GENDER
OPEN
REPOSITORIUM

Verheissungsvolle Berichte und suggestive Karten : Die englischen und niederländischen Nordostpassagen-Expeditionen des 16. Jahrhunderts zwischen Erfolg und Scheitern

Calvi, Sonia

2016

https://doi.org/10.25595/2073

Veröffentlichungsversion / published version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Calvi, Sonia: *Verheissungsvolle Berichte und suggestive Karten : Die englischen und niederländischen Nordostpassagen-Expeditionen des 16. Jahrhunderts zwischen Erfolg und Scheitern*, in: FKW : Zeitschrift für Geschlechterforschung und visuelle Kultur (2016) Nr: 60, 51–70. DOI: https://doi.org/10.25595/2073.

GenderOpen – Repositorium für die Geschlechterforschung: www.genderopen.de

FREIE
UNIVERSITÄT
BERLIN

HUMBOLDT-UNIVERSITÄT ZU BERLIN

// Sonia Calvi

VERHEISSUNGSVOLLE BERICHTE UND SUGGESTIVE KARTEN: DIE ENGLISCHEN UND NIEDERLÄNDISCHEN NORD-OSTPASSAGEN-EXPEDITIONEN DES 16. JAHRHUNDERTS ZWISCHEN ERFOLG UND SCHEITERN

„Nur wer riskiert zu weit zu gehen, hat die Chance herauszufinden, wie weit man gehen kann.“ - T.S. Eliot

1. NON PLUS ULTRA? Im 16. Jahrhundert unternahmen vor allem englische und niederländische Seefahrer Expeditionen in die nördlichen Gebiete Europas und Amerikas. Zuvor hatten sich die Seemächte Portugal und Spanien mit den Umsegelungen des Kaps der Guten Hoffnung und der Südspitze Südamerikas jene Grundlage erarbeitet, die ihnen bis ins 17. Jahrhundert die Vorherrschaft über den Atlantik und somit über die bis dahin bekannten Seewege nach Asien sicherte (Reinhard 2008: 11ff.). Spätestens als die ersten mit Gold, Edelsteinen und Gewürzen beladenen Schiffe auf der iberischen Halbinsel ankamen, wurde klar, welche Reichtümer im Osten lockten. Vor allem die exotischen Gewürze waren als Bereicherung für die fade und monotone Diät Westeuropas äusserst begehrt – Pfeffer, Nelken, Zimt, Muskat und Ingwer (Whitfield 1998: 49). Doch Spanien und Portugal hatten nicht nur als Erste die Südspitzen Amerikas und Afrikas umsegelt, sondern entlang dieser Routen auch Handelsposten errichtet und sich somit das Monopol für den Seehandel mit Asien gesichert. Als England und später die Niederlande an Einfluss gewannen, waren die beiden aufstrebenden Mächte deshalb gezwungen nach alternativen Seewegen zu suchen, um an diesem Reichtum teilzuhaben. Ihre Suche führte zu einer Reihe von Reisen via Norden, welche unter anderem über Skandinavien in das Nordmeer führten.[1)] In diesem Gebiet hoffte man, mit der Nordostpassage das Äquivalent zur im Norden Amerikas vermuteten Nordwestpassage zu finden und somit die von Spanien und Portugal kontrollierten südlichen Seewege umsegeln zu können.

Doch die Expeditionen des 16. Jahrhunderts schafften es nicht bis zu den mythischen Schätzen Asiens. Keine dieser Expeditionen führte je weiter als bis zur russischen Insel Nowaja Semlja im Nordpolarmeer.[2)] Was die Abenteurer von ihren Reisen zurückbrachten waren nicht Schiffsladungen mit wertvollen Handelswaren, sondern vereinzelte Fundstücke wie Eisbärenfelle und Walrosszähne für die europäischen Wunderkammern. Vor allem aber brachten sie Berichte von unendlichen Eismengen und unerbittlicher Kälte mit

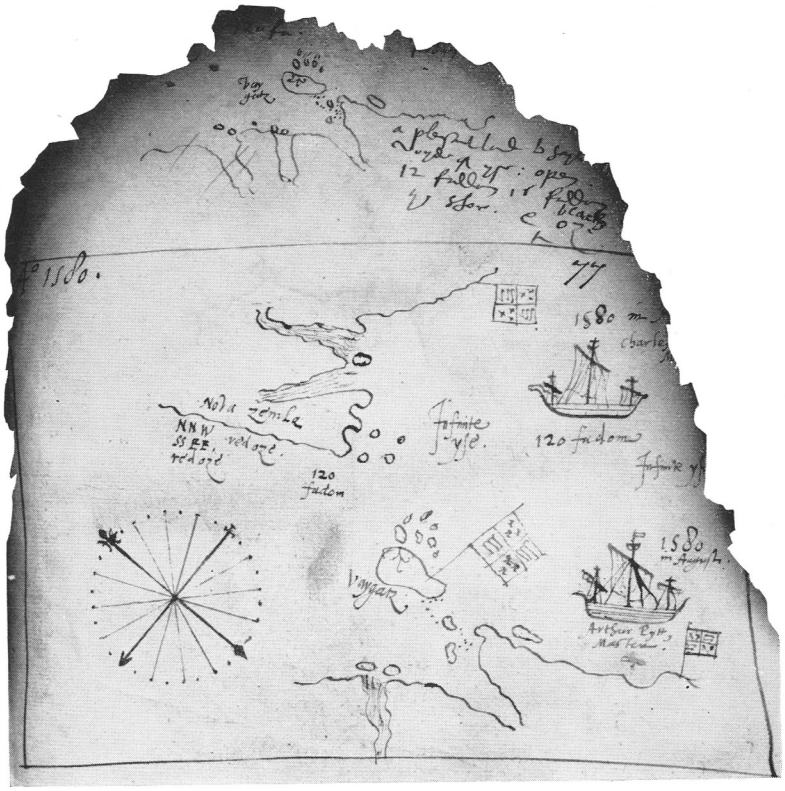
1) Um einen anachronistischen Begriff zu vermeiden, bezeichne ich mit ‚Nordmeer‘ jenen Teil des Arktischen Ozeans, welcher heute als Barentssee bekannt ist. Diese wird im Westen durch Skandinavien, im Norden durch Spitzbergen und Franz-Joseph-Land, im Osten durch die Insel Nowaja Semlja und im Süden durch das Weisse Meer und die Küste Nordwestrusslands begrenzt.

2) Nowaja Semlja ist eine ca. 1000 Kilometer lange, sichelförmige Doppelinsel, welche als nördliche Verlängerung des Uralgebirges ins Nordpolarmeer ragt und somit die Barentssee vor grossen Eismassen aus dem Osten schützt (McGhee 2006: 135). Zwischen dem Festland und Nowaja Semlja liegt die Insel Waigatsch, wodurch es zwei Passagen von der Barentssee in die östlich gelegene Karasee gibt: nordwestlich von Waigatsch die 42 Kilometer breite Karastrasse, südöstlich die zwei Kilometer breite Jugorstrasse.

in ihre Heimatländer. Diesen wenig erbaulichen Berichten waren dennoch grosse Hoffnungen auf einen neuen Seeweg Richtung Asien eingeschrieben: zu stark waren die Verlockungen des Ostens. Diese Verheissungen manifestieren sich insbesondere in den von den Reisen zurückgebrachten Skizzen und Karten – den einzigen wirtschaftlich interessanten Ergebnissen dieser ehrgeizigen und finanziell extrem aufwändigen Fahrten.

Die Skizze von Hugh Smyth **(Abb. 1)**, welche er seinem Logbuch der Pet-Jackman-Expedition von 1580 beilegte, ist eines der Dokumente dieser Reisen.[3)] Physisch ist die Skizze nicht viel mehr als ein Papierschnipsel mit wenigen Tintenstrichen und einzelnen Beschriftungen; in ihr eingeschrieben ist aber weit mehr. Die Skizze zeigt die Schiffe dieser englischen Nordostpassagen-Expedition in der Meerenge von Waigatsch. Dadurch, dass dieser Kartenentwurf (so kann zumindest vermutet werden) vor Ort erstellt wurde, ist wie er zwar unvollendet, muss aber als Resultat der Reise besonders authentisch und wertvoll gewirkt haben. Neben den Umrissen von Waigatsch, der Südspitze Nowaja Semljas und dem angrenzenden Festland enthält die Zeichnung Lotungen („120 fadom“, nautische Faden) und Informationen über den Meeresgrund („red oze“, roter schlammiger Meeresgrund); auf Nowaja Semlja, Waigatsch und dem Festland sind englische Flaggen eingesteckt und die Windrose unterstreicht den nautischen Charakter der Skizze (Skelton 1958: 115). Wie durch eine Lupe betrachtet, fokussiert Smyths Karte mit der Meerenge von Waigatsch auf ein verhältnismässig kurzes Stück der gesamten Passagenroute zwischen Europa und Asien. Die Schiffe Pets und Jackmans halten sich im (und trotz des) „infinite yse“ des Nordmeers wie Felsen im Sturm. Zudem sind sie östlich von der Meerenge von Waigatsch dargestellt, was betont, dass die Expedition es geschafft hat, die Meerenge zu

3)
Hugh Smyth war Besatzungsmitglied auf einem der Schiffe der von Arthur Pet und Charles Jackman geleiteten Expedition. Als Dokumente dieser Reise sind ein Logbuch sowie eine Skizze von Smyth erhalten, die heute in der British Library aufbewahrt werden (Skelton 1958: 115).



