

Fachbereich 06: Geschichte und Kulturwissenschaften
Philipps-Universität Marburg

Proseminar:
Sommersemester 20**

Death or Glory!

Die Bereitschaft in den Tod zu gehen am Beispiel frühneuzeitlicher Arktis-Pioniere

hier hab ich die arbeit nicht mehr ganz so vollständig, es fehlen Quellenverweise etc, aber die waren auch in Ordnung. Vor allem Schwächen in der Einleitung (Forschungsstand) haben mich hier auf 14 Fächer runter gedockt.

Dozent:

Marburg, den

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
2	Der Seeweg nach Indien	2
2.1	Die Entdeckung Amerikas	2
2.2	Die Nordroute	3
3	Die Kapitalgeber der Entdecker	5
3.1	Die Englische Krone	5
3.2	Iberische Ambitionen	5
3.3	Handelskompanien	7
4	Ausgewählte Fahrten	8
4.1	Martin Frobisher	8
4.2	Henry Hudson und Willem Barents	9
5	Fazit	10
	Literaturverzeichnis	11
	Quellenverzeichnis	12

1 Einleitung

“I am just going outside and may be some time“¹. Ganz der englische Gentleman hinterlässt Lawrence Oates seinen Kameraden diese, nun berühmten letzten Worte, ehe er sich aus dem gemeinsame Zelt entfernt, um den sicheren Tod in der antarktischen Eiswüste zu suchen. Wie schon Edgar Evans vor ihm und, Oates' Selbstaufopferung zum Trotz, auch die im Lager verbliebenen Kameraden (unter ihnen Robert Falcon Scott), erliegen schließlich alle fünf Angehörigen dieser Gruppe an Männern, die eher als kaum ein Anderer den Südpol unseres Planeten erreichten, den Strapazen des beschwerlichen Rückwegs.

Mit dem Tod dieser Entdecker endet gewissermaßen auch die Ära des Wettrennens um die Polarregionen. Adolf Erik Nordenskiöld passierte 1878/1879 als Erster erfolgreich die Nordostpassage; Roald Amundsen gelang 1903-1906 Durchfahrt durch die Nordwestpassage; Frederick Cook und Robert Peary beanspruchten 1909 beide für sich, den Nordpol als Erster erreicht zu haben, und im Sommer 1911/1912 erreichten zuerst Amundsens und weniger später auch Scotts Expedition den Südpol. Diese seit dem Anbeginn der Neuzeit, im Geiste persönlichen und nationalen Ruhms und Profits, gehegten Bestrebungen erfüllten sich nun also erst in einer Zeit, wo wirtschaftliche wissenschaftlichen Gesichtspunkte gewichen waren.

So wie Scott und seine Männer fanden vor ihnen viele Glücksritter in den Polarregionen ihr vorzeitiges Ende. Mit einfachsten Mitteln und ohne jede moderne meteorologische oder geographische Kenntnis machten sich schon im 15. Jahrhundert Männer von Europa aus auf, einen Seeweg nach Indien zu erschließen. Im Folgenden soll insbesondere erörtert werden, was für Männer es waren, die jene Risiken auf sich nahmen und ihr Leben, Ruf und Vermögen mit einer Fahrt ins Ungewissen zu riskieren bereit waren.

2 Der Seeweg nach Indien

2.1 Die Entdeckung Amerikas

Das sich der Begriff der Entdeckung hier keineswegs auf die ersten Menschen bezieht, die je Fuß auf amerikanischen Festland setzten, sollte verständlich sein. Vielmehr war es Christoph Columbus mit seiner die Expeditionsflotte der im Oktober 1492 die Karibik erreichte und nach seiner Rückkehr im März des Folgejahres mit einem Triumphzug gewürdigt wurde. Seine Auftraggeber, Königin Isabella I. von Kastilien und König Ferdinand II. von Aragón, starteten sogleich Bemühungen, sich Kolumbus Funde als ihr Territorium zu sichern. Ihre maßgebliche Konkurrenz in diesem Unterfangen war die einzig andere vergleichbare Seemacht, das Königreich Portugal, welches auf Basis des Vertrags von Vertrag von Alcáçovas seine Ansprüche geltend machen konnte. So petitionierten sie Papst Alexander VI. der 1493 verschiedene Bullen erließ auf deren Basis 1494 der Vertrag von Tordesillas zwischen Portugal und Spanien geschlossen wurde.

