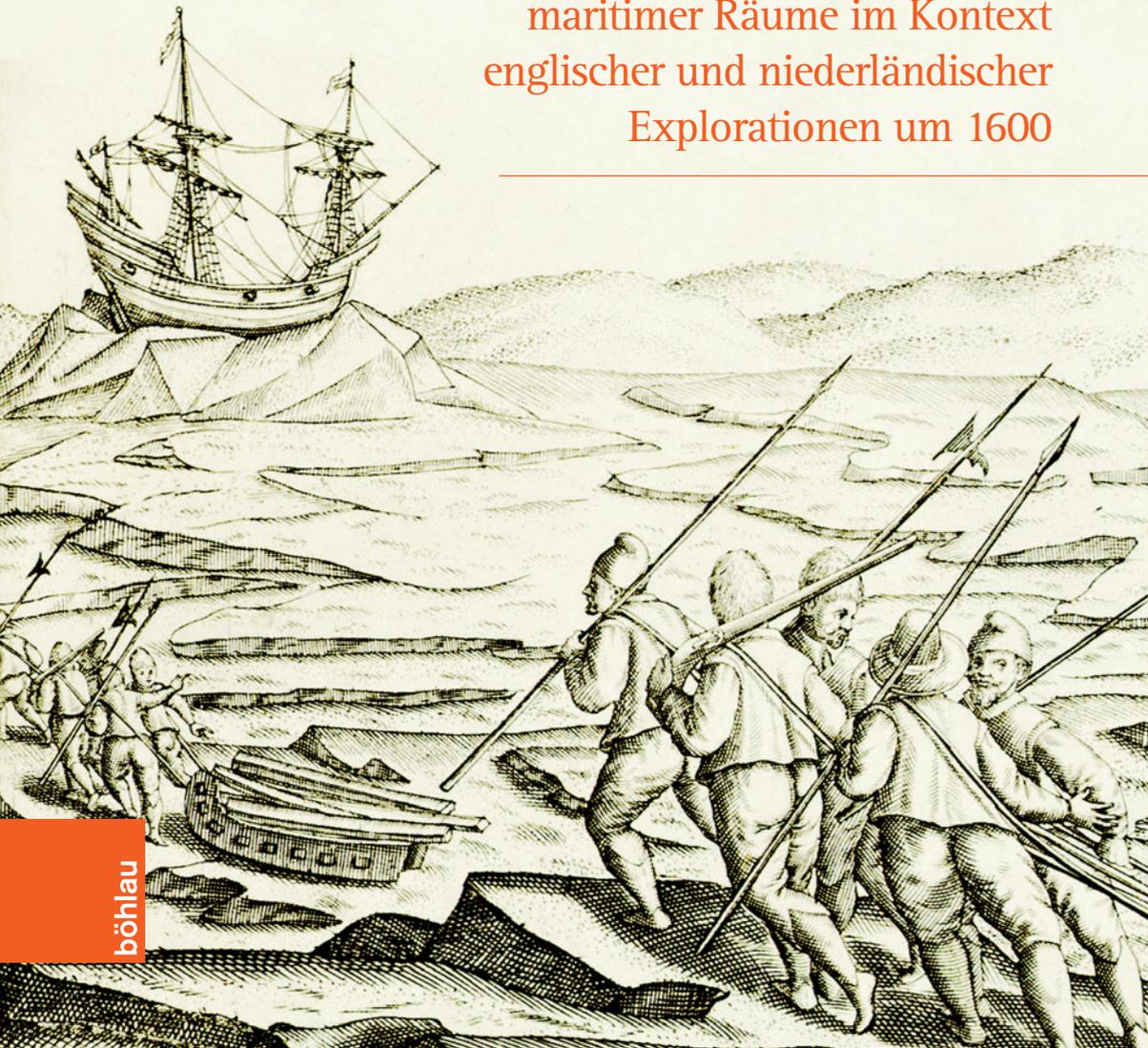


Franziska Hilfiker  
Sea Spots

Perzeption und Repräsentation  
maritimer Räume im Kontext  
englischer und niederländischer  
Explorationen um 1600

---







Franziska Hilfiker

# SEA SPOTS

Perzeption und Repräsentation  
maritimer Räume im Kontext englischer und  
niederländischer Explorationen um 1600

BÖHLAU VERLAG WIEN KÖLN WEIMAR

Publiziert mit Unterstützung des Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2019 by Böhlau Verlag GmbH & Cie, Lindenstraße 14, D-50674 Köln

Umschlagabbildung (Ausschnitt): »Wie wir ein Hauß zimmerten/darinnen wir vns den Winter vber erhalten möchten«. Kupferstich Nummer XLV. aus dem Reisebericht von Veer, Gerrit de: »Drey Schifffahrten der Holländer«. In: de Bry *India Orientalis III* (1598). Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen, Sign. 4 ITIN I, 3844/a:3 RARA.

