Jugendjahre hilft uns, Adams' Handlungen in Japan in den richtigen Kontext zu setzen. Um die Bedeutung seiner späteren Rolle in Japans Außenpolitik

vollständig zu verstehen, müssen wir uns das Umfeld anschauen, in dem er aufgewachsen ist. Dies war das elisabethanische Zeitalter, eine unsichere Zeit, gekennzeichnet durch religiöse Konflikte und die ständige Drohung einer spanischen Invasion.

Das Elisabethanische England

William Adams wurde 1564 in der idyllischen Hafenstadt Gillingham, Kent, im Südosten Englands geboren. Im Taufregister der Kirche St. Mary Magdalene steht: »William Adams, Sohn von John Adams, getauft am 24. September 1564«.

Es war eine unruhige Zeit in England. Die protestantische Königin Elisabeth I. hatte gerade den Thron bestiegen und die katholischen Mächte Englands bedrohten ihre Herrschaft. 1569, fünf Jahre nach Adams' Geburt, erhoben sich die Earls im Norden des Landes, doch die Königin konnte die Rebellion niederschlagen. Gleichzeitig erließ Papst Pius V. eine päpstliche Bulle, in der er Elisabeth zur Ketzerin erklärte und das englische Volk aufrief, sie zu stürzen. Vor allem Spanien, das mächtigste katholische Land Europas, bildete eine gewaltige Gefahr für die junge Königin.

Elisabeths protestantische Politik brachte sie in einen Konflikt mit dem katholischen König Philip II. von Spanien. Spanien war eines der größten Reiche der Welt. Es besaß riesige Kolonien, eine starke Wirtschaft und eine machtvolle Armee. Im Gegensatz dazu war das elisabethanische England ein zerbrechliches Land. Der heimische religiöse Konflikt bedeutete, dass Elisabeths politisches Fundament instabil war. Die Wirtschaft war der Spaniens nicht gewachsen: Eine Überproduktion an Wollstoffen, die Englands wichtigstes Exportgut waren, hatten die Preise an den Märkten einbrechen lassen. Noch wichtiger war, dass Englands Militärmacht nicht an die der Spanier heranreichte. Die ständigen Kriege Heinrichs VIII., Elisabeths Vater, hatten die Staatskasse geleert.

Elisabeth ging daher einem offenen Krieg mit Spanien so lange wie möglich aus dem Weg. Vor ihrer Regentschaft waren Kriege zwischen europäischen Ländern meist das Ergebnis der Rivalitäten zwischen den Monarchen. Sobald eine Seite gewonnen hatte, war der Krieg vorüber und die Nachwirkungen wurden durch einen Austausch von Land und Geldzahlungen geregelt. Religionskriege dagegen, die während der Regentschaft der Königin immer häufiger vorkamen, konnten nur mit der völligen Zerstörung des Glaubens der anderen Seite enden. Die Engländer fürchteten, dass Frankreich oder Spanien, die zwei größten katholischen Mächte Europas, ihr Land einnehmen könnten. Um dieser Gefahr entgegenzutreten, bereitete sich Elisabeth insgeheim auf den Krieg vor, indem sie Waffen und Munition aus den anderen protestantischen Ländern kaufte.

Mit der Veröffentlichung der päpstlichen Bulle gerieten alle englischen Katholiken in den Verdacht, die Spanier bei ihrer Invasion zu unterstützen. Katholische Amtsträger in ganz England, die nicht zum Protestantismus konvertierten, galten als Gefahr für den Staat. Sie wurden ihrer Posten enthoben und durch loyale Protestanten ersetzt. Vor diesem Hintergrund entstand der antikatholische Puritanismus. Dies hatte zur Folge, dass Protestantismus und Patriotismus Hand in Hand gingen.

1571, als Adams sieben Jahre alt war, wurde eine große Verschwörung aufgedeckt. Sie umfasste die Ermordung Elisabeths und die Erhebung von Maria, der früheren Königin Schottlands, auf den englischen Thron. Englische Katholiken, angeführt von Thomas Howard, dem Duke of Norfolk, planten, sich zu erheben und Schiffe für die Landung spanischer Truppen vorzubereiten. Doch das Komplott wurde durch Verrat vereitelt. Der Duke of Norfolk wurde hingerichtet und der spanische Botschafter aus England ausgewiesen. Die Wut gegenüber Spanien erreichte ihren Höhepunkt, doch Elisabeth vermied immer noch einen offenen Krieg.

Derweil begannen die Engländer, spanische Schiffe auf dem Meer anzugreifen. Spanien hatte bereits ein Embargo auf englische Schiffe erlassen, und die Händler, die in den iberischen Ländern Geschäfte machen wollten, hatten keine Möglichkeit, Handel zu treiben. Ihre Schiffe und Waren wurden konfisziert. Im Gegenzug beschlagnahmten die Engländer spanische Schiffe. Einige von ihnen erhielten von der Königin sogar die Erlaubnis zur Freibeuterei.

In den 1570er-Jahren, als Adams noch ein Junge war, unternahmen die Engländer eine Reihe von Expeditionen nach Amerika, wo sie spanische Schiffe und Niederlassungen plünderten. Der berühmteste dieser Freibeuter war Francis Drake. Drake machte in den 1560er-Jahren mit einer Flotte unter Führung seines Cousins John Hawkins mehrere Fahrten in die Karibik. Anfangs kauften sie Sklaven in Afrika und verkauften sie an Siedler in den spanischen Karibikkolonien. Der spanische König allerdings betrachtete die Invasion seiner Kolonien durch englische Schiffe als eine Verletzung des spanischen Handelsmonopols.

1568 wurde eine englische Flotte aus fünf Schiffen, darunter Drakes, im Hafen von San Juan de Ulúa (heute im mexikanischen Bundesstaat Veracruz) von einer spanischen Flotte angegriffen. Dies war ein Akt des Verrats durch die Spanier, da die beiden Flotten, als sie einander einige Tage zuvor begegnet waren, einen Waffenstillstand vereinbart hatten. Drei Schiffe wurden bei dem Überraschungsangriff versenkt und viele Engländer verloren ihr Leben. Nur zwei der kleineren Schiffe aus dem Konvoi konnten fliehen, darunter das Schiff von Drake. Die beiden überlebenden Schiffe, beide stark beschädigt, kehrten getrennt nach England zurück.