Dieses mehrere Jahre dauernden Geschacher um Vorrechte und Territorialansprüche, sowie die Nichtanerkennungen des Vertrags durch die Herrscher von England und Frank-

¹□

reich, zementierten die Existenz einer Landmasse nicht weit jenseits des Atlantiks im Bewusstsein der europäischen Öffentlichkeit. Die Ansicht, dass diese nicht der Ferne Osten, sondern eine Neue Welt, ein unbekannter Kontinent, sei, setzte sich schon zu Beginn des 16. Jahrhunderts umfassend durch. Amerika war entdeckt worden, und stand nun dem Wunschtraum so manchen europäischen Monarchen, dem direkten Gewürz-, Seide- und Juwelenhandel mit Fern Ost, im Wege.

2.2 Die Nordroute

Columbus selbst hatte eine Nordroute für die Suche nach Cathay noch als zu risikoreich abgetan, aber schon wenige Jahre später griff der Venezianer John Cabot diese für sich auf, als er 1497 mit dem Segen des englischen Königs Henry VII. von Bristol aus zu einer Entdeckungsfahrt aufbrach, während welcher er die Küste des heutigen Kanada erreichen sollte.

Zu der Person Cabot, seinen Fahrten in die Neue Welt und anderen, potentiellen, früheren europäischen Sichtungen nordamerikanischen Festlands existieren nur wenige, häufig unglaubwürdig oder widersprüchliche Berichte und Aufzeichnungen.

Den Anfang nimmt das Ganze um das Jahr 985, als normannische Siedler begannen von Island aus auf Grönland zu siedeln. Im Zuge einer solchen Überfahrt zwischen den Inseln soll ein Händler namens Bjarni Herjólfsson mit seinem Schiff nach Westen vom Kurs abgekommen sein, und berichtete später Leif Erikson, dass er dort Land gesichtet, aber nicht betreten habe. Dieser zog dann um das Jahr 1000 los um die Gegend genauer zu erkunden und gründete an der Nordspitze Neufundlands eine kleine Siedlung. Das Wissen ob dieser Fahrten nährt sich vorrangig aus zwei Isländersagas, der Sage von Erik dem Roten *Eiríks saga rauða* und Saga von den Grönländern *Grænlandinga saga*. Diese Werke isländischer Literatur sind nur durch Kopie aus dem 14. Jahrhundert bekannt, was einem, über die Jahrhunderte erhaltenes Wissen über die Existenz Nordamerikas, zumindest nicht entgegen spricht. Auch wenn es sich bei Sagas um erzählende Literatur, ohne Anspruch wahre Gegebenheit wiederzugeben, handelt, lassen korrespondierende archäologische Funde auf Grönland und Neufundland darauf schließen, dass die Normannen tatsächlich in diesem Zeitraum Nordamerika erreichten. Vor allem in Bezug auf die Siedlungen in Grönland stellt sich dann die Frage inwiefern die kanadische Küste bis zur Zeit Cabots noch für die Menschen relevant blieb. Eine Besiedlung à la Grönland war, wohl gleichermaßen am Widerstand der in den Sagas erwähnten Eingeborenen, sowie der bereits dünnen grönländischen Bevölkerung, aus der die neuen Siedler rekrutiert wurden, gescheitert. Dass Bauholz fortan, statt aus Norwegen, nun aus dem weitaus näherliegendem Nordamerika besorgt wurde, wäre eine naheliegende Annahme für die aber keine vorhandenen Quellen sprechen.