// Abbildung 1
Hugh Smyth, Skizze der Meerenge von Waigatsch (1580)

passieren. Das Narrativ, das die Dokumente der Nordostpassagen-Expeditionen nahelegen, ist ein optimistisches und hoffnungsvolles, welches zwar die Gefahren und Bedrohungen im Nordmeer thematisiert, aber den Akzent auf die Existenz eines Seeweges nach China in diesem Gebiet legt und somit den Fokus des Lesers auf die Erfolgsfragmente der Expeditionen lenkt. In Smyths kleiner Skizze zeigt sich eindrücklich, wie Versprechen und Hoffnung, aber auch Selbstüberschätzung und Repräsentationsstrategien miteinander verschmolzen.

Es ist die Meerenge von Waigatsch, die in den Reiseberichten und Karten der englischen und niederländischen Nordostpassagen-Expeditionen des 16. Jahrhunderts beinahe durchgehend im Brennpunkt steht. Als der Niederländer Jan Huygen van Linschoten 1594 in der Strasse von Waigatsch ankommt, schreibt er: „Nach dieser Oeffnung streckt sich die Küste Südsüdost so weit als das Gesicht gehet“ (Linschoten, zitiert in Adelung 1768: 127). Es scheint keinen Zweifel zu geben: Wer an dieser Stelle reüssiert, also diese Passage durchsegeln kann, hat das anvisierte China schon fast erreicht. Auf seiner zweiten Reise im darauffolgenden Jahr beschreibt Linschoten den Moment, in dem sie eine Yacht zur Erkundung der Eisverhältnisse um Waigatsch ausgeschickt hatten, wie folgt: „Was die auf der Yacht anbelangt, so glaubten sie, durch die Meerenge zu fahren, […] allein das Kreutzcap war für sie ein *Non plus ultra*, denn weiter hinaus war alles voll und verstopft“ (Linschoten, zitiert in Adelung 1768: 185).[4] Das „Non plus ultra“ Linschotens bezieht sich nicht auf ein mögliches Ende der Welt oder auf den Übertritt in eine andere Welt, sondern auf profane Eismassen, die die Expedition am Weiterkommen hindern.[5] Linschotens Bericht zeichnet sich durch eine auffällige Abwesenheit auch nur der Konzeption eines Misserfolgs aus. Die Meerenge von Waigatsch ist zwar in jenem Moment durch das viele Eis ein „Non plus ultra“, Linschoten schreibt aber nicht, dass dort ein Durchkommen grundsätzlich nicht möglich sei. Misserfolg und Scheitern scheinen in den Reiseberichten und Karten ein Tabu gewesen zu sein. Angesichts der imaginierten Reichtümer Chinas und der sozialen und wirtschaftlichen Erfolgsaussichten einer Nordostpassage werden daher die Berichte und Karten als solche zu den ergatterten Schätzen der Expedition. Indem sie Rechenschaft über die Reise ablegen und die aktuellen Errungenschaften sowie die zukünftigen Möglichkeiten markieren, sind sie gleichzeitig Sicherung und Speicherung des jenes Wissens, das so immer als Erfolg verbucht werden kann.

4)
Im niederländischen Original lautet der Wortlaut der hervorgehobenen Passage: „en mochten niet verder“ („und konnten nicht weitergehen“, Übersetzung SC; Linschoten 1601: 28r).

5)
In der Antike und im Mittelalter bildeten die Säulen des Herakles an der Strasse von Gibraltar den westlichen Rand der Erde. Die Säulen sollen der Überlieferung nach die Inschrift „non plus ultra“ („nicht mehr weiter“; „nicht darüber hinaus“) getragen haben (Kugler 2007: 183ff.).

In diesem Aufsatz soll das Erleben und Dokumentieren der Nordostpassagen-Expeditionen zwischen Erfolg und Scheitern untersucht werden. Anhand der Beschreibungen der Schlüsselmomente in den Texten und deren graphischen Repräsentation in Karten soll gezeigt werden, wie sich in den Dokumenten der Reisen gesichertes Wissen und Verheissungen vermischten, welche Erzählstrategien dabei angewandt wurden und wie insbesondere die Karten zum Beweismittel des (eigentlich immer erst noch bevorstehenden) Erfolges wurden. Dadurch soll dem „wishful thinking" (Fernández 2007: 741) und der „creative imagination" (Tracy 1980: 4), welche die frühen Nordostpassagen-Expeditionen und ihre Dokumente durchziehen, näher gekommen und die erzählstrategische Funktion dieser optimistischen Narrative analysiert werden.

2. DIE NORDOSTPASSAGENSUCHE

Im Zentrum dieses Untersuchung stehen die Reisen der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts zwischen der ersten englischen Nordostpassagen-Expedition von Sir Hugh Willoughby von 1553 und den drei niederländischen Entdeckungsfahrten der Jahre 1594, 1595 und 1596, an denen Willem Barents beteiligt war.[6] Von England aus starteten zwischen 1553 und 1580 gleich mehrere Expeditionen Richtung Nordmeer. Mit der Suche nach neuen Seewegen gingen dabei auch neue ökonomische Handelsformen einher, die *Joint Stock Companies*. In diesen Gesellschaften mit gemeinsamem Kapital schlossen sich die englischen Händler zusammen, um neue Absatzmärkte erschliessen und neue Handelspartner finden zu können. Eine erste solche Gesellschaft war die 1551 gegründete *Muscovy Company*. Sie erhielt die Privilegien für die Erkundung der Gebiete nordwestlich, nördlich und nordöstlich von England und war dann auch der treibende Motor für die englischen Nordostpassagen-Expeditionen. Den ersten von Westeuropa aus organisierten Versuch einer Nordostpassagensuche finanzierte die Gesellschaft im Jahre 1553. Unter dem Kommando von Sir Hugh Willoughby wurde zwar die Küste Nowaja Semljas erreicht, doch nur ein Teil der Expedition schaffte die Rückkehr nach England.[7] Einer der Rückkehrer, Stephen Borough, nahm 1556 einen weiteren, allerdings ergebnislosen Anlauf.[8] Boroughs Berichte über die Eismassen um Nowaja Semlja müssen so abschreckend gewirkt haben, dass es nach ihm fast 25 Jahre dauerte, bis wieder ein englischer Versuch einer Nordostpassagensuche unternommen wurde. Zwischen 1557 und 1573 unternahm einzig Anthony Jenkinson Expeditionen via dem Weissen Meer nach Persien, um die Handelsbeziehungen mit Russland

6) Wo keine anderweitigen Angaben gemacht werden, basieren die Informationen zu den einzelnen Expeditionen auf den jeweiligen Reiseberichten sowie auf Robert McGhees Kapitel zur Nordostpassage (McGhee 2006: 130–152). Ergänzende biographische Angaben zu den erwähnten Personen stammen aus dem Oxford Dictionary of National Biography, <http://www.oxforddnb.com>.

7) Die Beschreibungen der Reise eines der Schiffe der Willoughby-Expedition hat Richard Chancellor dem englischen Gelehrten Clemens Adams diktiert. Richard Hakluyt integrierte sie in seinen Principal Navigations als The newe Navigation and discoverie of the kingdome of Moscovia, by the Northeast, in the yeere 1553: Enterprised by Sir Hugh Willoughbie knight, and perfourmed by Richard Chancelor Pilot major of the voyage: Written in Latine by Clement Adams (Hakluyt 1903: 239–270).

8) Diese Reise ist von Stephen Borough in zwei Teilen festgehalten als The Navigation and discoverie toward the river of Ob, made by Master Steven Burrough, Master of the Pinnesse called the Serchthrift, with divers things worth the noting, passed in the yere 1556 und The voyage of the foresaid M. Stephen Burrough, An. 1557. from Colmogro to Wardhouse, which was sent to seeke the Bona Esperanza, the Bona Confiden tia, and the Philip and Mary, which were not heard of the yeere before (Hakluyt 1903: 322–344 und 363–375).

und Asien auszubauen, nicht aber, um die Nordostpassagensuche weiter voranzutreiben. Erst 1580 lancierte die *Muscovy Company* eine neue Entdeckungsfahrt unter der Leitung von Arthur Pet und Charles Jackman. Trotz zahlreicher Anweisungen von Gelehrten und Geldgebern brachte auch diese Expedition nicht den gewünschten Durchbruch. Immerhin schaffte es das Schiff unter Pet durch die Karastrasse, um die Insel Waigatsch herum und durch die Jugorstrasse wieder zurück zu segeln.[9] Nachdem Jackmans Teil der Expedition auf der Rückfahrt in Skandinavien verloren ging und nur Pet wieder nach London zurückkehrte, nahmen die englischen Vorstösse in die Nordostpassage ein vorläufiges Ende.