Von den Hunderten Seeleuten an Bord kamen nur siebenzig oder achtzig wieder nach Hause. Die Nachricht von dem spanischen Verrat und der grausamen Inquisition, die an den Gefangenen vollzogen wurde, schürte die Ressentiments gegen Spanien. Der

Vorfall hatte außerdem tiefgreifenden Einfluss auf Drakes späteres Leben. Drake verlor in der Schlacht viele seiner Verwandten und Freunde. Entschlossen, Rache zu nehmen, begann er einen unbittlichen Feldzug gegen spanische Schiffe und Niederlassungen. Sein Ziel war es, dem Feind so viel Schaden zuzufügen wie möglich. Dieser Hass auf Spanien war während Adams' Jugend in England weit verbreitet.

Drakes Erfolg verlieh dem englischen Volk die Zuversicht, dass man dem spanischen Großreich trotzen könne. Allerdings gab Elisabeth nicht nach. Um einen tatsächlichen Krieg mit Spanien zu vermeiden, sah sie von einer weiteren Eskalation ab. Es reichte ihr, die Spanier zu schwächen. Drakes Piraterie galt als Privatangelegenheit, deren Kenntnis die Königin glaubhaft abstritt. Im Gegensatz zu Elisabeths Ausweichstrategie wollten viele ihrer engen Vertrauten den Spaniern offen gegenübertreten. Man dachte darüber nach, ihre Kräfte mit den protestantischen Niederländern zu vereinen, die in offener Rebellion zu Spanien standen und bereits viele englische Freiwillige als Kämpfer an ihrer Seite hatten.

Nachdem Portugal 1580 unter Philips Krone fiel, gewann der spanische König eine noch viel stärkere Seemacht. Das spanische Heer eroberte ein niederländisches Rebellenbollwerk nach dem anderen und der Anführer der Aufständischen, der Fürst von Oranien, wurde 1584 ermordet. Als die Spanier den Aufstand niedergeschlagen hatten, konnten sie die Niederen Lande (grob gesehen die heutigen Niederlande und Belgien) als Basis für eine Invasion Englands nutzen – sie liegen England schließlich auf der anderen Seite des Ärmelkanals gegenüber. In einer solchen Lage wären die Spanier England zu nahe, um sie zu ignorieren.

Derweil waren einige Jesuiten nach England gereist und planten eine Revolte schottischer und englischer Katholiken zur Unterstützung des spanischen Überfalls. Der Plan sah vor, dass spanische Elitetruppen in Schottland landeten und gemeinsam

mit schottischen Katholiken südwärts marschierten, um Elisabeth zu stürzen. Anschließend sollte Maria, die eingekerkerte frühere Königin der Schotten, auf den englischen Thron gesetzt werden.

Die Angst vor einer spanischen Invasion durchdrang das Leben des englischen Volks. Die Gefahr kam nicht nur von außen, sondern auch von den katholischen Kräften zuhause. Personen, die der Königin nahestanden, waren der Meinung, dass es besser sei, den Spaniern in Übersee gegenüberzutreten. Das würde verhindern, dass der Krieg englischen Boden erreichte. Bereits seit einiger Zeit drängte Robert Dudley, der Earl of Leicester, auf Krieg mit Spanien. 1585 zog er mit seinen Truppen in die Niederlande, um die englischen Freiwilligen zu unterstützen, die bereits an der Seite der Niederländer kämpften.

Dudley errang zunächst einige kleinere Siege, doch mangelnde finanzielle Mittel machten es schwer, eine richtige Armee in den Niederlanden aufzustellen. Die Opferzahlen aufgrund von Kämpfen und Krankheiten waren hoch, und es gab viele Deserteure. Überdies erhielt das spanische Heer Verstärkung durch walisische und irische Katholiken, was für Misstrauen unter den Niederländern sorgte. Die Engländer erlitten einige Niederlagen aus den Händen der Spanier, worunter die Beziehungen zu den Niederländern litten. Dudley war gezwungen, nach England zurückzukehren, ohne etwas erreicht zu haben. Anstatt die spanische Gefahr abzuwenden, war sie durch seine Expedition noch verschärft worden. Adams verbrachte deshalb seine Jugend in Angst und Unsicherheit.

Aufwachsen

Die Stadt Gillingham (heute Teil des Borough of Medway, einer selbständigen Verwaltungseinheit), in der Adams geboren wurde, liegt landeinwärts nahe der Mündung des Flusses

Medway, südöstlich von London. Gillingham besaß ein blühendes Fischereigewerbe und war im Mittelalter ein Umschlagplatz für den Wollhandel mit den Niederlanden. Im 16. Jahrhundert siedelten sich viele Händler und Handwerker in der Gegend an. Nahebei lag die Stadt Chatham mit der königlichen Werft für die Flotte von Königin Elisabeth.

Beherrscht wurde das Stadtbild von der Kirche St. Mary Magdalene. Ihr Turm war meilenweit sichtbar und bildete eine Orientierungshilfe für Schiffe, die in den Mündungstrichter des Flusses Medway einfuhren. Der westlich der Kirche liegende Ort wuchs während des Mittelalters, und ab dem 14. Jahrhundert wurde dort jeden Donnerstag Markt abgehalten. Dennoch war Gillingham auch im 16. Jahrhundert noch eine kleine Stadt. Man schätzt, dass die Bevölkerung in Adams' Jugend bei etwa 500 Menschen lag. Es gab nur eine Straße in der Stadt, mit Häusern auf beiden Seiten, und in einem dieser Häuser wuchs Adams auf. Er lebte dort mit seinen Eltern und Geschwistern. Laut den Aufzeichnungen der Kirche St. Mary Magdalene hatte er einen Bruder und eine Schwester.