Darüber, ob nun etwaig vorhandenes normannisches Wissen über Nordamerika auch in anderen Region verbreitet wurde, kann nur spekuliert werden. Bekannt ist, dass ab dem frühen 15. Jahrhundert einige englische Schiffe aus Bristol vor der isländischen Küste Dorsche fischten und andere mit den Inselbewohnern Handel trieben. Da die einzig noch auf Grönland verbleibende Siedlung sich, zu diesen Zeitpunkt, auch schon ihrem Untergang

nährte - für fremde Handelsschiffe war es lange nicht mehr rentabel gewesen, das benötigte Bauholz und Eisenwerkzeug gegen das erjagte Elfenbein und Felle zu tauschen - muss nicht angenommen werden, dass ich Gespräch zwischen isländischen (sofern diese zur Klasse der einigen Wenigen gehörten, denen die Inhalte der Sagas zugänglich waren) und englischen Händlern Grönland, geschweige den Nordamerika, zur Sprache kamen².

Ein weiterer Strang Ideen über das Vorhandensein einer Landmasse im Westen des Atlantiks, dieser jedoch ohne zurückliegende Erfahrungswerte zur Grundlage, erwächst in Portugal in der Mitte des 15. Jahrhunderts. Im Nordwesten der kurz zuvor besiedelten Azoren soll sich das Land befinden welches später auch von ein dänisch-portugiesischen Expedition in den 1470er erreicht worden seinen soll. Christian I. von Dänemark und Norwegen beabsichtigte mit der Fahrt wohl die Verbindung zu Grönland wiederherzustellen. Die Insel erreichten sie wohl in 1473, ob sie anschließend nach Amerika gelangten, ist ungewiss. Ungeachtet der spärlichen Quellenlage zu dieser Fahrt wäre von einer Entdeckung Amerikas nicht zu sprechen. Didrik Pining, einer der teilnehmenden dänischen Kapitäne wurde Statthalter auf Island, João Vaz Corte-Real, der führende Portugiese, Gouverneur auf den Azoren Hans Pothorst war anschließend wohl wieder als Freibeuter aktiv. Weder von Seiten der Akteure selbst noch von Seiten der finanzierenden Monarchen wurde also in irgendeiner Weise auf das neue Land reagiert. Eine explosive, paneuropäische Reaktion, wie es sie später zu Kolumbus Rückkehr gab, blieb aus.

Zurück also zu Cabot, der, zusammen mit seinen Söhnen, am fünften März 1496 vom englischen König Henry VII. das Patent erhielt, auf eigene Kosten fünf Schiffen auszustatten und mit diesen, unter des Königs Banner und Flagge, in den westlichen, nördlichen und östliche Meeren fahren, und der Christenheit bislang unbekannte Inseln, Städte, Burgen und Dörfer erobern und besitzen, zu dürfen³. Durch geschickte Formulierungen versuchte der König dabei zu vermeiden, dass in seinem Name den Spaniern im südlichen Meer, bzw. in, der Christenheit bereits bekannten Gebieten, Konkurrenz gemacht werde. Wenn er den Vertrag von Tordesillas auch nicht anerkannte, so war ihm das spanische Herrscherhaus in europäischen Belangen doch ein wichtiger Verbündeter.

Cabot selbst hatte nie Gelegenheit seine, sogar die des columbusschen Patents weit übersteigenden Privilegien, auszunutzen. Von seiner zweiten Reise, im Folgejahr der Ersten, kehrte er nie zurück. Zweifelsohne bracht er von seiner ersten Reise aber Beschreibungen der, vor allem wirtschaftlich relevanten, Bedingungen der gesichteten Gebiete, mit, welche anfangs aber nicht weit über den Kreis der Seefahrer im Hafen von Bristol hinaus fand.

Hierfür spricht ein auf 1501 datierter Brief Pietro Pasqualigos, des venezianischen Botschafter in Portugal, an seinen Bruder⁴. Darin beschreibt er die Rückkehr eines von zwei Schiffen mit denen Gaspar Corte-Real, Sohn des João Vaz, im vorherigen Jahr aufgebrochen war um in Auftrag des Königs im Norden nach Land zu suchen. Das die Expedition Land fand beweisen unter anderem die mitgebrachten 60 gefangenen Ureinwohner. Pasqualigo stellte Nachforschungen an und erfuhr, dass das Land sich 2000 Meilen von Portugal befände und, dass es nie einer zuvor (was eine Wissen über Cabots Fahrt unwahrscheinlich

²Ausführlicher zum englischen Wissen bezügl. Atlantik s. [?] S.3f.