Die darauf folgenden von der Niederlande aus lancierten Reisen Barents' sind jene Expeditionen des 16. Jahrhunderts, welche bis heute am häufigsten mit der Nordostpassagensuche assoziiert werden. Dies liegt weniger an den dabei gewonnenen empirischen und topographischen Erkenntnissen als an der Tatsache, dass Barents mit seiner Mannschaft während der dritten Reise auf der Insel Nowaja Semlja überwintert und ein Besatzungsmitglied, Gerrit de Veer, diese entbehrungsreichen Monate in einem ausführlichen Reisebericht genauestens festgehalten hat. Die erste Expedition von 1594 wurde gemeinsam durch die Städte Enkhuizen und Middleburg sowie die Provinzen Holland und Zeeland finanziert. *Commis* (Kontor) und wissenschaftlicher Berater an Bord des Enkhuizer Schiffes war der Kaufmann Jan Huygen van Linschoten. Parallel dazu entschloss sich die Stadt Amsterdam auf eigene Kosten ein Schiff unter dem Kommando von Willem Barents auszurüsten. Die Schiffe von Holland und Zeeland bekamen den Auftrag, die Passage südlich von Nowaja Semlja zu erkunden. Barents sollte zwar gleichzeitig ihnen die Niederlande verlassen, aber ab Kildin (in der Nähe von Murmansk) eine eigene Route Richtung Norden verfolgen. So erreichte Barents Nowaja Semlja und erkundete deren Westküste bis an das nördliche Inselende. Die andere Expedition war zwischenzeitlich durch die Jugorstrasse in die Karasee gesegelt, bevor alle Schiffe durch die zunehmenden Eismassen zur Umkehr gezwungen wurden.

Für das darauffolgende Jahr wurde eine Flotte von sieben Schiffen vorbereitet: je zwei Schiffe wurden von Zeeland, Enkhuizen und Amsterdam finanziert, eines von Rotterdam. Linschoten übernahm den Posten als *Opper Commis* (Handelskommandant) und Barents, diesmal als Kommandant der Amsterdamer Schiffe, musste sich der Südroutenwahl beugen. Doch diese zweite Expedition stand aufgrund von Verspätungen, Zusammenstössen und Meinungsunterschieden von Anfang an unter einem schlechten Stern.

9)
Die Expedition von Pet und Jackman ist durch Hugh Smyth überliefert: The discoverie made by M. Arthur Pet, and M. Charles Jackman, of the Northeast parts, beyond the Island of Vaigatz, with two Barkes: the one called the George, the other the William, in the yeere 1580. Written by Hugh Smith (Hakluyt 1903: 282–303).

Ohne neue Entdeckungen kehrte die Expedition in die Niederlande zurück. Nach diesen erfolglosen Versuchen zogen sich die Provinzen Holland und Zeeland aus der Finanzierung der Nordostpassagensuche zurück. Allein Amsterdam rüstete 1596 eine weitere Expedition aus. Kommandant wurde Jacob van Heemskerck, Barents war als *Senior Pilot* für die nautischen Belange zuständig. Nach der Entdeckung der Bäreninsel und Spitzbergens verfolgte Heemskerck eine direkte Nordpolroute, während Barents (sich auf seine Erfahrungen aus der ersten Reise verlassend) Kurs auf Nowaja Semlja nahm, um die Erkundungen von 1594 fortzusetzen. Barents schaffte es zwar, die Nordspitze Nowaja Semljas zu umrunden, doch kurz darauf fror das Schiff in einer kleinen Bucht ein. Infolgedessen wurde die Mannschaft zur Überwinterung gezwungen. Sie bauten ein Blockhaus aus Treib- und Schiffsholz und schafften es, den Winter zu überleben. Mit zwei offenen Beibooten traten sie im kommenden Sommer die Rückreise an. Barents, der schon an der Überwinterungsstätte an Skorbut erkrankt war, starb auf der Rückreise entlang der Westküste Nowaja Semljas. Informationen über die Kurse und die Resultate der drei niederländischen Expeditionen sind in zwei Reiseberichten überliefert. Jan Huygen van Linschoten hielt auf der ersten und zweiten Expedition die Route der Holländer und Zeeländer Schiffe fest; [10] Gerrit de Veer, der an der ersten Reise noch nicht teilgenommen hatte, muss aufgrund von Barents' Notizen dessen erste Reise rekonstruiert haben. Die zweite und dritte Reise beschrieb De Veer dann aufgrund seiner eigenen Erfahrungen als Mitglied von Barents' Mannschaft. [11]

Linschotens und De Veers Reiseberichte, aber auch die kürzeren Berichte über die ersten englischen Reisen sowie die Briefwechsel zwischen Gelehrten, Geldgebern und Regenten, lassen sich auf ihre Versprechungen, Hoffnungen und Brüche hin befragen. Jedem dieser vordergründig als objektiv erscheinenden Reiseberichte ist ein ganz bestimmter Stand- und Gesichtspunkte eigen, der auf den ideellen, religiösen, sozialen, politischen oder moralischen Motivationen seines Verfassers beruht. Daher ist es unerlässlich, die Hintergründe für diese Motivationen frei zu legen; und diese divergierten, wie aufgezeigt wurde, bei den einzelnen Expeditionen zum Teil erheblich. Ferner sind es aber auch die von den Expeditionen mitgebrachten Skizzen und die im Nachgang zu den Reisen entstandenen Karten der Gegend um Nowaja Semlja, also die visuellen Repräsentationsstrategien, die über zeitgenössische Wahrnehmungen sowie Konstruktion und Visualisierung von Erfolg und Scheitern Aufschluss geben. Die Kartographiegeschichte

10) Für die deutsche Übersetzung von Linschotens Bericht, siehe Adelung 1768: 102–166 und 177–220.

11) De Veers niederländischer Originalbericht über die drei Reisen von Barents erschien erstmals 1598 (De Veer 1598). Die Zitate und Angaben in dieses Aufsatzes beziehen sich alle auf den Nachdruck der englischen Edition von 1876 (De Veer 2010).

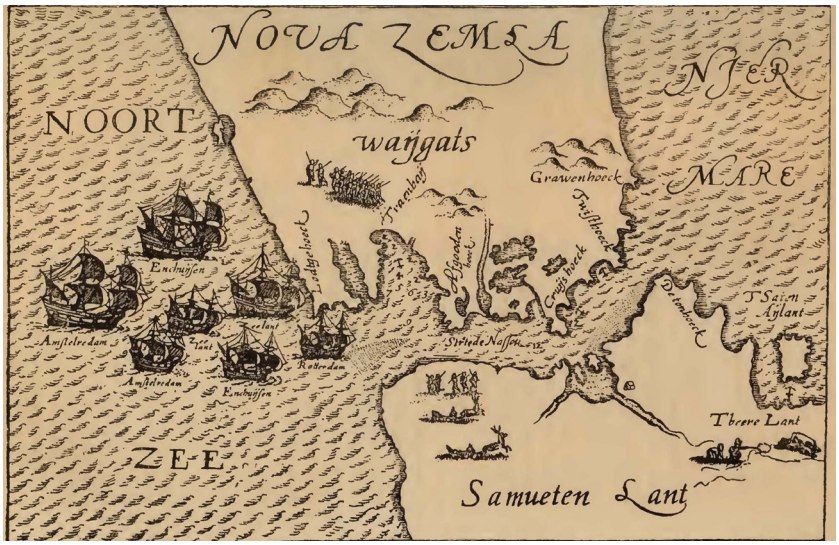
nimmt unter dem Schlagwort *Critical Cartography* seit den 1990er Jahren einen neuen Standpunkt ein, indem sie die bislang meist teleologisch erzählte Kartographiegeschichte kritisch hinterfragt und geographisches Wissen mit Fragen nach Macht und Repräsentation verknüpft (Crampton 2006: 11). Eine solche Situierung verlangt nach einer dekonstruktivistischen und diskursanalytischen Leseart (Krämer 2007: 81ff.). Dies soll im Folgenden sowohl mit den Karten als auch mit den Berichten der Nordostpassagenexpeditionen des 16. Jahrhunderts gemacht werden.