Im Vergleich zum Norden Englands gab es im Gebiet von Kent, also auch in Gillingham, eine starke anglikanische Basis. Die Familien beteten vor jeder Mahlzeit zu Gott und es war üblich, sonntags und an den Feiertagen die Gottesdienste zu besuchen. Im Europa des 16. Jahrhunderts war der Glaube eine gesellschaftliche Norm, die über das Individuum hinausging. Glaube stärkte die Bindung in den Familien und in den städtischen Gemeinschaften. Briefe aus dieser Zeit sind daher voller Bekräftigungen des Glaubens, und Adams' Briefe bilden da keine Ausnahme. Für die Engländer brachte die Reformation neben Stolz und Selbstbewusstsein ein Gefühl der Zugehörigkeit zur englischen Nation.

Eine bemerkenswerte Eigenschaft Adams' war die Tatsache, dass er lesen und schreiben konnte. Trotz wiederholter Versuche

der Geistlichkeit, sie zu unterrichten, lernten normale Engländer das Schreiben nicht. Bauern, Handwerker und Arbeiter brauchten diese Fertigkeit nicht für ihre Arbeit. Unter dem gemeinen Volk mussten nur die Händler in der Lage sein zu lesen und zu schreiben, um ihren Geschäften nachgehen zu können. Lese- und Schreibfähigkeit galt der Öffentlichkeit als eines der professionellen Merkmale der Händler, abgesehen von den oberen Klassen und den Priestern.

Da Schreiben in der allgemeinen Bevölkerung als Mittel der Kommunikation nicht sehr verbreitet war, erforderte der Erwerb dieser Fähigkeit eine starke Motivation vonseiten der Schüler und ihrer Eltern. Adams' Eltern scheinen diese Motivation besessen zu haben und ihre Wirksamkeit wird durch die zahlreichen Briefe, die Adams schrieb, bewiesen.

Abgesehen vom Taufregister gibt es keine weiteren Verweise auf Adams' Eltern. Wir wissen deshalb nicht, welchen gesellschaftlichen Status sein Vater hatte. Nichtsdestotrotz ist es klar, dass sie unbedingt wollten, dass ihr Sohn lesen und schreiben lernte. Dies lässt vermuten, dass der Vater Händler war, aber es kann nichts mit Sicherheit gesagt werden.

Bildung spielte eine wichtige Rolle im gesellschaftlichen Status. Diejenigen, die lesen und schreiben konnten, hatten einen Zugang zu einem breiten Spektrum an Wissen. Das erlaubte es ihnen, ihre Aktivitäten in Wirtschaft, Politik und anderen Feldern auszuweiten. Adams gehörte zu dieser Klasse. Er konnte daher auf eine Art Karriere in den oberen Rängen der Gesellschaft hoffen.

Im Alter von zwölf Jahren verließ Adams seinen Geburtsort und ging nach Limehouse, eine Stadt nahe London am Ufer der Themse. Dort wohnte er bei Nicholas Diggins, einem berühmten Schiffsbauer. Nachforschungen von Richard Irving haben ergeben, dass Diggins zwar eine Werft besaß, aber eigentlich kein Schiffsbauer, sondern Navigator war. Irving kommt deshalb zu dem Schluss, dass Adams seine Navigationsfähigkeiten

während seiner Lehrzeit erwarb.

Adams lebte als Lehrling in Diggins' Haus. Zu dieser Zeit gab es für einen Handwerker keine klare Trennung zwischen Arbeit und Zuhause. Neben dem Meister und seiner Familie lebten mehrere Lehrlinge mit in seinem Haus. Die Beziehung zwischen Meister und Lehrling endete nicht auf der professionellen Ebene: Der Lehrling wurde zu einem Mitglied der Familie des Meisters. Der Meister übernahm quasi die Rolle eines Elternteils und war eine Quelle der emotionalen Unterstützung. Als Adams sich in dem Brief aus Japan seinen »unbekannten Freunden und Landsmännern« vorstellte, erwähnte er mit keinem Wort seinen Vater, schrieb aber stolz, dass er »aufgewachsen [sei] in Limehouse nahe London, wo ich für 12 Jahre Lehrling bei Meister Nico Diggins war«.

Limehouse war ein blühender Außenhafen von London. Der Schiffsbau boomte und das Wachstum dieser Branche unterstützte die Unternehmungen von Drake und anderen Freibeutern in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Schiffsbauer hatten zuvor keinen hohen Status besessen. Im Mittelalter gab es nur wenige von ihnen und die Gilden waren schwach. Als Adams jedoch ein junger Mann war, florierte der Bau von Schiffen für die englische Handelsflotte und die Marine der Königin. Der Bedarf an Schiffsbauern stieg steil an, sodass es ein beliebter Beruf für junge Männer der unteren Klassen wurde.

Adams absolvierte zwar eine Lehre zum Schiffsführer (Navigator), doch es ist wahrscheinlich, dass er dank der Werft seines Meisters auch gewisse Kenntnisse im Schiffsbau erwarb. Mit vierundzwanzig Jahren, nach zwölf langen Jahren der Ausbildung, hatte Adams die Kunst der Navigation perfektioniert und trat in die Flotte der Königin ein.