³übersetzt aus dem Englischen bei[?]S.204f.

⁴[?] Document 38.

macht) je gesehen habe. Weiterhin befänden sich große Wälder auf und große Fischvorkommen vor dem gefunden Land, die der König auszunutzen gedenke. Vor allem das Holz als Baumaterial und die Einwohner als Arbeitskraft habe er für die Erweiterung seiner Flotte heran ziehen wollen. Eine Fahrt von Portugal/England nach Neufundland/Labrador und zurück war also durchaus genauso möglich wie eine in die Karibik, durch das den Labradorstrom herunterkommende Eis aber einigermaßen gefährlicher, wie die Tode von Cabot und Corte-Real bezeugen.

3 Die Kapitalgeber der Entdecker

3.1 Die Englische Krone

Dass Henry VII. John Cabot unter der Hoffnung, dieser würde einen westlichen Seeweg nach Cathay erschließen, eine Kapitulation erteilte, scheint unbestreitbar. Die scheinheiligen Formulierungen mit denen der König die von Spanien und Portugal beanspruchten Gebiete vom Patent ausschloss, überzeugten auch González de Puebla, den Botschafter Ferdinand II. in London, nicht. Aus einem erhaltenen Antwortschreiben seiner Dienstherrn vom 28. März 1496 geht hervor, dass Puebla von der Ankunft eines wie Columbus, der ein Unterfangen gleich dessen Indienfahrt beabsichtige, am Hofe Henrys berichtet hatte⁵. Sollte eine solche Unternehmung wirklich von England ausgehen, sahen die spanischen Monarchen ihre Interessen gefährdet: Ein Konflikt mit Heinrich in Übersee könnte erwirken, dass er ihnen als möglicher Verbündeter gegen Karl VIII. von Frankreich in Europa verloren ginge. Dennoch gibt es keine Anhaltspunkte die dafür sprächen, dass Puebla seinem Befehl, Heinrich von diesem Unterfangen abzubringen, wirklich nachgekommen sei. Die Motive und Loyalitäten, allen voran die Pueblas, lassen vermuten, dass er bewusst nicht gegen Heinrichs Interessen gehandelt habe. Gesichert lässt sich sagen, dass Heinrich gleichzeitig Cabot in seine Dienste stellte und dennoch im Oktober des selben Jahres an die Seite Spaniens in der Heiligen Liga eintrat.

3.2 Iberische Ambitionen

Während der englische Monarch um 1500 ganz offen die selbe Ambition wie die Katholische Könige verfolgte, war das Interesse Portugals an ein Westroute nach Cathay gering. Columbus selbst scheiterte 1488 daran, König Johann II. als Unterstützer für sein Unterfangen zu gewinnen und wendete sich in der Folge wieder Spanien zu. Bereits im Vorjahr war nämlich Bartolomeu Dias in Johanns Auftrag aufgebrochen um die Südspitze Afrikas zu entdecken, sie zum Umrunden und bestenfalls direkt weiter nach Indien zu gelangen. Letzteres Ziel gelang ihm wohl vor allem wegen der schlechten Versorgungslage seiner Mannschaft nicht und so musste er direkt nach der Südspitze kehrt machen und nach Portugal zurückkehren. Die im Zuge dieser Reise entdeckte Felszunge am südwestlichsten Ende Afrikas soll angeblich von Johann zum Cabo de Boa Esperança, also dem Kap der Guten Hoffnung, getauft worden sein. Der Hoffnung nämlich, dass mit dem Kap ein wichtiger Meilenstein in der Entdeckung einer Ostroute nach Indien gefunden worden war. Mit

⁵[?] Document 16. [?] geht umfassend auf mögliche Verbindungen zwischen Columbus und Cabot ein.