3. IMAGINATIONEN DES ERFOLGS In welcher Form sich in den Karten (analog zu den Beschreibungen Linschotens weiter oben) die Abwesenheit eines „Non Plus Ultras" manifestiert, soll mit den Kaart *I, II* und *III* aus De Veers Reisebericht **(Abb. 2–4)** aufgezeigt werden (De Veer 1598). Alle drei Karten zeigen die Gegend um Nowaja Semlja aus der Vogelperspektive, wobei sich die *Kaart II* auf die Meerenge südlich der Insel beschränkt. Was auffällt sind die exakt vermessenen und kartierten Küstenlinien, was mit der damals gebräuchlichen Küstenlinienavigation, also dem Segeln auf Sicht entlang der Küste, erklärbar ist. Neben anderen topographischen Elementen wie schraffierten Untiefen und Erhebungen an Land speichern und bilden die Karten auch das neu gewonnene ethnographische Wissen sowie Kenntnisse über Flora und Fauna ab: szenenhafte Darstellungen der in dem Gebiet lebenden Samojeden, Hinweise auf Gänse, Seelöwen, Wale und Bären sowie Überlieferungsspuren von furchteinflössenden Seemonstern. Gleichzeitig wiederspiegeln die drei Karten aber auch die Ereignisse der drei Reisen Barents'. Die *Kaart I* zeigt die während der ersten Reise Barents' erstmals vermessene und kartierte Westküste der Insel Nowaja Semlja mit allen Buchten, Kaps und Beschriftungen. *Kaart II* verbildlicht die Begebenheiten der zweiten Reise: Die sieben Schiffe der von Holland, Zeeland und Amsterdam ausgerüsteten Expeditionen steuern zielstrebig auf die Meerenge von Waigatsch zu (welche fälschlicherweise nur als eine Passage dargestellt ist, da De Veer Waigatsch als mit Nowaja Semlja verbunden



// Abbildung 2
Gerrit de Veer, Kaart I (1598)

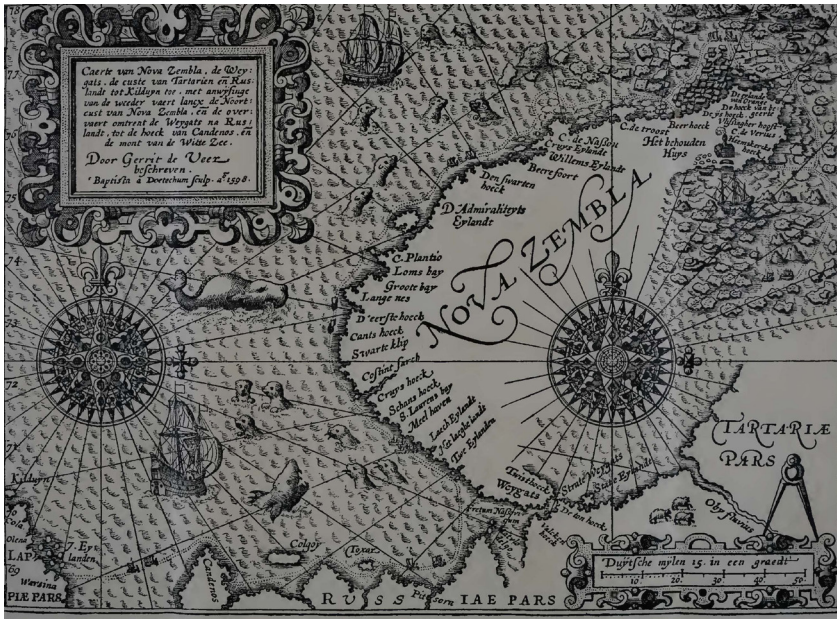
wiedergibt); die *Strate de Nassou* ist mit Meerestiefen, Ankerplätzen und Schraffuren für Untiefen versehen, aber, im Gegensatz zu den tatsächlich angetroffenen Verhältnissen, eisfrei dargestellt. Die *Kaart III* schliesslich zeigt neben der wiederum genau kartierten und beschrifteten Westküste Nowaja Semljas die Überwinterungsstätte der dritten Reise im vom Eis umschlossenen Nordosten der Insel. Das Schiff ist im Eis eingefroren und auf dem festen Inselgrund ist das Blockhaus (*Het behouden Huys* = das sichere Haus) erkennbar, in welchem Barents und seine Mannschaft überwintert haben. Die vielen Eisschollen erklären das Stranden der Expedition im Eis, bringen aber auch eine Gewissheit der Kenntnisse über dieses Gebiet zum Ausdruck. Das Gebiet ist nicht bloss mit einer homogenen Eisfläche gefüllt oder mit „infinite yse" beschriftet, sondern die Eisschollen unterscheiden sich in Art, Grösse, Anordnung und Dichte. Diese Genauigkeit suggeriert, dass die Expeditionsteilnehmer neben der präzis wiedergegebenen Küstenlinie auch die Eisverhältnisse um Nowaja Semlja herum minutiös erforscht haben. Von der Überwinterungsstätte startend repräsentiert eine doppelte gepunktete Linie mit den mehrfach eingezeichneten Beibooten die Route der Rückreise bis nach Kildin.



// Abbildung 3
Gerrit de Veer, Kaart II (1598)

Auf keiner dieser drei Karten tritt ein Scheitern der Expeditionen in Erscheinung. Weder zeigen die Karten die Probleme durch Eis und Wetter, noch die Umkehr der Schiffe. Was sie zeigen sind die neuen kartographischen und empirischen Erkenntnisse (Letzteres vor allem auf der *Kaart II*, in welcher Informationen über die lokale Bevölkerung durch Zeichnungen auf Nowaja Semlja und an der Festlandküste festgehalten sind), die Stärke der niederländischen Seefahrt (welche insbesondere durch die geschlossene Schiffsflotte auf der *Kaart II* zum Ausdruck kommt) sowie den heldenhaften Überlebenswillen von Barents' Mannschaft während und nach der Überwinterung auf der *Kaart III*. Hier wird deutlich, wie Erfolg und Scheitern das Ergebnis von Zuschreibungen, Selbstbeschreibungen und Einschreibungen in Texten und Karten sind: Mit unserem heutigen Blick auf die nicht gefundene Nordostpassagenroute scheinen die Expeditionen gescheitert zu sein, doch die Karten visualisieren

die zeitgenössische Geschichte einer erfolgreichen Expedition, die ausser einer heldenhaften Rückkehr auch noch geographisches und ethnographisches, vor allem aber immens repräsentatives Wissen generiert hat. Dies zeigt sich besonders deutlich in De Veers *Kaart II*. Die Karte hält den vermeintlichen Erfolg der Expedition in einer Momentaufnahme fest, die in Tat und Wahrheit kurz vor der Umkehr (also dem Scheitern) gemacht wurde. Dass die Skizze nachträglich und mit dem Wissen um die Umkehr erstellt wurde, zeugt von einer bewussten Wahl dieses spezifischen Momentes für die Repräsentation der Erfolgsfragmente dieser Reise.



// Abbildung 4
Gerrit de Veer, Kaart III (1598)

Auf diese Diskrepanz zwischen dem tatsächlich Erlebten und dem Narrativ des Beschriebenen (oder in diesem Fall des Gezeichneten) hat Robert McGhee hingewiesen. Nicht nur die Bilder – in diesem Fall die Karten – geben keine Auskunft über das dramatische Scheitern oder auch nur das Nichterreichen des ursprünglichen Ziels, sondern auch die Reiseberichte malen ein ausgesprochen positives Bild. Nach McGhee waren die meisten frühneuzeitlichen Expeditionen nicht die „well-planned projects" gewesen, wie die Berichte behaupten, sondern hätten meist auf Fehlbeurteilungen und unzureichenden Planungen basiert (McGhee 2006: 132). Untersucht man in den Reiseberichten die Stellen, wo die Expeditionen abgebrochen werden müssen, bestätigt sich die tendenziell positive Darstellung der Ereignisse. Entweder wird die Umkehr gar nicht thematisiert oder so beschrieben, dass ein Scheitern nicht zum Ausdruck kommt:

„And thus we being out of al hope to discover any more to the Eastward this yeere, wee thought it best to returne, and that for three causes.

The first, the continuall Northeast and Northerly winds, which have more power after a man is past to the Eastwards of Caninoze, then in any place that I doe know in these Northerly regions.

Second, because of great and terrible abundance of ice which we saw with our eies, and we doubt greater store abideth in those parts: I adventured already somewhat too farre in it, but I thanke

God for my safe deliverance from it.
Third, because the nights waxed darke, and the winter began to draw on with his stormes: and therefore I resolved to take the first best wind that God should send and plie towards the bay of S. Nicholas, and to see if we might do any good there, if God would permitt it“ (Borough, zitiert in Hakluyt 1903: 342).

Stephen Boroughs Begründung der Umkehr auf der Reise von 1556 stützt sich ausschliesslich auf äussere meteorologische Umstände: Wind, Eis und die länger werdenden Nächte lassen ihn und seine Mannschaft die Erkundungen für jenes Jahr abbrechen. Es schwingt in keiner Weise mit, dass es an dieser Stelle keinen Durchgang gäbe, also dass die gewählte Route eine Fehleinschätzung sein könnte. Die Männer beenden ihre Entdeckungsreise nur für „this yeere“, was darauf schliessen lässt, dass Borough und seine Leute überzeugt waren, im darauffolgenden Jahr dort wieder anknüpfen und weitersegeln zu können. Auch De Veers Beschreibungen der drei Reisen Barents’ erwecken kaum ein Gefühl von Misserfolg. Von der ersten Reise berichtet er, dass nachdem Barents „had taken all that paine, and finding that he could hardly get through, to accomplish and ende his pretended voyage, his men also beginning to bee weary and would saile no further, they all agreed to returne back again“ (De Veer 2010: 27). Die Umkehr wird so zum Resultat einer erfolgreichen gemeinsamen Übereinkunft, nicht eines Misserfolges der Expedition. Obwohl De Veer erwähnt, dass Barents mit seinem Schiff nicht mehr weitergekommen sei und seine Mannschaft auch nicht mehr gewillt gewesen sei, weiter zu segeln, ist die Rechtfertigung zur Umkehr nicht, dass es dort kein Durchkommen gäbe, sondern lediglich nicht zu jenem Zeitpunkt. Besonders stark kommt die optimistische Haltung bei Linschoten zum Ausdruck:

„Hierauf schien es, daß weiter nichts zu entdecken wäre, und wir zweifelten nicht mehr, daß man von da aus nicht freye Fahrt haben sollte, denn die Küste wird breiter, und streckt sich Nordost, bis an das Vorgebirge Tabyn. Hierauf macht sie rückwärts einen Bogen und Winkel und zieht sich China zu“ (Linschoten, zitiert in Adelung 1768: 150).