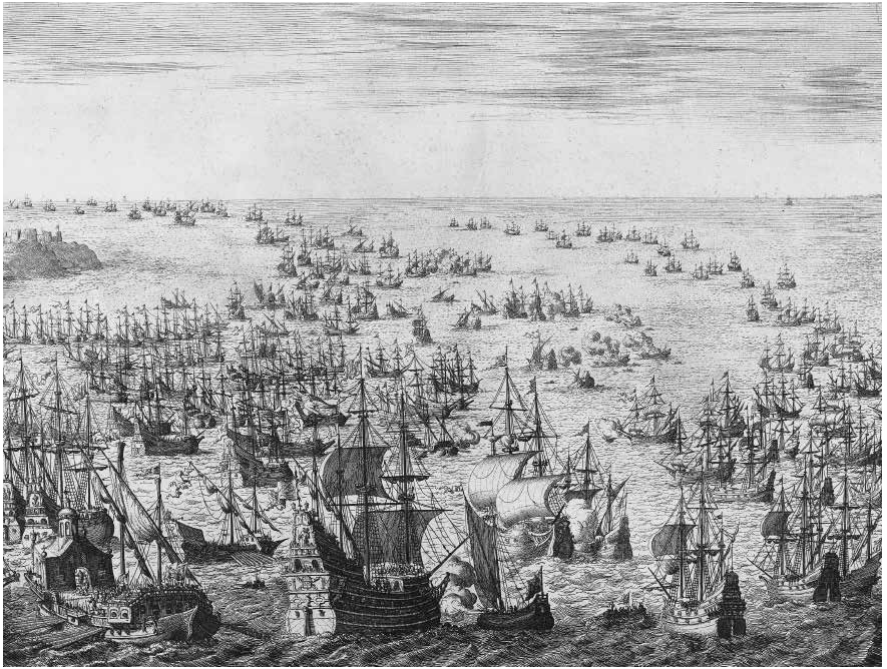
Der Krieg

Man darf die königliche Flotte nicht als eine militärische Organisation betrachten, die auf die uns heute vertraute Art betrieben wurde. Sie war keine dauerhafte Einrichtung: Bei Bedarf wurde eine Flotte zusammengestellt, indem man den wenigen Kriegsschiffen, die unter dem direkten Befehl der Königin standen, Handelsschiffe hinzugesellte.

Diese Handelsschiffe waren ebenso kriegstüchtig wie die Kriegsschiffe. Wenn sie auf Piraten oder feindliche Kriegsschiffe trafen, mussten sie sich verteidigen. Englische Händler betätigten sich außerdem oft als Freibeuter, sodass ihre Schiffe im Kriegsfall in die Flotte der Königin aufgenommen wurden. Als Adams ihr 1588 beitrat, bestand die gesamte Flotte aus 226 Schiffen, von denen 192 Handelsschiffe waren, die der Flotte beigetreten waren, als die spanische Armada in diesem Jahr gen England segelte.

Während Adams' Lehrzeit in Limehouse erreichten die Spannungen zwischen Spanien und England ihren Höhepunkt. 1585 traf der Earl of Leicester in den Niederlanden ein, um den Niederländern bei ihrem Kampf gegen Spanien zu helfen. Zur gleichen Zeit überquerten die Schiffe von Francis Drake den Atlantik, um spanische Niederlassungen in der Karibik auszuplündern, wie Santo Domingo und Cartagena. Dies erzürnte Philip II. Bis dahin hatte der spanische König versucht, Elisabeths Herrschaft von innen zu Fall zu bringen. Doch Drakes Angriffe enthüllten die Schwächen in der Verteidigung der riesigen Kolonien Spaniens. Um der Gefahr dieser Angriffe entgegenzutreten, entschied sich Philip zur direkten Invasion Englands und stellte zu diesem Zweck eine riesige Flotte zusammen.

Im Jahr 1587 erreichten Meldungen über einen geplanten Überfall die Engländer. Elisabeth befahl Drake, den Bau der spanischen Flotte zu stören. Drake segelte daraufhin mit zwanzig Schiffen nach Spanien. Als er die spanische Küste erreichte, traf er zwei niederländische Schiffe. Die Niederländer an Bord berichteten ihm, dass viele spanische Schiffe in Cádiz ankerten,



Jan Luyken, *Die Niederlage der spanischen Armada*, 1730, Radierung.

einem Hafen im Südwesten Spaniens. Das war die Information, die Drake brauchte. Er eilte nach Cádiz, wo er die Spanier überraschte und ihre Schiffe eins nach dem anderen zerstörte. Dieser waghalsige Angriff verzögerte die Fertigstellung der spanischen Kriegsflotte um fast ein Jahr.

Elisabeth nutzte diese wertvolle Zeit, um ihre Verteidigung vorzubereiten. Sie begann damit, Englands führende Katholiken einzusperren und katholische Missionare hinzurichten, die in das Land eingedrungen waren. Außerdem organisierte sie Milizen und ließ eine große Flotte bauen, um die spanische Armada abzufangen. Allen Häfen wurde befohlen, Schiffe und Männer bereitzustellen. Diese Befehle erreichten auch Limehouse. Es besteht kein Zweifel, dass sie Adams inspirierten, in die königliche Flotte einzutreten.

Abgesehen von Schiffen und Männern brauchte die Flotte

auch fähige Kapitäne, und Adams qualifizierte sich für diese Aufgabe, da er gerade seine Lehrausbildung abgeschlossen hatte. Möglicherweise wurde er von einem Bekannten Diggins' ausgewählt, der als renommierter Schiffsbauer ein weites Netzwerk an Kontakten pflegte. Die Harleian Collection of Manuscripts der British Library enthält eine Liste der Schiffe, die an der Schlacht gegen die spanische Armada teilnahmen. Die *Richard Duffylde* mit »William Adams« als Kapitän und einer Besatzung von fünfundzwanzig Männern ist als eines der fünfzehn Schiffe aufgeführt, die Vorräte westwärts nach Plymouth brachten.

Drakes Flotte ankerte seit März 1588 in Plymouth, um die Westküste Englands zu verteidigen. Im Mai jedoch verlegte Lord High Admiral Charles Howard ebenfalls die größten Teil seiner Flotte nach Plymouth. Die ursprüngliche Strategie sah vor, die Marine in drei Einheiten aufzuteilen. Jede Einheit wäre verantwortlich für die Verteidigung einer ihr zugewiesenen Zone. Abgesehen von Drakes Flotte im Westen würde Howard die Hauptflotte in Dover befehligen, während Henry Seymour verhindern sollte, dass die spanische Armee sich vom besetzten Flandern aus einschiffte. Der Kriegsrat änderte jedoch diese Strategie auf Drakes Drängen hin, der die spanische Kriegsflotte in Spanien selbst angreifen wollte. Das Eintreffen der Hauptflotte warf ein großes Problem auf, da Plymouth nicht genügend Lebensmittel für so viele Seeleute hatte. Am 22. Juni trafen fünfzehn Schiffe aus London in Plymouth ein, die Vorräte für einen Monat brachten. Adams' Schiff war eines von ihnen.