der Fahrt Vasco da Gamas, der auf diesem Wege gut zehn Jahre später Indien erreichte, bestätigte sie sich. Portugal hat noch im 15. Jahrhundert seine seit Heinrich dem Seefahrer, einem Onkel von Johanns Vater, gehegte Ambition nach einer, eine Umschiffung Afrikas involvierender Fahrt nach Indien erfüllt. Das kleine, an Mensch und Material arme Land hatte in der Folgezeit die Hände damit voll, seine in Tordesillas beanspruchten Gebiete auch wirtschaftlich zu nutzen. Eigentlich hätte es somit die von Gaspar Corte-Real berichteten Holzvorräte Nordamerikas und auch die von dort mitgeführten Arbeitssklaven dringen gebrauchen können, war aber wohl, vielleicht auch durch den Tod der Corte-Real Brüder⁶, nicht bereit die zum Handel und Bau von Stützpunkten benötigten Schiffe von der Ostroute abzuziehen und im Westen zu riskieren. Als sich dann 1502 durch Amerigo Vespuccis, unter portugiesischer Flagge ausgeführter Erkundung der Ostküste Südamerikas, die Meinung durchsetzte, dass auf dem Weg nach Asien im Westen zuerst ein weiterer Kontinent umschiffet werden müsse schien das portugiesische Interesse endgültig erloschen. Lediglich das durch den Vertrag von Tordesillas erlangte Gebiet des heutigen Brasilien war wegen das Brasilstroms als Etappe auf dem Seeweg um Afrika herum von Bedeutung.

Die spanischen Monarchen ließen die auf eigene Faust und Rechnung agierenden Kolonisten weitgehend gewähren und entsandten ab 1500 lediglich eine Reihe von Gouverneuren in die Neue Welt, die dort ihren Willen durchsetzen sollten. Erst in der Zeit nach dem Machtantritts Karls I. kam wieder Bewegung in die Suche nach einer Westroute. Über dem Landweg durch Panama war 1515 ein weiterer Ozean jenseits des neuen Kontinents entdeckt worden, was die Frage aufwarf, wie weit es von dort zu den Gewürzinseln sei. Je nach Distanz wäre es hinsichtlich des Vertrags von Tordesillas möglich, deren Zugehörigkeit zu Portugal oder Spanien endgültig zu klären. Karl beauftragte also 1518 Ferdinand Magellan, welcher ihn informiert hatte, dass ein ihm bekannter Portugiese schon seit 1512 auf den Molukken weilte, damit, eine Westroute dorthin, durch eine im Süden Südamerikas postulierte Durchfahrt, zu erkunden. Diese, später nach ihm benannte, Durchfahrt hatte Magellan im Oktober 1520 entdeckt und gegen Ende November durchquert. Im November darauf, Magellan war inzwischen im Kampf gegen Eingeborene gefallen, erreichten die verbleibenden Schiffe die Gewürzinseln, wo sie Handel trieben und, unter weiteren Verlusten, die Heimreise antraten. Mit nur noch einem verbleibendem Schiff fuhr die Mannschaft entgegen Karls Willen durch portugiesisches Gebiet und kehrte auf der Afrikaroute nach Europa zurück. Binnen 20 Jahre hatte Spanien mit der Magellanstraße mit Portugal gleich gezogen und eine eigene Route nach Ostasien etabliert. Doch schon 1529 wurde die westliche Demarkationslinie von Tordesillas durch den Vertrag von Saragossa um eine in Osten, 297,5 Meilen östlich der Molukken, ergänzt. Karl I. von Spanien, der zugleich als Kaiser Karl V. des Heiligen Römischen Reiches im knapp bei Kasse war, trat seine Ansprüche an den Molukken für 350.000 Dukaten an Portugal ab. Eine beträchtliche Summe Geld, die Portugal erst durch den mit der Ostroute um Afrika monopolisierten Gewürzhandel aufbringen konnte.