Diese vorausblickenden und zuversichtlichen Worte schreibt Linschoten, nachdem seine Expedition auf der ersten Reise durch die Meerenge von Waigatsch gesegelt ist. So stark sind die Hoffnungen auf das Erreichen des ‚gelobten Landes‘, dass Linschoten kaum Zweifel aufkommen lässt, dass danach der weitere Weg nach China einfach sei und nur darauf warte, von den Niederländern erkundet zu werden. Auch auf der zweiten Reise, auf welcher sie

durch die viel grössere Eismassen sogar weniger weit kommen als im Vorjahr, bleibt Linschoten überzeugt, dass nach „der Meerenge gegen Osten ein grosses und offenes Meer seyn muß“, welches bis nach China reiche (Ebd.: 200). In den Karten und Berichten präsentieren sich Versprechen und Hoffnung häufig in Form von vorausgegriffenem und imaginiertem Erfolg.

4. ERZÄHLTE VERSPRECHEN – VERSPROCHENE ERZÄHLUNGEN

Wenn die Nordostpassage tatsächlich so viel schwieriger zu bewältigen war, als es sich die Lehnstuhl-Geographen und die Seefahrer der Expeditionen des 16. Jahrhunderts vorstellten, drängt sich die Frage auf, welche Funktionen dieser optimistische Grundton in den Reiseberichten zu erfüllen hatte (McGhee 2006: 135). Erstens spielte Rechenschaft eine grosse Rolle in den Narrativen der Berichte. Die meisten Logbücher und Reiseberichte wurden nach den Expeditionen den Befehlshabern oder Geldgebern übergeben. Linschoten, zum Beispiel schreibt, dass er „ihrer Hoheit [dem Prinzen von Oranien, SC] [s]eine Reisebeschreibung von dieser Reise [der ersten von 1594, SC], mit den zugehörigen Kupfern und Charten, ohne etwas an [s]einem Tagebuche zu ändern“ übergeben habe (Linschoten, zitiert in Adelung 1768: 172). Um den Auftraggebern gegenüber Rechenschaft abzulegen, musste der Bericht zwingend positiv verfasst sein und konnte nicht von Misserfolgen berichten, sei die Reise noch so erfolglos gewesen. Schliesslich würden zukünftige Expeditionen, an denen die Seefahrer durchaus eigenes Interesse hatten, nur dann unterstützt, wenn Aussicht auf weitere Erfolge bestand. Jedes Fragment optimistischer Evidenz konnte die Basis für neue Expeditionen bilden (Williams 2010: xvi). In diesem Sinne löste das Scheitern der Expeditionen etwas Produktives aus, welches in der Dynamik der aufeinanderfolgenden Entdeckungsfahrten deutlich wird. Einen ähnlichen Effekt hatten interne Kontroversen. Divergierende geographische Grundlagen, unterschiedliche Finanzierungen, ungleiche wirtschaftliche Interessen und nicht zuletzt auch ein gewisser Stolz und Egoismus der Kommandanten führte oft zu Spannungen und Auseinandersetzungen auf den Expeditionen. Pet und Jackman, die für die Expedition von 1580 eigentlich gemeinsam die Verantwortung trugen, trennten sich schon kurz nach Vardø aufgrund abweichender Vorstellungen über den anzupeilenden Kurs (Smyth, zitiert in Hakluyt 1903: 284). Im Umfeld der unterschiedlich finanzierten und unterstützten Expeditionen um Barents entstanden mehr als einmal Meinungsverschiedenheiten.[12] Auf der zweiten

12) Während der ersten Reise entfacht sogar unter den Holländer und Zeeländer Schiffen Streit darüber, ob sie schon das Ende der Meerenge von Waigatsch erreicht hätten oder nicht. Darauf benennen sie eine Landspitze Twisthoek (Streitvorgebirge; Linschoten, zitiert in Adelung 1768: 135).

Reise berichtet Linschoten, wie sich die Holländer und Zeeländer und die Amsterdamer über das weitere Vorgehen aufgrund des vielen Eises in der Meerenge von Waigatsch nicht einig waren:
„Die Amsterdamer waren ganz anders gesinnet: sie wollten, daß zwey Schiffe oder Jachten den Winter durch auf Abentheuer da bleiben, und künftigen Frühling auf diesen Meeren weiter zu gehen versuchen sollten; [...]. Hierauf antwortete man, daß wir, vermöge unserer Instruction, ganz und gar nicht dazu verbunden wären, wenn sie aber diese Reise auf ihre Verantwortung unternehmen wollten, könten sie es thun, und sehen, was daraus erfolgen würde. Da sie nun bey ihrer Meinung blieben, gingen wir, nachdem wir uns lange gestritten, aus einander“ (Linschoten, zitiert in Adelung 1768: 197).
Dennoch wurden Meinungsunterschiede wie diese, die mit den ursprünglichen Instruktionen in Konflikt standen, nicht als ein Scheitern angesehen. Sie bedurften lediglich einer besonderen und den eigenen Standpunkt positiv bewertenden Rechtfertigung gegenüber den Auftraggebern, insbesondere dann, wenn sie Auswirkungen auf die Reiseroute und das Resultat der Expedition hatten (Williams 2010: xvi).

Eine zweite Funktion des optimistischen Grundtones hat nationalen Charakter. Diese ist vor allem in den Propagandaschriften und -briefen über die Nordostpassage ausgeprägt. Robert Thorne, ein Kaufmann aus Bristol, hatte das Argument der kürzeren Arktisroute nach China in einem Brief an den englischen König Heinrich VIII. und einer Abhandlung, adressiert an Dr. Ley, den Abgesandten des englischen Königs am Hofe von Karl V. in Sevilla, schon 1527 vorgebracht.[13)] In seinem Brief an König Heinrich VIII. schrieb Thorne, „that with a small number of ships there may bee discovered divers New lands and kingdomes, in the which without doubt your Grace shall winne perpetuall glory, and your subjects infinite profite“ (Thorne, zitiert in Hakluyt 1903: 161) und dass die Engländer entlang der Nordostpassage „shall not travell halfe of the way that other doe“, nämlich die Spanier und die Portugiesen über die Südamerika- und Südafrikarouten (Ebd.: 163). Auch relativiert er die Gefahren des Nordens: die langen Sommertage seien nur von Vorteil und die kalten Gebiete, wo sich Eis bildet, seien lediglich ganz kurze Abschnitte (Ebd.: 162). In der an Dr. Ley adressierten Abhandlung bringt Thorne seine Haltung auf den Punkt: „there is no land unhabitable, nor Sea innavigable“ (Ebd.: 178). Thornes Argumentation impliziert, dass die Nordostroute bereit lag und nur darauf wartete, von den Engländern entdeckt

13)
Diese beiden Dokumente Thornes hat Richard Hakluyt unter den Titeln A declaration of the Indies and lands discovered, and subdued unto the Emperour, and the king of Portingal: And also of other partes of the Indies which the worshipfull M. Robert Thorne merchant of London (who dwelt long in the citie of Sivil in Spain) exhorted kind Henrie the eight to take in hand und The book made by the right worshipful M. Robert Thorne in the yeere 1527. in Sivil, to Doctour Ley, Lord ambassador for king Henry the eight, to Charles the Emperour, being an information of the parts of the world, discovered by him and the king of Portingal: and also of the way to the Moluccaes by the North in seine Sammlung von englischen Reiseberichten aufgenommen (Hakluyt 1903: 159–163 und 164–181).

und genutzt zu werden. An Heinrich VIII. schreibt er: „So that now rest to be discovered the sayd North parts, the which it seemeth to mee, is onely your charge and duety. Because the situation of this your Realme is thereunto neerest and aptest of all other [...]“ (Ebd.: 161). Hier kommt eine Art Prädestinationsglaube zum Ausdruck: einer, der auf dem Exzeptionalismus und der nationalen Grösse Englands basiert und auf ein Aufholen Englands gegenüber Spanien und Portugal abzielt. Ähnliche Passagen finden sich auch in den niederländischen Dokumenten.