Korrekturat: Patricia Simon, Langerwehe  
Einbandgestaltung: hawemann&mosch, Berlin  
Satz: Michael Rauscher, Wien  
Druck und Bindung: Hubert & Co., Göttingen  
Gedruckt auf chlor- und säurefreiem Papier  
Printed in the EU

**Vandenhoeck & Ruprecht Verlage** | [www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com](http://www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com)

ISBN (Print) 978-3-412-15171-3

ISBN (PDF) 978-3-412-15173-7

DOI: <https://doi.org/10.7788/9783412151737>



Dieses Werk ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitungen 4.0 International Lizenz.

# Inhalt

Dank . . . . .	7
1 Einleitung . . . . .	9
1.1 Geschichte(n) der Meere – ein <i>oceanic turn</i> und seine Forschungsfelder . . . . .	13
1.2 »Voyages of the ship and of the pen« – das Befahren, Imaginieren und Verzeichnen maritimer Räume . . . . .	26
1.3 Seedokumente – <i>a great staple of news</i> in London und Amsterdam . . . . .	42
2 <i>Challenging maritime spheres of influence</i> . England und die Niederlande auf Expansionskurs, 1570–1620 . . . . .	51
2.1 Maritime Einflussosphären . . . . .	51
2.2 England – Insularität und Expansion . . . . .	53
2.3 <i>Strijden voor onafhankelijkheid</i> – die Niederlande im Aufstieg zur Seemacht . . . . .	64
2.4 Folgen für die maritimen Einflussosphären . . . . .	74
3 Auf hoher See. Navigation und Distanz . . . . .	76
3.1 Domestizierung der Meeresräumlichkeit . . . . .	76
3.2 Weltumsegelungen: erfolgreiche Bewältigung maritimer Distanz und deren kartografische Repräsentation . . . . .	81
4 Brüche in der Linearität. Pazifische Inselküsten als Zonen des Nicht-Ankommens und die Verhandlung von Alterität . . . . .	100
4.1 Inselküsten, Atolle und Lagunen . . . . .	100
4.2 Begegnungen in untiefen Gewässern – Küsten als Zonen des Nicht- Ankommens . . . . .	103
4.3 Amphibische Wesen – Wasser und die Wahrnehmung von Alterität . . . . .	113
4.4 Am Übergang vom Meer zum Land – <i>negotiating the shallow waters</i> . . . . .	123

5	Meerespassagen als Scharnierpunkte eines globalen Denkens. Reflexionen zu Verflechtungen, Verbindungen und prekären Randzonen . . . . .	126
5.1	Mit dem Brennglas das Meer betrachten – Richard Hakluyts <i>pamphlet</i> »A Discourse of the Commodity of the Taking of the Straight of Magellanus, 1580« . . . . .	126
5.2	»Philippus Statt« oder <i>Port Famine?</i> Rivalitäten in der Magellanstraße . . . . .	134
6	Beschreiben, Aufschreiben und Einschreiben als Formen der Aneignung eines gefrorenen Meeres. Die Suche Englands nach einer Nordwestpassage im arktischen Eismeer . . . . .	154
6.1	Präludium: die Ankunft der <i>Gabriel</i> 1576 . . . . .	154
6.2	Arktische Verheißungen: die Eröffnung eines maritimen Möglichkeitsraums im nordwestlichen Eismeer . . . . .	159
6.3	Beschreiben: <i>the sights, sounds and smells of an icy sea</i> . . . . .	168
6.4	Aufschreiben: Prozesse der Wissensakkumulation . . . . .	184
6.5	Einschreiben: Leiden im Eismeer . . . . .	194
6.6	Postludium: verlockende Objekte – <i>a sea-unicorn's horn</i> . . . . .	206
7	Coda: Heimkehren . . . . .	212
8	Literaturverzeichnis . . . . .	219
8.1	Quellen . . . . .	219
8.2	Forschungsliteratur . . . . .	226
9	Abbildungsnachweis . . . . .	244

## Dank

Die vorliegende Arbeit wurde von der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Basel 2015 als Dissertation angenommen. Susanna Burghartz hat dieses Projekt betreut und begleitet. Sie hat mir in gemeinsamen Gesprächen viele neue und anregende Perspektiven auf mein Thema eröffnet – und hat mir stets ein großes Vertrauen entgegengebracht. Ich möchte ihr ganz besonders danken. Auch Claudia Opitz-Belakhal kennt meine Begeisterung für die Geschichte der Meere bereits seit meinem Studium; ich danke ihr sehr für ihre Bereitschaft, das Korreferat übernommen zu haben.