Da das Problem der Nahrungsmittelknappheit wahrscheinlich erneut auftreten würde, befahl Howard die sofortige Abfahrt nach Spanien. Die Engländer versuchten dreimal, in den Monaten Mai und Juni loszusegeln, doch bei allen drei Gelegenheiten wurden sie durch Gegenwinde wieder zurück in den Hafen getrieben. Während die Flotte der Königin sich mit den Winden herumplagte, tauchte am 19. Juli plötzlich die spanische Flotte vor

der englischen Küste auf. Der Anblick der mächtigen Armada muss auf den jungen Adams beängstigend gewirkt haben. Die spanischen Schiffe waren riesig im Vergleich zu den englischen.

Die Engländer segelten in großer Eile los und griffen an. Dank ihrer Größe waren die englischen Schiffe viel wendiger als die der Spanier. Im Nahkampf konnten sie dagegen nicht bestehen, sodass sie darauf achteten, ihren Abstand zu bewahren. Um die Spanier daran zu hindern, zurückzuschießen, feuerten sie aus der Ferne und zogen sich dann noch weiter zurück, um ihre Kanonen nachzuladen. Die Spanier konnten nicht reagieren, erlitten aber auch nur wenig Schaden. Dieser Stillstand hielt eine ganze Weile an.

Den Engländern ging wiederholt die Munition aus und sie mussten sich zurückziehen und Nachschub von



Westeingang zum
Turm der St. Dunstan's
Church, Stepney,
London, mit der
Skulptur eines Schiffes
links über der Tür.

Versorgungsschiffen einholen. Es ist nicht klar, ob Adams an der Versorgung beteiligt war oder selbst an der Schlacht teilnahm. Irving ist der Meinung, dass Letzteres der Fall war, allerdings gibt es keine überlieferten Quellen, die diese Hypothese bestätigen.

Unbeirrt von dem englischen Angriff segelte die spanische Flotte weiter und ankerte vor dem französischen Calais. Dort wartete sie auf das Hauptheer, das mit Transportschiffen von Flandern aus erwartet wurde. Allerdings blockierte die niederländische Flotte deren Weg. Die spanische Flotte, die nun untätig vor der Küste von Calais lag, wurde ein leichtes Ziel und die Engländer ließen sich diese Gelegenheit nicht entgehen. Um Mitternacht am 28. Juli schickten sie acht Brandschiffe gegen ihre Feinde.

Diese Brandschiffe, auch Brander genannt, verursachten eine große Panik. Bei Sonnenaufgang waren die spanischen Schiffe über das Meer verstreut und wurden Opfer der englischen Kanonen. In dem Bemühen, sich wieder zu sammeln, floh die spanische Flotte nach Norden und versuchte, entlang der Westküste Irlands nach Spanien zurückzugelangen. Viele spanische Schiffe, die von dem englischen Bombardement beschädigt worden waren, strandeten an der irischen Küste. Nur wenige schafften es zu entkommen.

Die Nachricht von diesem überwältigenden Sieg erfüllte die Herzen des englischen Volkes mit Freude. Protestantische Kirchen im ganzen Land hielten besondere Gottesdienste ab, um Gott zu danken. Der Sieg kam allerdings zu einem hohen Preis. Aufgrund des extremen Mangels kämpften die Seeleute, ohne dass ausreichend Nahrung für zehn Tage auf See zur Verfügung stand. Mehr als 8.000 Männer starben an Hunger und Krankheiten. Diese Situation muss für Adams, der für die Versorgung verantwortlich war, schmerzlich gewesen sein.

Nach dem Sieg über die Spanier wurde die Flotte der Königin aufgelöst und die Seeleute wurden entlassen. Der plötzlich arbeitslose Adams musste eine andere Arbeit finden.

Die Company of Barbary Merchants

Nachdem er seinen Posten in der Flotte der Königin verloren hatte, begab sich Adams in die Dienste der »Wor'ld Company of Barbary Machauntes« – der Ehrenwerten Kompanie der Barbaren-Händler. Dieses Unternehmen, das wir als »Barbary Company« bezeichnen werden, besaß das Monopol für den Handel zwischen England und Marokko. Der Name »Barbary« bezieht sich auf die von Berbern bewohnte Region an der Nordküste Afrikas.

Adams verrät in seinen Schriften nicht, wie er der Kompanie diente, doch vermutlich fuhr er als Kapitän oder Navigator auf ihren Schiffen. Als er in seinem Leben eine gewisse Stabilität erreicht hatte, heiratete er am 20. August 1589 Mary Hyn in der Pfarrkirche St. Dunstan in Stepney und bekam einen Sohn und eine Tochter. Über den Sohn ist nichts bekannt, doch die Tochter, Deliverance, wird in den Dokumenten der Englischen Ostindien-Kompanie erwähnt. Ihr Name (»Erlösung«) bezieht sich auf die Tatsache, dass Gott England vor der spanischen Eroberung bewahrt hatte – der Sieg über die spanische Armada bedeutete Adams eine ganze Menge. Sie heiratete am 30. September 1618 in der St. Dunstan's Church Ralph Goodchild, einen Seemann.

Dass Adams in Stepney heiratete, lässt vermuten, dass er sich dort oder im nahegelegenen Limehouse niedergelassen hat. In Stepney, nicht weit von London am Nordufer der Themse gelegen, blühte der Schiffsbau. Während man in Limehouse große Schiffe baute, hatte man sich in Stepney auf kleinere Fahrzeuge spezialisiert. Viele, die wie Adams aus der Flotte der Königin entlassen worden waren, siedelten sich dort an, und im 16. Jahrhundert war die Gegend von Seeleuten überlaufen.