In den Reiseberichten wird deutlich, dass der optimistische Grundton oft auf einer Argumentation basierte, welche die beiden Beweggründe Rechenschaft und nationale Propaganda miteinander verschränkte und somit Erfolgsversprechungen miteinflocht. Die Abreise der Expedition von Willoughby, Chancellor und Borough von England im Mai 1553 veranschaulicht diese Verheissungen und zeigt, wie die Berichte Versprechen, Ruhm und Ehre mit geradezu überirdischen Hoffnungen verbanden:

„And being come neere to Greenewich, (where the Court then lay) presently upon the newes therof, the Courtiers came running out, and the common people flockt together, standing very thicke upon the shoare: the privie Counsel, they lookt out at the windowes of the Court, and the rest ranne up to the toppes of the towers: the shippes hereupon discharge their Ordinance, and shoot off their pieces after the maner of warre, and of the sea, insomuch that the tops of the hilles sounded therewith, the valleys and the waters gave an Eccho, and the Mariners, they shouted in such sort, that the skie rang againe with the noyse thereof. [...] To be short, it was a very triumph (after a sort) in all respects to the beholders“ (Adams, zitiert in Hakluyt 1903: 244ff.).

Als die Schiffe an Greenwich vorbeisegeln, wurden die Besatzungen wie vorweggenommene Helden verabschiedet. Die Entdeckungsfahrt von Willoughby war die erste von der eigens dafür gegründeten *Muscovy Company* organisierte Expedition, in welche viele der Londoner Händler und Adeligen, die die Schiffe in Greenwich so frenetisch feierten, eine Menge Geld investiert hatten. Es stand viel Kapital und Reputation auf dem Spiel; kein Wunder, dass die involvierten Personen an einen sicheren Erfolg des Projektes glauben wollten. Unterstrichen wurde dieser Optimismus im Falle der Expedition von Willoughby durch die selbstbewusste Namenswahl der drei Expeditionsschiffe, *Bona Esperanza, Bona Confidentia* und *Edward Bonaventura*, und das Ausrüsten der Schiffe mit Blei gegen die Schiffsbohrwürmer, welche sie in den

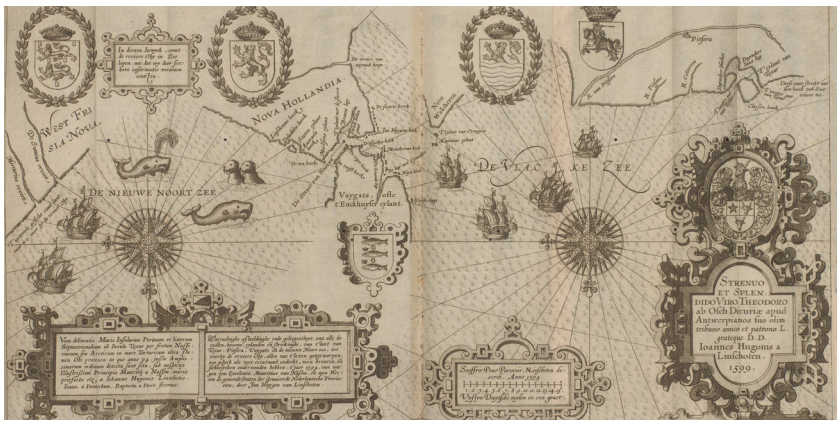
14)
Der Schiffsbohrwurm ist eine wurmartige Muschel, die in warmen und gemässigten Zonen vorkommt und seit der Antike dafür bekannt war, dass sie Schiffsrümpfe anbohrte. Um die Schiffe zu schützen, wurden sie mit einem Anstrich versehen oder mit Kupfer- oder Bleiplatten verkleidet.

tropischen Gewässern um China anzutreffen erwarteten (McGhee 2006: 139).[14] Die riskanten Expeditionen setzten sowohl das Kapital der Investoren als auch die Reputation der Nation aufs Spiel. De Veer und Linschoten betonen in den Vorreden zu ihren Reiseberichten, dass auch die Spanier und Portugiesen mehrere Anläufe für ihre Entdeckungen gebraucht hätten (De Veer 2010: 2; Linschoten, zitiert in Adelung 1768: 106 und 212). Das Scheitern wird so bei den anderen Nationen verortet und der Erfolg in Form von Smyths englischen Flaggen in seiner Skizze, den Namen von Willoughbys Schiffen und den mit Blei ausgekleideten Schiffen in den eigenen Expeditionen, Berichten und Karten ein- und festgeschrieben.

5. KARTOGRAPHISCHE UNSCHÄRFEN Das dennoch allgegenwärtige Scheitern der Expeditionen wird in den Karten der Expeditionen meist durch subtile Unschärfen und Leerstellen überdeckt, welche den Leser weg vom Scheitern und hin zum Erfolg lenken. Dies wird durch in der Wirkmächtigkeit der kartographischen Dokumente besonders evident. Zeitgenössische Globen und Karten trugen einen gewichtigen Anteil an der Vorstellung von einem Seeweg entlang der Nordrouten. Die in die Expeditionen involvierten Personen wussten nicht um die praktische Unmöglichkeit einer Besegelung der Nordostpassage und insbesondere der Meerenge von Waigatsch mit den damals zur Verfügung stehenden Schiffen; was zählte, war das, was aus den Karten gelesen werden konnte und diese sprachen für eine Nordost-, Nordwest- oder gar eine direkte Nordpolroute (Mancall 2007: 81). In Bezug auf den Norden war der flämische Geograph Gerhard Mercator einerseits durch seine Karten, andererseits auch durch seine Texte, eine respektierte Autorität und seine Vorstellungen beeinflussten insbesondere die in England zirkulierenden geographischen Konzeptionen (Skelton 1962: 158 und 165). Er war es auch, der mit dem oft zitierten Satz „The voyage to Cathaio by the East, is doutlesse very easie and short [...]“ als einer der prominentesten Advokaten einer Nordostpassage in die Geschichte einging (Mercator, zitiert in Hakluyt 1903: 278). Was Mercator für die Engländer war, war Petrus Plancius für die Niederländer, vor allem für die Amsterdamer Expeditionen im 16. Jahrhundert. Bezüglich einer neuen Route Richtung Asien vertrat Plancius einen nördlichen Kurs. Da er der Meinung war, dass Nowaja Semlja mit dem russischen Festland verbunden und die Karasee somit eine Bucht sei, plädierte er für einen Kurs mindestens oberhalb von Nowaja Semlja, wenn nicht sogar über den Nordpol. Im Gegensatz dazu war Linschoten überzeugt, dass Nowaja Semlja eine Insel sei,

und setzte sich daher für eine Passagesuche südlich von Nowaja Semlja ein. In einer Debatte zwischen Plancius und Linschoten vor dem niederländischen Prinz Maurits und den Generalstaaten soll Linschoten zahlreiche Argumente ins Feld geführt haben, warum die Karasee ein Ozean und nicht ein Binnenmeer sei (Tracy 1980: 57). Wie sehr Linschoten Plancius' Nordpolkurs ablehnte, kommt in der Vorrede zu seinem Reisebericht zum Ausdruck:

„Plancius glaubte nicht, daß man allda durchkommen möchte [zwischen Nowaja Semlja und dem russischen Festland, SC], sondern vielmehr über Nova Zembla; nemlich unter dem Pol, sollte dieses möglich seyn, wie er aller Welt und gar Sr. Excellenz mit tausend Gründen beweisen wollte; indem er den Weg durch Waigatz, zwischen Nova Zembla und der Tartarey, als gänzlich unmöglich verwarf, weil er unter dem Pol über Nova Zembla, seiner Meinung nach, gewiß seyn sollte. Es sind aber jedermann die traurigen Folgen davon bekannt, die Wilhelm Barenz auf dieser unglücklichen und betrübten Fahrt, wie man in der gedruckten Beschreibung davon lesen kan, erfahren muste" (Linschoten, zitiert in Adelung 1768: 105).



// Abbildung 5
Jan Huygen van Linschoten, Vera delineatio Maris Insularum Portum et littorum Septentionalium (...) quo anno 94 detecta sunt situ (1601)

Dieser Auszug zeigt, dass die Kontroverse über den anzusteuernden Kurs intensiv geführt wurde und dass deshalb gar innerhalb der niederländischen Expeditionen ein Konkurrenzkampf bestand. Linschoten, der seinen Bericht erst 1601 veröffentlichte, nimmt hier als Negativbeispiel dafür, was geschehen kann, wenn man Plancius' Nordpolkurs folgt, die „unglückliche[n] und betrübte[n] Fahrt" von Barents, welcher in der Zwischenzeit auf seiner dritten Reise im Nordmeer gestorben war.