Ich bedanke mich des Weiteren beim Forschungsfonds der Universität Basel, der mir mit dem Zuspruch des Stipendiums eine konzentrierte Abschlussphase der Dissertation ermöglicht hat. Dem Schweizerischen Nationalfonds danke ich für die finanzielle Unterstützung der OA-Publikation. Ganz herzlich bedanken möchte ich mich bei den Mitarbeitenden des Böhlau Verlags.

Davina Benkert, Stefanie Wyssenbach und Sonia Calvi waren stets für mich da, wenn das Projekt auf ein Riff aufgelaufen oder in eine Flaute geraten schien. Aber auch während problemloser Reisen unter vollen Segeln waren sie mit an Bord. Sie haben das Projekt eng begleitet und mich mit Rat und Tat unterstützt – dafür möchte ich ihnen von ganzem Herzen danken.

Alexander Kraus, Silvia Flubacher und Nicolai Kölmel haben mir mit ihren Kapitel-Kommentaren und in interessanten Gesprächen wertvolle Anregungen geliefert. Ihnen gebührt ein großer Dank. Merci auch allen Mitgliedern und BetreuerInnen des ProDoc ›Sites of Mediation‹ für inspirierende Diskussionsrunden. Ebenso möchte ich meinen Kolleginnen und Kollegen von der Abteilung Berufsmaturität der Berufsfachschule Basel danken, die mich insbesondere während der Publikationsphase unterstützt und durch viele ermunternde Gespräche mit Energie und Zuversicht versorgt haben.

Ein inniger Dank geht an meine Eltern und an meinen Partner für ihr Interesse, ihre Unterstützung, ihren Beistand und ihre Geduld, die sie mir tagtäglich entgegengebracht haben. Merci infiniment!



# 1 Einleitung

»Jeder Bericht ist ein Reisebericht – ein Umgang mit dem Raum.«<sup>1</sup>

Michel de Certeau

Im Jahr 1580 verließen unter dem Kommando von Arthur Pet und Charles Jackman zwei englische Schiffe ihren Heimathafen. Kaum zwanzig Mann zählte die Besatzung der leichten kleinen Barken *George* und *William*, von denen sich die Seeleute Wendigkeit und Manövrierfähigkeit in untiefen und eisigen Gewässern versprachen. Die Mitte des 16. Jahrhunderts gegründete englische *Muscovy Company* hatte die Expedition initiiert. In den Schiffsbäuchen fanden sich Güter verstaut, die die Engländer als Tausch- und Handelswaren einzusetzen gedachten: wertvolle Stoffe und Bekleidungsstücke, Kompass, Glaswaren, Messer, Goldgewichte sowie Ledergürtel, Silbermünzen und Knöpfe in allen Farben. Vor sich hatte Nicholas Chancellor, verantwortlich für alle merkantilen Angelegenheiten der Expedition, ein ausgebreitetes Schriftstück liegen, unterzeichnet von Richard Hakluyt.<sup>2</sup> Der Expedition festgesetztes Ziel war es, so verlauteten die Instruktionen, über das östliche Nordmeer – vorbei an der norwegischen Küste mit ihrem gefährlichen (wie es hieß, die Schiffe verschluckenden und wieder ausspeienden) Maelstrom, rundherum um das zerklüftete Nordkap, zwischen treibenden Eisschollen hindurch durch die Karasee, vorbei am Inselland Novaja Zemlja – einen Seeweg zu finden, der zu einem verheißungsvollen Ostraum führte: *Quinsey*, *Cambalu*, *Cathay*, die Namen dafür waren so vielfältig wie die Produkte, welche dieser Raum in der Vorstellung der Engländer bereitzuhalten versprach.

Während die Wellen an die Küste des lappländischen Festlandes brandeten, versuchten die Seeleute, die in Hakluyts Schriftstück enthaltenen Anweisungen umzusetzen: stets alles zu notieren, was ihnen auf ihrer Schifffahrt begegnete,

<sup>1</sup> Certeau, Michel de: *Kunst des Handelns*. Berlin 1988 [1980], 216.