Über dem Westeingang der St. Dunstan's Church befindet sich die Skulptur eines Schiffes, die von der engen Verbindung zwischen diesem Ort und den Seefahrern zeugt. St. Dunstan's war sogar als »Kirche des offenen Meeres« bekannt. Alle Seeleute

galten als Gemeindemitglieder. Adams' Entscheidung, in dieser Gegend zu leben, hing vielleicht mit seiner Sehnsucht nach dem Meer zusammen. Als Angestellter der Barbary Company verbrachte er vermutlich die meiste Zeit auf See, getrennt von seiner Familie. Das dürfte Mary und ihre Kinder sehr geängstigt haben.

Das Leben auf See war voller Gefahren. Schiffe bestanden damals aus Holz und die geringste Nachlässigkeit bei den Reparaturen erhöhte die Wahrscheinlichkeit des Schiffbruchs. Kämpfe auf See waren normal, falls man auf feindliche Schiffe oder Piraten traf, und selbst wenn die Seeleute dabei nicht starben, konnten sie doch gefangen genommen oder in die Sklaverei verkauft werden. An Bord gab es keine frischen Lebensmittel. Die Folge war Mangelernährung, die unter den Seeleuten oft zu Skorbut führte. Außerdem waren die Schiffe überfüllt, sodass sich Krankheiten schnell ausbreiteten. Immer wenn Adams zur See fuhr, musste seine Familie befürchten, dass er nicht zurück kam.

Adams arbeitete nicht ganz zehn Jahre für die Barbary Company. Er stand – im Alter zwischen 25 und 33 Jahren – in der Blüte seines Lebens. Wir können davon ausgehen, dass er mehrere Fahrten nach Marokko unternommen hat. Marokko war von mächtigen Staaten umgeben: dem Osmanischen Reich, Spanien und Portugal. Der Einfluss des Osmanischen Reichs erstreckte sich bis nach Algerien, dem Land östlich von Marokko. Der Transithandelshafen von Melilla im Nordosten Marokkos war zu einer spanischen Enklave geworden. Teile Marokkos standen außerdem unter portugiesischer Herrschaft. Mitte des 16. Jahrhunderts jedoch stellte sich Sultan Ahmad al-Mansur den Portugiesen entgegen und konnte einen Teil seines Landes von ihnen zurückgewinnen.

Der Handel zwischen England und Marokko begann in den 1550er-Jahren. Zuerst kam es nur unregelmäßig zu Reisen zwischen den beiden Ländern. Bereits früh jedoch gab es aus strategischen Gründen eine Hinwendung zum organisierten Handel mit

Marokko: England brauchte Salpeter für seine Schießpulvervorräte im Krieg gegen Spanien. Die Aussicht, dieses wichtige Mineral in Marokko zu beziehen, führte zu einer Bevorzugung des Handels mit diesem Land. Ein Mann, der an dem Waffenhandel mit dem marokkanischen König beteiligt war, war Robert Dudley, der erste Earl of Leicester und enger Ratgeber von Königin Elisabeth. Wir haben bereits gesehen, dass Dudley die englische Verstärkung gegen die Spanier in den Niederlanden anführte. Um den Import des Rohmaterials für die Munition zu kontrollieren und die Kriegsanstrengungen zu finanzieren, erachtete er es als notwendig, eine Handelsgesellschaft mit einem Monopol für den Marokko-Handel einzurichten.

Entsprechend erteilte Königin Elisabeth am 5. Juli 1585 Dudley, seinem Bruder Ambrose Dudley, Earl of Warwick, und vierzig Londoner Händlern ein Patent für den Handel mit Marokko. Dudley gründete daraufhin die Barbary Company. Die Handelsaktivitäten erfolgten allerdings nicht als Einheit, sondern jedes Mitglied der Kompanie schickte seine eigenen Schiffe. Adams war augenscheinlich bei einem dieser Händler als Kapitän oder Navigator angestellt, doch selbst als Kapitän hätte er nicht die höchste Position auf dem Schiff gehabt – die Händler trafen die Entscheidungen an Bord, während der Kapitän sie in Fragen der Navigation beriet.

Die geschäftlichen Aktivitäten der Händler, die sich am Berber-Handel beteiligten, variierten in ihrem Umfang, und die Produkte, mit denen sie handelten, waren sehr vielfältig. Die Schiffe, die Dudley selbst losschickte, exportierten Metalle wie Eisen, Blei und Zinn und importierten Salpeter. Die Waren auf den Schiffen der Londoner Händler bestanden vor allem aus Wollstoffen, für die man Zucker einhandelte. Es gibt nur wenige Quellen hinsichtlich der Handelsaktivitäten der Mitglieder. Aus dem wenigen, das überliefert ist, kann man jedoch den Schluss ziehen, dass der Handel mit Marokko selbst die Erwartungen

der Händler nicht erfüllte. Das Handelsvolumen war klein und Zollabgaben, Geschenke für den König und seine Beamten sowie die verschiedenen Ausgaben vor Ort schmälerten den Gewinn ganz beträchtlich.

Wieso handelten sie dann immer weiter? Diese Händler schickten Schiffe, weil sie sich neben dem Geschäft auch in der Freibeuterei betätigten. Um nach Marokko zu segeln, mussten sie die spanischen und portugiesischen Schiffsrouten kreuzen, und diese waren voller feindlicher Schiffe, die nur darauf warteten, gekapert zu werden. Die Route nach Marokko bildete daher ein bevorzugtes Umfeld für die Freibeuter. Segelte ein Schiff von England nach Marokko, bestand seine Mission immer aus einer Kombination aus Handel und Plünderei. Meist kreuzten die Schiffe vor oder nach den Geschäften in Marokko in den Gewässern rund um die iberische Halbinsel auf der Suche nach Feinden.