Einen bildlichen beziehungsweise kartographischen Beleg für die Ablehnung Linschotens gegenüber dem Nordkurs Plancius' bietet dessen Karte über die erste Reise von 1594 **(Abb. 5)**, welche Bestandteil seines Reiseberichtes ist (Linschoten 1601). Auch diese Karte konzentriert sich, ähnlich wie die Karten De Veers, auf die Gegend um Nowaja Semlja, erstreckt sich jedoch auf ein grösseres Gebiet von Nordsibirien im Osten bis fast zum Weissen Meer im Westen. Auf den ersten Blick verwirrend sind die Ausrichtung der Karte nach Süden (statt wie meistens üblich nach Norden) und die nur fragmentarisch wiedergegebenen Küstenlinien. Bezogen auf

den Nordkurs Plancius' zeigt die Karte das Nordende Nowaja Semljas erst gar nicht und füllt den leeren Raum nördlich der akkurat skizzierten Südspitze der Insel mit Windrosen, Kartuschen und Wappen. Hier wird deutlich, was der Kartographiehistoriker John Brian Harley als „cartographic silences" bezeichnet. Diese unterscheiden sich insofern von „weissen Flecken" (Michalsky 2009: 13), als dass die „silences" mehr sind als die blosse Abwesenheit von etwas Anderem (Harley 1988: 58). Der mit dekorativen Elementen gefüllte Bereich um den Norden Nowaja Semljas ist also nicht ein weisser Fleck, der den Unkenntnissen über diese Gegend geschuldet ist, sondern eine „silence" über diesen Teil, also implizit über den Nordkurs Plancius' und die Amsterdamer Expedition unter Barents. Zudem lenkt Linschoten so den Fokus auf den Südteil Nowaja Semljas und somit auf den Kurs der Holländer und Zeeländer, was zusätzlich durch die Südausrichtung der Karte unterstrichen wird.

Die Karte von Jan Huygen van Linschoten weist aber noch weitere Unschärfen auf, welche kartographisches Schweigen zum Ausdruck bringen und den Fokus des Kartenlesers auf bestimmte Bereiche lenken. Die Karte zeigt mit den Ausschnitten der Nordküste Russlands und der Südspitze Nowaja Semljas eigentlich nur sehr wenige Küstenabschnitte. Es sind lediglich diejenigen Gebiete dargestellt, welche die Holländer und Zeeländer auch wirklich besegelt und erkundet haben. Die beiden dominierenden Meeresräume des Nordmeers und der Karasee betonen den Passagencharakter und somit den Stellenwert der Meerenge von Waigatsch. Dort, wo die Entdecker keine genauen Kenntnisse über die Küste hatten erlangen können, liess Linschoten die Stellen frei oder füllte sie mit dekorativen Elementen. Die Kartusche in der linken oberen Ecke, zum Beispiel, überlagert jene Stelle, an der die Expedition die Flussmündung des Obs vermutete. Der Text in der Kartusche besagt, dass in jener Bucht der Fluss Ob in die See fliesse, was die Niederländer aus sicheren Informationen, also von den Einheimischen, verstehen konnten.[15)] Weiter sind Leerstellen oder weniger wichtige Stellen der Karte mit den Wappen der niederländischen Provinzen Friesland, Südholland und Zeeland (oben von links nach rechts) sowie der Stadt Enkhuizen (im nördlichen Teil Nowaja Semljas) besetzt. Diese Provinzen und Städte waren die wichtigsten Geldgeber der Expedition von 1594, die Linschoten begleitet hatte.[16)] Die Kartuschen und Wappen auf Linschotens Karte erfüllen so einerseits die Funktion einer „cartographic silence", indem sie unerforschte Gebiete oder diskreditierte Routen überdecken. Andererseits lenken

15) Übersetzung SC. Im Original lautet der Text: „In deesen Inwyck, comt de reviere oby in Zee lopen, nae wy door seeckere informatie verstaen consten."

sie den Leser im Sinne einer „selektiven Aufmerksamkeit“ auf die für die Expedition relevanten Bereiche (Schenk 2002: 493). Indem diese dekorativen Elemente zusätzliche Informationen und Hinweise zu den Hintergründen und Errungenschaften der Expedition geben, liest sich die Karte wie ein Resümee der Reise und ihrer Zusammenhänge. Letzteres bindet mit den Bezügen auf Geldgeber und unterstützende Provinzen und Städte die einzelnen Expeditionen wiederum in ein grösseres Narrativ der Erfolgsgeschichte der niederländischen Seefahrt und Entdeckungsreisen ein. Ohne die füllenden bildlichen Elemente wäre die Karte Linschotens nur eine lückenhafte Kompilation von Küstenlinien. Diese Elemente aber schaffen aus der kartographischen Unschärfe dieser Bruchstücke einen entdeckten und erschlossenen Raum, suggerieren in diesem eine mögliche Passage und markieren gleichzeitig die Präsenz der Niederländer in diesem Raum.

16)
Mit der grossen Kartusche rechts unten widmet Linschoten die Karte dem Amsterdamer Kaufmann Dirck Van Os. Van Os war zwar einer der Geldgeber des Amsterdamer Schiffes unter Willem Barents (also eigentlich der Konkurrenzexpedition in Bezug auf die Route), doch der Geldgeber von Linschotens Schiff, Balthasar de Moucheron, war ein enger Freund und Handelspartner von Van Os in Archangelsk (Zandvliet 2002: 34).

6. EVIDENZ VON ERFOLG?

Die englischen und niederländischen Nordostpassagen-Expeditionen des 16. Jahrhunderts befanden sich auf einer schmalen Gratwanderung zwischen Weiterverfolgung und Aufgabe der Nordostpassagen-Route. Allein der Umstand, dass zeitweise neben der Nordostpassage parallel dazu im Norden Amerikas eine Nordwestpassage gesucht wurde, zeigt, wie prekär die Finanzierung und Durchführung dieser Expeditionen im Grunde genommen war. Gleichzeitig waren in dieser frühen Phase der Suche nach einem neuen Seeweg nach Asien die geographischen Gebiete des Nordens noch so unerschlossen, dass es in einem ersten Schritt nur darum gehen konnte, überhaupt einen topographisch möglichen Durchgang zu finden. Erst in einem zweiten Schritt hätte das Ziel lauten können, bis nach Asien zu gelangen. Unter diesen Umständen war demzufolge die Definition von Erfolg bei weitem weniger eindeutig, wie man aus der heutigen Perspektive annehmen könnte. Erfolg war im Falle der investigativ vorgehenden Nordostpassagen-Expeditionen eigentlich schon der Beweis der Existenz einer Passage bei Nowaja Semlja und nicht, dass schon der gesamte Seeweg bis China bewältigt werden konnte. Allein daran zeigt sich, dass die Anwendung von Kategorien wie Erfolg und Scheitern im Falle dieser Expeditionen weitaus komplexer ist als die Beantwortung der Frage, ob die Schiffe ihr Ziel China erreicht hätten oder nicht.

Erfolg und Scheitern in den Nordostpassagen-Expeditionen sind auch über die grundsätzliche Frage nach dem Erreichen Chinas hinaus keine festen Zuschreibungen, sondern immer das Resultat

von Aushandlungen und Einschreibungen, sei dies auf der ökonomischen, persönlichen oder nationalen Ebene. Die Expeditionsleiter waren den Geldgebern gegenüber verpflichtet, Erfolgsberichte abzuliefern und die hohen Investitionen zu rechtfertigen. Aber auch um ihrer Person willen waren Erfolgsmeldungen wichtig. Neben dem persönlichen Ruf hingen davon auch nächste Expeditionen und somit auch weitere Anstellungen der Seefahrer ab. Welche Implikationen Erfolg auf der nationalen Ebene haben konnte, wird aus dem immer wieder aufgerufenen Konkurrenzkampf zu den iberischen Seemächten Spanien und Portugal ersichtlich. So erstaunt es nicht, dass das nicht erreichte Ziel in den Berichten und Karten oft durch Versprechungen und Verheissungen überblendet wurde. Auch zeigen die Dokumente der Nordostpassagen-Expeditionen, wie Narrative bewusst gewählt und entsprechend instrumentalisiert wurden. Da die Schifffahrt des 16. Jahrhunderts grösstenteils auf der Küstenschifffahrt basierte, hatten Karten in jener Zeit als Hilfsmittel zur Orientierung und Navigation nur eine zweitrangige Funktion. So konnten die Karten als Erzählmatrix funktionieren und waren bestens geeignet, um das „wishful thinking“ und die „creative imagination“ der Nordostpassagenexpeditionen zu bedienen. Wie gezeigt wurde, konnten Karten wie die *Kaart III* von De Veer **(Abb. 4)** eine Expedition in eine grössere Erzählung einbinden, die durch die Spuren der Schiffe zwischen den Niederlanden und dem Nordmeer eine Verbindung zwischen dem Mutterland der Expeditionen und den neu entdeckten Gebieten herstellte. Windrosen, Kartuschen und Wappen erhielten so ganz neue Bedeutung und Funktion. Vordergründig sind sie Elemente der Dekoration und Beweismittel der mathematischen Akkuratheit einer Karte. Gleichzeitig legen sie, wie im Beispiel von Linschotens Karte **(Abb. 5)**, auch den Mantel des kartographischen Schweigens über gewisse Gebiete und lenken so den Fokus der damaligen Auftraggeber wie den der heutigen Leser auf ganz bestimmte Bereiche: Mit der Meerenge bei Waigatsch auf jenen Bereich nämlich, in dem sich der Teil-Erfolg der Expeditionen am deutlichsten manifestierte.