⁶Gaspars Fahrt um 1500 umfasste drei Schiffe die sich vor der Küste Labradors trennten. Zwei Schiffe unter Kommando seines Bruders Miguel kehrten nach Portugal zurück während Gaspar weiter südwärts segeln wollte und dann verschollen blieb; Miguel, der im Folgejahr aufbrach ihn zu suchen kehrte von dieser Fahrt auch nicht zurück

3.3 Handelskompanien

Ein Sohn Cabots, Sebastian Cabot, unternahm 1508-1509 eine Expedition zur Suche nach einer Nordwestpassage die ihn möglicherweise bis in die Hudson-Bucht führte. Seine Rückkehr viel kurz nach dem Krönung Heinrichs Nachfolgers, seinem Sohn, Heinrich dem VIII. Dieser hatte keine größeres Interesse an der Neuen Welt und Cabots Entdeckungen lagen, bis er weitere Geldgeber gewinnen konnte, auf Eis. Weder die spanischen noch der englischen Krone konnte er zur Finanzierung einer weiteren Fahrt überzeugen und trat ab ca. 1522 bis 1547 als Kapitän in spanische Dienste. Im hohen Alter nach England zurückgekehrt gründet er dort mit Richard Chancellor und Hugh Willoughby die *Company of Merchant Adventurers to New Lands* deren Anteile zur Finanzierung der Entdeckung einer Nordpassage nach Cathay veräußert wurden. Willoughby und Chancellor stachen 1553 zur Suche nach einer Nordostpassage in See. Erstere kam dabei um und Letzterer gelang bis ins Weiße Meer an die Küste des Großfürstentums Moskau, dessen Zar Iwan IV. ihn zu sich nach Moskau einlud um Handelsbeziehungen aufzubauen. Mit dem an 1557 regelmäßigen Handel durch das Weiße Meer wurde die Handelsgesellschaft auch Muscovy Company genannt, verlor aber ihr Gründungsmotiv nicht aus den Augen. Sie suchte erneut nach einer Nordostpassage und unternahm auch Versuch über Land durch Rusland nach Cathay vorzustoßen. Weiterhin fand Martin Frobisher in Michael Lok, einem Direktor der Gesellschaft, um 1574 einen Finanzier und Unterstützer seiner Suche nach einer Nordwestpassage.

Insbesondere die Neufundlandbank lockte seit ca. 1500 Flotten zum Fischfang vor die Ostküste Nordamerikas. Anfänglich vor allem von Portugiesen und Franzosen genutzt stießen mit der Zeit auch Spanier in die Gegend vor. Zunehmend wagten sich englische Händler und Kaperfahrer, eine Unterscheidung die häufig lediglich davon abhing unter wessen Flagge ihr Gegenüber agierte, in spanische Einflussbereiche vor. Die, zur Zeit der Katholischen Könige gute Beziehung zwischen Spanien und England säuerte, wegen der Interessenskonflikte in Übersee und insbesondere des entstehenden konfessionelle Konfliktes, rapide. So dass es ab 1585 zum Seekrieg zwischen den beiden Mächten kam. Etwai-ge Bedenken englischer Händler bezüglich etwaiger königlicher Einwände gegen Vorstöße nach Übersee waren damit nichtig. Schon 1585 wurde die Neufundlandbank von einer Flotte unter Bernard Drake von spanischen Schiffen gesäubert und zwischen 1591-1594 segelte James Lancaster mit königlicher Erlaubnis um das Kap der Guten Hoffnung zur Malaien-Halbinsel und ging dort auf Kaperfahrt. Aus diesen Erfahrungen erster Hand und aus erbeuteten spanischen und portugiesischen Seebüchern wuchs bis 1599 die Idee zur Gründung einer Handelskompanie englischer Kaufleute für den Handel in Ostasien, der späteren *East India Trading Company* (EITC) die 1600 eine *Royal Charter* und für fünfzehn Jahre das Monopol auf den Handel im Gebiet zwischen dem Kap der Guten Hoffnung und der Magellan-Straße erhielt. Ähnlich wie schon die Muscovy Company eine Charter und ein Monopol auf den Handel mit dem Großfürstentum hatte. Die immer steigenden Ausgaben für stehende Armeen und innereuropäische Konflikte erhöhte das Interesse der Königin daran, indirekt von, aus privaten Geldern finanzierten, Handelsgesellschaften zu profitieren.