Um bei der Kaperung erfolgreich zu sein, waren die Schiffe der Kompanie schwer bewaffnet und hatten eine größere Mannschaft als gewöhnlich. Die zusätzliche Besatzung wurde benötigt, um die Feindesschiffe zu entern. Da ihre Routen durch feindselige Gewässer führten, war die Barbary Company viel militanter als ihre Zeitgenossen, die in anderen Teilen der Welt segelten, etwa in Deutschland oder Russland. Bei ihrer Rückkehr nach London brachten sie oft gekaperte Schiffe mit.

Da ist zum Beispiel die Geschichte der *Amity*, eines Barbary-Handelsschiffes. 1592, auf seinem Weg zurück von Marokko nach England, entdeckte der Kapitän des Schiffes, Thomas White, zwei große spanische Schiffe. Die Mannschaft der *Amity* enterte sie und nach einem heftigen Kampf ergaben sich die Spanier. Kapitän White nahm die beiden eroberten Schiffe mit nach London. Es muss ein erstaunlicher Anblick gewesen sein, wie die *Amity*, ein 100-Tonnen-Schiff die zwei großen spanischen Schiffe, die mehrere Hundert Tonnen wogen, die Themse hinauf schleppte. Die Mannschaft machte eine Menge Geld, da sie einen Anteil an der

erbeuteten Ladung erhielt, wie es üblich war.

Diese Art der Freibeuterei war gefährlich. Um Beute zu machen, musste man das feindliche Schiff entern, und in dem Nahkampf, der sich dabei entspann, konnten viele Seeleute ihr Leben verlieren. Es bestand auch die Gefahr, selbst gekapert zu werden. So griffen etwa 1591 fünf spanische Kriegsschiffe in der Straße von Gibraltar die *Dolphin* an, ein Handelsschiff der Barbary Company. Man wehrte sich tapfer, aber das Pulvermagazin explodierte, das Schiff sank und alle Männer an Bord ertranken. Da zur Barbary Company nur wenige Quellen überdauert haben, ist nichts über Adams' Taten in ihren Diensten bekannt. Angesichts der Natur des Berber-Handels ist es aber recht wahrscheinlich, dass Adams eine Menge Kampferfahrung sammelte.

Die Auflösung der Barbary Company im Jahre 1597 fiel zusammen mit dem Beginn der Asien-Fahrten einige niederländischer Flotten. Da der Handel mit Marokko auf privater Basis fortgeführt wurde, hätte Adams weiter als Kapitän oder Navigator auf einem unabhängigen Handelsschiff bleiben können, aber seine Gedanken waren anderswo. Er wollte seine Navigationskünste auf den unerforschten Gewässern Asiens ausprobieren.

Die englische Expansion in Asien

Vor 1580 wussten die Engländer nur wenig über Ostasien. Nur die Spanier und die Portugiesen waren in asiatischen Gewässern gesegelt. Um ihr Handelsmonopol aufrechtzuerhalten, hielten sie die Informationen über die Geografie, die Routen und die politische Lage in den asiatischen Ländern geheim. Mitte des 16. Jahrhunderts jedoch begannen die Jesuiten, auf portugiesischen Schiffen nach Asien zu reisen. Anders als die Händler wollten sie, dass die christliche Gemeinschaft von ihrer Arbeit in dieser Region erfuhr, und so veröffentlichten sie Berichte von ihren Aktivitäten und den politischen Ereignissen in den asiatischen

Ländern. Einige der Bücher der Jesuiten gelangten in die Hände englischer Leser. Und durch diese Werke erfuhr Adams von Japan.

1580 brachten Drakes Abenteuer den Engländern die ersten direkten Informationen aus Asien. Drake, der immer nach neuen Wegen suchte, um die Spanier anzugreifen, brach 1577 mit einer Flotte aus fünf Schiffen nach Südamerika auf. Er segelte durch die Magellanstraße und griff spanische Niederlassungen und Schiffe an der Westküste an. Schon lange davor hatten die Spanier den Versuch aufgegeben, durch die Meerenge zu segeln. Es gab viele Hindernisse auf dieser Route, darunter feindselige Eingeborene, starke Winde und Strömungen sowie bittere Kälte. Aus diesem Grund wickelten die Spanier den gesamten Verkehr zwischen dem Atlantik und dem Pazifik auf dem Landweg durch Mexiko ab. Sie erwarteten nicht, dass die Engländer die Magellanstraße benutzten. Ihre Stützpunkte an der Westküste waren deshalb ungeschützt. Drake griff diese verwundbaren Stätten daher nacheinander an und erbeutete zwei spanische Schiffe voller Schätze.

Aufgrund von Stürmen und anderen Faktoren überlebte nur sein Flaggschiff, die *Golden Hind*. Drake fuhr nach Norden, das Schiff voller Gold und Silber. Als er Nordkalifornien erreicht hatte, ließ er anlanden und das Schiff reparieren. Gut vorbereitet überquerte er dann den Pazifik und erreichte die Molukken. Zum ersten Mal hatte ein englisches Schiff asiatische Gewässer betreten. Nachdem er Gewürze gekauft hatte, kehrte Drake im September 1580 über das Kap der Guten Hoffnung nach England zurück.

Die Überquerung des Pazifiks war nicht Teil des ursprünglichen Plans gewesen: Drake wollte eigentlich spanische Niederlassungen in Südamerika plündern und dann auf derselben Route nach England zurückkehren, auf dem er gekommen war. Der Grund für die plötzliche Planänderung ist unbekannt – vielleicht war es Drake zu riskant, mit nur einem einzigen Schiff voller Schätze noch einmal durch die Magellanstraße zu segeln

– doch ein kleines englisches Schiff, das die Welt umrundete, war beispielloos.

Mit dieser Tat rückte Asien plötzlich in das Blickfeld der Engländer. Sie gab ihnen die Zuversicht, auf der Welt überall hin gehen zu können, während englische Schiffe zuvor höchstens bis in die Karibik gesegelt waren. Bei seiner Rückkehr wurde Drake als Nationalheld gefeiert und zum Ritter geschlagen. Die *Golden Hind* erhielt einen Liegeplatz in Deptford am Südufer der Themse direkt außerhalb von London und entwickelte sich zu einer Touristenattraktion.