// Abbildungsnachweis

Abb. 1: Smyth, Hugh: Sketch. In: Ders.: Journal of the ships George and William, Arth. Pett and Ch. Jackman, commanders, which sailed May 21, 1580, from London, on a voyage for the discovery of a passage to Cathay by the North Seas. Manuskriptkarte. Reproduktion aus: Skelton, Raleigh Ashlin (1958): Explorers' Maps. Chapters in the Cartographic Record of Geographical Discovery. London, Routledge and Kegan Paul, S. 105. (Original in der British Library, London)

Abb. 2: De Veer, Gerrit: Kaart I. 21.5x14cm. In: Ders. (1598): Waerachtighe beschryvinghe van drie seylagien, ter werelt noyt soo vreemt ghehoort [...]. Amsterdam, Cornelis Claesz, zw. Fol. 3 und 4. Reproduktion aus: Ders. (1917): Reizen van Willem Barents,

Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijp en anderen naar het Noorden (1594-1597) verhaald door Gerrit de Veer, uitg. door S.P. L'Honoré Naber. 'S-Gravenhage, Martinus Nijhoff, Blz. 8 zw. S. 8 und 9.
Abb. 3: De Veer, Gerrit: Kaart II. 21.5x14cm. In: Ders. (1598): Waerachtighe beschryvinghe van drie seylagien, ter werelt noyt soo vreemt ghehoort [...]. Amsterdam, Cornelis Claesz, zw. Fol. 11 und 12. Reproduktion aus: Ders. (1917): Reizen van Willem Barents, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijp en anderen naar het Noorden (1594-1597) verhaald door Gerrit de Veer, uitg. door S.P. L'Honoré Naber. 'S-Gravenhage, Martinus Nijhoff, Blz. 32 zw. S. 32 und 33.
Abb. 4: De Veer, Gerrit: Kaart III. 24.5x18cm, in: Ders. (1598): Waerachtighe beschryvinghe van drie seylagien, ter werelt noyt soo vreemt ghehoort [...]. Amsterdam, Cornelis Claesz, zw. Fol. 47 und 48. Reproduktion aus: Ders. (1917): Reizen van Willem Barents, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijp en anderen naar het Noorden (1594-1597) verhaald door Gerrit de Veer, uitg. door S.P. L'Honoré Naber. 'S-Gravenhage, Martinus Nijhoff, Blz. 138 zw. S. 138 und 139.
Abb. 5: Linschoten, Jan Huygen van: Vera delineatio Maris Insularum Portum et littorum Septentionalium ab Insula Toxar per fretum Nassoviacum seu Arcticum in mare Tartaricum ultre flumen Obi protensa eo quo anno 94 jussu Amplissimorum ordinum detecta sunt situ, sub auspiciis Illustrissimi Principis Mauritii a Nassou maris praefexto etc. a Iohanne Hugonis Linschotio. Ioann. a Doetechum, Baptista a Doet. fecerunt. 1599. In: Ders. (1601): Voyagie, ofte schip-vaert, van Ian Huyghen van Linschoten [...]. Franeker, Gerard Ketel, zweite Bildtafel zw. Fol. 7 und 8.

// Literatur

Adelung, Johann Christoph (1768): Geschichte der Schiffahrten und Versuche welche zur Entdeckung des nordöstlichen Weges nach Japan und China von verschiedenen Nationen unternommen worden. Zum Behufe der Erdbeschreibung und Naturgeschichte dieser Gegenden entworfen. Halle, Johann Justinus Gebauer.
Crampton, Jeremy W.; Krygier, John (2006): An Introduction to Critical Cartography. In: An International E-Journal for Critical Cartography, Jg. 4, H. 1, S. 11–33.
De Veer, Gerrit (1598): Waerachtighe beschryvinghe van drie seylagien, ter werelt noyt soo vreemt ghehoort [...]. Amsterdam, Cornelis Claesz.
Ders. (1917): Reizen van Willem Barents, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijp en anderen naar het Noorden (1594-1597) verhaald door Gerrit de Veer, uitg. door S.P. L'Honoré Naber. 'S-Gravenhage, Martinus Nijhoff.
Ders. (2010): The Three Voyages of William Barents to the Arctic Regions (1594, 1595, and 1596). First edition edited by Charles T. Beke. Second edition with an introduction by Lieutenant Koolemans Beynen. Cambridge, Cambridge University Press.
Fernández-Armesto, Felipe (2007): Maps and Exploration in the Sixteenth and Early Seventeenth Cenuries. In: Woodward, David (Hg.), The History of Cartography. Volume Three. Cartography in the European Renaissance. Part 1. Chicago, The University of Chicago Press, S. 738–770.
Hakluyt, Richard (1903): The Principal Navigations, Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation Made by Sea or Over-land to the Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth at any Time within the compasse of these 1600 Yeers, Bd. 2 und 3. Glasgow, James MacLehose.
Harley, John Brian (1988): Silences and Secrecy. The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern Europe. In: Imago Mundi Jg. 40, S. 57–76.
Krämer, Sybille (2007): Karten - Kartenlesen - Kartographie. Kulturtechnisch inspirierte Überlegungen. In: Helas, Philine; Polte, Maren; Rückert, Claudia u. a. (Hg.): Bild/Geschichte. Festschrift für Horst Bredekamp. Berlin, Akademie Verlag, S. 73–82.
Kugler, Hartmut (2007): Himmelsrichtungen und Erdregionen auf mittelalterlichen Weltkarten. In: Glauser, Jürg; Kiening, Christian (Hg.): Text - Bild - Karte. Kartographie der Vormoderne. Freiburg i.Br., Rombach Verlag, S. 175–199.
Linschoten, Jan Huygen van (1601): Voyagie, ofte schip-vaert, van Ian Huyghen van Linschoten [...]. Franeker, Gerard Ketel.
Mancall, Peter C. (2007): Hakluyt's Promise. An Elizabethan's Obsession for an English America. New Haven, Yale University Press.
McGhee, Robert (2006): The Last Imaginary Place. A Human History of the Arctic World. Oxford, Oxford University Press.
Michalsky, Tanja; Schmieder, Felicitas; Engel, Gisela (2009): Einleitung. Aufsicht - Ansicht - Einsicht, in: Michalsky, Tanja; Schmieder, Felicitas; Engel, Gisela (Hg.): Aufsicht - Ansicht - Einsicht. Berlin, trafo, S. 7–17.

Reinhard, Wolfgang (2008): Kleine Geschichte des Kolonialismus. Stuttgart, Alfred Kröner Verlag.
Schenk, Frithjof Benjamin (2002): Mental Maps. Die Konstruktion von geographischen Räumen in Europa seit der Aufklärung. In: Geschichte und Gesellschaft Jg. 28, H. 3, S. 493–514.
Skelton, Raleigh Ashlin (1962): Mercator and English Geography in the 16th Century. In: Stadtarchiv Duisburg in Verbindung mit der Mercator-Gesellschaft (Hg.): Duisburger Forschungen. Duisburg, Verlag für Wirtschaft und Kultur Werner Renckhoff KG, S. 158–170.
Skelton, Raleigh Ashlin (1958): Explorers' Maps. Chapters in the Cartographic Record of Geographical Discovery. London, Routledge and Kegan Paul.
Tracy, James D. (1980): True Ocean Found. Paludanus's Letters on Dutch Voyages to the Kara Sea, 1595-1596. Minnesota, University of Minnesota Press.
Whitfield, Peter (1998): New Found Lands. Maps in the History of Exploration. London, The British Library.
Williams, Glyn (2010): Arctic Labyrinth. The Quest for the Northwest Passage. Berkeley, University of California Press.
Zandvliet, Kees (2002): Mapping for Money. Maps, Plans and Topographic Paintings and their Role in Dutch Overseas Expansion during the 16th and 17th Centuries. Amsterdam, Batavian Lion International.

// Angaben zur Autorin

Sonia Calvi studierte Geschichte und Englisch in Basel. Ihren Abschluss erlangte sie mit ihrer Masterarbeit Imaginationsraum Nordmeer in Texten und Karten der englischen und niederländischen Nordostpassagen-Expeditionen des 16. Jahrhunderts, aus welcher auch dieser Aufsatz entstand. Sie promoviert zur Zeit an der Universität Basel zum Thema Reformationsordnungen, Luxusgesetze und Kleidermandate in frühneuzeitlichen Städten der Schweiz und Süddeutschlands.

// FKW WIRD GEFÖRDERT DURCH DAS MARIANN STEEGMANN INSTITUT UND DAS INSTITUTE FOR CULTURAL STUDIES IN THE ARTS DER ZÜRCHER HOCHSCHULE DER KÜNSTE
// REDAKTION // SIGRID ADORF / KERSTIN BRANDES / SILKE BÜTTNER / MAIKE CHRISTADLER / HILDEGARD FRÜBIS / EDITH FUTSCHER / KATHRIN HEINZ / ANJA HERRMANN / KRISTINA PIA HOFER / MARIANNE KOOS / KEA WIENAND / ANJA ZIMMERMANN // WWW.FKW-JOURNAL.DE