Zu ähnlicher Zeit entstand auf dem Festland die Niederländische Ostindien-Kompanie (VOC) aus dem Zusammenschluss diverser einzelner niederländischen Handelsgesellschaften, die nach und nach das, mittlerweile habsburgische, Portugal von seiner Monopolstellung im Gewürzhandel verdrängt hatten. Wie die EITC mit einem hoheitlichen Monopol ausgestattet, war auch die VOC an einer kürzeren Route nach Asien im Norden interessiert.

4 Ausgewählte Fahrten

Columbus war damals unter der Vermutung in See gestochen, dass er durch eine Fahrt nach Westen zwangsläufig auf asiatisches Festland stoßen müsse; eine, gemessen am Wissensstand seiner Zeit, zutreffende Annahme, die auch dann nicht in Frage gestellt werden musste, als sich durch die Fahrten Vespuccis an der südamerikanischen Küste die Existenz einer weiteren massiven Landmasse zwischen Europa und Asien bestätigte. Wenige Jahre später schon gelang es dann Magellan die Eingangsvermutung zu belegen: er segelte von Spanien aus im Süden um Amerika herum und erreichte auf diesem Weg Asien. Columbus behielt, auch wenn er sich im vermuteten Abstand zu Asien maßlos unterschätzte hatte, Recht: Von Europa aus ist Asien auf einer westlichen Seeroute zu erreichen!

Wo es also eine Südpassage an Amerika vorbei gab, nahm man in Europa zurecht an, dass es auch eine Nordpassage geben müsse. Tatsächlich ging man schon im 16. Jahrhundert von zwei solchen Nordpassage, einer im Nordwesten um Amerika, und einer im Nordosten um Skandinavien, herum, aus. Viele zeitgenössischen Kartographen ergänzten ihre Weltkarten auch an nicht erkundeten Orten um Angaben, die die dortigen, ihnen sicherlich unbekanntem Begebenheiten widerspiegeln. Absichtserklärungen zu diesem Verhalten sind freilich nicht überliefert - wenn sie den je existiert haben - es lassen sich aber in verschiedenen Fällen Vermutungen anstellen wie die Karten zu ihrer schlussendlichen Form gelangt sind. Zum einen erweckt der Vergleich mehrere Karten untereinander des öfteren die die Ansicht, der eine oder andere Kartograph habe sich seine Karte aus den Werken seiner Vorgänger zusammen gebastelt. Hierbei reichen die Exzerpte von Ortsnamen, die sich vor allem für entlegene Gebiete teils auf eine einzelne Ausgangskarte zurückverfolgen lassen, bis hin zu Totalfälschungen ⁷, deren gesamter Inhalt ohne Eigenleistung des Erschaffers aus anderen Karten nach Gutdünken zusammengetragen wurde. So findet in einigen Fällen ⁸ auch die Nordwestpassage in weitverbreiteten Karten Einzug.

4.1 Martin Frobisher

Letzten Endes lässt sich zum Wissensstand derer, die im 16. Jahrhundert zur Suche nach der Nordwestpassage aufbrachen, nie gesichert sagen wie viel ihnen tatsächlich zu ihren Zielen bewusst war. So kann nicht angezweifelt werden, dass der Engländer Frobisher, als er 1576 zur Entdeckung eines Seewegs nach Cathay aufbrach, davon ausging, einen

⁷zu denen heute beispielsweise die Zeno-Karte von 1558, die das angebliche Ergebnis einer Nordatlantiküberquerung zweier Venezianer am Ende des 14. Jahrhunderts war, gezählt wird.