In der Hoffnung, Drakes Leistung zu wiederholen stach ein Abenteurer namens Thomas Cavendish 1586 in Plymouth mit einer Flotte aus drei Schiffen in See. Genau wie Drake durchquerte er die Magellanstraße und griff spanische Niederlassungen in Südamerika an. Vor der Küste Kaliforniens kaperte er ein spanisches Schiff, die *Santa Ana*, das aus Asien gekommen und voll beladen mit Schätzen war.

Cavendish folgte dann in Drakes Fußstapfen, überquerte den Pazifik und erreichte die Philippinen. Nachdem er die spanischen Standorte dort angegriffen hatte, segelte er über das Kap der Guten Hoffnung nach England zurück. Cavendish traf im September 1588 in Plymouth ein, sechs Wochen nachdem die englische Flotte die spanische Armada besiegt hatte, und ganz England jubelte. Cavendish wurde von Königin Elisabeth mit offenen Armen empfangen und genau wie Drake in den Ritterstand erhoben.

Als er den Schatz der *Santa Ana* geplündert hatte, übernahm Cavendish einige Mitglieder von deren Mannschaft auf sein eigenes Schiff. Darunter waren zwei japanische Jungs. Der ältere, der etwa zwanzig Jahre alt war, wurde Christopher genannt, der hieß jüngere Cosmus und war etwa siebzehn. Wie ihre westlichen Namen vermuten lassen, waren beide zum Katholizismus übertreten. Beide konnten Japanisch lesen und schreiben, was

bedeutete, dass sie zu den oberen Klassen gehörten. Da sie von den Philippinen nach Mexiko gesegelt waren, sprachen sie wahrscheinlich auch Spanisch und/oder Portugiesisch. Cavendish wollte sie als Informationsquelle über Japan und die Philippinen nutzen.

Die beiden jungen Männer ließen sich schließlich in England nieder. Es gibt nur wenige Aufzeichnungen über ihre Aktivitäten dort, aber wir wissen, dass sie sich an das englische Klima gewöhnten und gut Englisch sprachen. Die Reise von der kalifornischen Küste bis nach England dauerte fast ein Jahr, sodass sie vermutlich ausreichend Zeit hatten, um an Bord Englisch zu lernen. Mit der englischen Besatzung scheinen die beiden gut zurechtgekommen zu sein. Wahrscheinlich hatte Adams von ihnen gehört, da sein Freund Timothy Shotten zur Mannschaft von Cavendishs Weltumseglung gehört hatte.

Nachdem er vom Erfolg gekostet hatte, stellte Cavendish eine neue Flotte aus fünf Schiffen für eine weitere Weltumseglung zusammen, die im August 1591 von Plymouth aus aufbrach. Diese Reise endete jedoch in einer Katastrophe. Cavendish und wahrscheinlich auch die beiden Japaner, die sich der Expedition angeschlossen hatten, starben im Atlantik. Nur wenige Männer kehrten überhaupt nach England zurück.

Hinter dem Ruhm der Expeditionen versteckten sich große Opfer. Von den fünf Schiffen, die unter Drakes Kommando gesegelt waren, schaffte es nur eines wieder nach England, und bei Cavendishs erster Reise kehrte nur eines von drei Schiffen nach Hause zurück. Zwei Drittel jeder Mannschaft starb an Entkräftung, Krankheiten oder im Kampf. Unter diesen Umständen war es eine echte Heldentat, um die Welt zu segeln, und zwar keine einfache. Die Engländer versuchten, noch mehrere weitere Expeditionen nach Asien zu unternehmen, aber keine war erfolgreich. Solche Unternehmungen erforderten riesige Mengen an Geld und stellten ein großes Risiko dar und in den

1590er-Jahren war kein englischer Händler mehr zu diesem Wagnis bereit. Sie konzentrierten sich lieber auf die Freibeuterei in der Karibik, die leichter zu befahren war und näher an der Heimat lag.

Dennoch träumten viele englische Seeleute unter dem Eindruck von Drake und Cavendish davon, neue Meere zu durchsegeln. Es waren die Niederländer, die ihnen die Gelegenheit boten, diese Träume zu verwirklichen. 1595 stach eine Flotte aus vier niederländischen Schiffen unter Cornelis de Houtman Richtung Asien in See, und zwar auf der Route um das Kap der Guten Hoffnung. Ein Jahr später erreichten sie Bantam in Java, hatten aber auf dem Weg einen Teil ihrer Mannschaft und ein Schiff verloren. Die Reise erwies sich als unprofitabel, doch die Rückkehr von Houtmans verbliebenen Schiffen in die Niederlande 1597 zeigte, dass die Niederländer die Portugiesen umgehen und direkt nach Asien segeln konnten.

Nach Houtmans Rückkehr begannen reiche Händler, in den verschiedenen Häfen des Landes Handelskompanien zu gründen. Allein 1598 schickten fünf Kompanien jeweils eine Flotte aus Schiffen nach Asien. Die Niederländer setzten auf ihre Fertigkeiten als Schiffsbauer, ihr reichlich vorhandenes Kapital, ihre Handelskünste und ihre Fähigkeiten in der Informationsbeschaffung, um das meiste aus ihren Unternehmungen in Asien herauszuholen.

Für englische Seeleute war die Aussicht, auf niederländischen Schiffen nach Asien zu segeln, attraktiv. Die Engländer und die Niederländer waren im Kampf gegen Spanien Verbündete gewesen. Es gab außerdem eine Zusammenarbeit bei der Seefahrt. Niederländische Mannschaften hatten auf Drakes und Cavendishs Schiffen gedient. Umgekehrt wurden erfahrene englische Seeleute angeheuert, um auf niederländischen Schiffen zu dienen. Bei ihrem Vorstoß nach Asien konnten die Niederländer gewiss jemanden wie Adams mit seiner Erfahrung in der Navigation gebrauchen.