⁸z.B.: den Weltkarten Gerardus Mercators von 1538 und 1569, der Waldseemüller-Karte von 1507 und Abraham Ortelius' *Typus Orbis Terrarum* von 1570.

solchen in nordwestlicher Richtung auch finden zu können⁹. Sein vermeintliches Wissen aus Karten der nordamerikanischen Küste¹⁰ war ihm dabei keine sonderliche Hilfe: die Südspitze Grönlands hielt die Expedition für die fiktionale, aber in den meisten Karten der Zeit erscheinenden Insel Friesland und die Baffininsel für die Küste Labradors. Dort entdeckte er die Frobisher-Bucht, die er für eine Meerenge zwischen Labrador und Grönland und somit den Eingang zur Nordwestpassage, hielt. Ohne bis ans Ende der knapp 230km tiefen Bucht vorzustößen kehrt Frobisher wenig später nach England um. Eines der wenigen, und eigentlich nicht nennenswerten Mitbringsel war ein schwarzer Stein der unter der Annahme, es handele sich um Kohle, an Bord genommen worden war. Dieser geriet in die Hände von Michael Lok, der ihn hinsichtlich seines Edelmetallanteils untersuchen ließ. Wegen des berichteten hohen Goldanteils folgten zwei weitere Fahrten Frobishers, diesmal mit deutlich erweiterter Flotte und einem geänderten Auftrag: er sollte nun Minen für das schwarze Erz erschließen und betreiben.

Frobisher, der, wie viele vor ihm, angetreten war, seinen Geldgebern einer Nordpassage nach Cathay zu finden, musste liefern. Wenn schon keinen Seeweg, so konnte er doch sicher sein, dass eine Goldmine die Investoren zufrieden stellen würde. Lediglich die Tatsache, dass es sich bei dem Gestein nie um Gold handelte, stellte ein Problem dar. So kann nicht genau gesagt werden, wie es zu dem vermeintlich Goldfund kam: Ob Frobisher selbst die metallurgische Begutachtung manipulierte, oder ob es Michael Lok war, der für eine erneute Fahrt ins Polarmeer weitere Geldgeber interessieren wollte. Beide ersuchten in der Folgezeit die Königin um Zuwendungen: Frobisher wollte wie Cabot ein *Letters Patent*, das ihn zum Gouverneur aller entdeckten Gebiete ernannt und am Gewinn beteiligt, und Lok eine *Royal Charter* und ein Handelsmonopol für seine Gesellschaft. Gesichert ist aber nur, dass die Königin ein Schiff der Royal Navy und Finanzmittel zur Verfügung stellte, nicht aber, dass sie etwaige Privilegien verteilte.

Es zeichnet sich also ein deutliches Bild des primären Interesses der beteiligten Akteure ab: dass sowohl Frobisher, die Kaufleute, die ihm seine Fahrten finanzierten, als auch die Königin, dem Profit wegen an der Unternehmung beteiligt waren. Egal ob dieser nun zur See aus einer Handelsroute oder an Land aus einem Bergwerk gewonnen wird. Ruhm und Ehren, der Entdecker einer solchen Passage geworden zu sein, waren allenfalls Hintergedanken.

4.2 Henry Hudson und Willem Barents

Hudson, wie Frobisher Engländer, stach 1607 für die Moscovy Company in See: er segelte entlang der Ostküste Grönlands nach Norden, drehte nach Osten ab und stieß auf Spitzbergen von wo aus er Grönland im Norden umschiffen und in die Davisstraße vorstoßen wollte. Möglich machen sollte dies der Polartag, dessen langanhaltender Sonnenschein zu der Annahme, dass die Arktische Eiskappe entsprechende der Jahreszeiten schmelzen und gefrieren würde, verleitete. Hinzu kamen Theorien zur Entstehung von Meereis, wonach

⁹Hierzu die Titelseite der Spesenabrechnung der ersten Frobisher Fahrt bei [?] S.6.

¹⁰von denen er mehrere, u.a. die aktuelle von Mercator und die von Ortelius mitführte .

dieses genau wie Eisberge am Festland entsteht und ins Meer gespült wird¹¹. Im Nordmeer, wo es kein Festland gibt, kann es demnach, und im Sommer sowieso, kein Meereis geben.

Im Folgejahr brach Hudson, diesmal von der Muscovy und der East

5 Fazit

¹¹So auch Jens Munk's Erklärung für die Eismassen vor Cape Farewell und in der Davisstraße die ihm auf seiner Fahrt 1619 begegneten [?] S.6 und seine recht zutreffende Theorie ob der Entstehung von Eisbergen S.24.

Literaturverzeichnis

Quellenverzeichnis