<sup>2</sup> Von Richard Hakluyt dem Älteren (in der Forschungsliteratur teilweise auch mit dem Zusatz *the lawyer* bezeichnet). Es handelt sich um den älteren Cousin des gleichnamigen Herausgebers der *Principal Navigations*. Das Schriftstück trägt den Titel »Instructions for the North-East Passage by Richard Hakluyt, Lawyer, 1580«. Ediert in Taylor, Eva G. R. (Hrsg.): *The Original Writings & Correspondence of the Two Richard Hakluyts*. Vol. 1. Nendeln 1967, 147–158.

alle Inseln mit ihrer präzisen Lage zu vermerken, die Fischvorkommen zu beobachten. Denn wie die Portugiesen Häfen, Verpflegungsstationen und Befestigungsanlagen auf ihrem Weg zu den Gewürzinseln hätten, so sei es auch für die Engländer auf der nordöstlichen Strecke unabdingbar, solche Zwischenstationen zu unterhalten, gemahnte Hakluyt die Seefahrer in seinem Papier. Und hatte nicht schon Anthony Jenkinson auf seiner Reise in die Nordmeere den Auftrag erhalten »that notes & entries be dayly made of their Nauigations put in writing & memorie, & that the yong Mariners and apprentices may be taught & caused to learne and obserue the same«?<sup>3</sup> Denn nur so war es möglich, die Strecke nicht nur einmal zurückzulegen, sondern auch in Zukunft wiederholt navigieren zu können. Angekommen im verheißungsvollen Ostland, so las Nicholas Chancellor seine Instruktionen weiter, obschon die kleine Flotte noch kaum die eisige Karasee erreicht hatte, waren die fremden, im Osten ansässigen Handelsleute auf den zwei englischen Barken zu empfangen. »First the sweetest perfumes to set under hatches to make ye place sweet against theyr comming aboard«, lautete die oberste Priorität, denn bis zu ihrer Ankunft hatten die Schiffe, das sah Hakluyt voraus, eine beschwerliche Reise zurückgelegt, Mannschaftsmitglieder lagen wohl verletzt, mit abgefrorenen Gliedmaßen in ihren Leinen, unter Deck würde sich der Vorrat bereits leicht (oder auch stark) übelriechender eingesalzener Fische finden, einzelne Planken morsch und faulig sein, durch Kollisionen mit Eisschollen sich Lecks gebildet haben.<sup>4</sup> Im Anschluss an diese Behebung olfaktorischer Missstände waren die Gäste an Bord zu bitten und zu bewirten, und nachdem sie gespeist, von den in den englischen Proviantkisten gelagerten Oliven, Mandeln, getrockneten Birnen und den in französischen Essig getauchten Biskuits gekostet und ihren Durst mit Zimtwasser und weiteren Getränken

- 
- 3 »Instructions giuen to the Masters and Mariners to be [...] obserued in and about this Fleete, passing this yeere 1557, towards the Bay of S. Nicholas in Russia«. In: Morgan, Edward D.; Coote, Charles H. (Hrsg.): *Early Voyages and Travels to Russia and Persia by Anthony Jenkinson and other Englishmen*. Vol. I. New York 1963, 7–10, Zitat S. 7. Anmerkung zur Zitierweise in dieser Arbeit: Quellenzitate werden im Folgenden aus der jeweils zitierten Ausgabe übernommen, Schreibweisen und Satzzeichen werden beibehalten.
- 4 Hakluyt, »Instructions« (1580), in Taylor (1967), 154. In Hakluyts Anweisungen sollte nicht nur eine Desodorierung der Laderäume, sondern auch der Gäste selbst erfolgen – denn im An-Bord-Kommen sollten diese, als Empfangszeremoniell und wohl auch, um olfaktorisch ganz sicher zu gehen, zusätzlich noch mit süßen Wässern bespritzt werden. Der Historiker Alain Corbin hat den modernden Schiffsbauch – mit einem speziellen Fokus auf den Geruchssinn – in seiner Monografie *Pesthauch und Blütenduft* beschrieben. Die Lektüre eignet sich vorzüglich zur Imagination der Situation. Corbin, Alain: *Pesthauch und Blütenduft. Eine Geschichte des Geruchs*. Berlin 2005 [franz. Original 1982], 70 f.

gestillt hatten, waren vor ihren Augen eine große Karte Englands (»one of the biggest sort I mean«, betont Hakluyt) sowie eine Karte Londons auszubreiten. Letztere hatte möglichst viele Segel auf der Themse abzubilden, »to make the more shew of [...] great traffike in trade of merchandize«, und sollte damit nochmals auf visueller Ebene den Ertrag eines regen englischen maritimen Fernhandels repräsentieren, den sich die Schiffsbesucher bereits mit den kulinarischen Köstlichkeiten »einverleibt« hatten. Auch Rechnungsbücher, wie sie die Londoner Kaufleute verwendeten, waren den edlen Gästen aus dem Osten vorzulegen. So könnte es, nach Hakluyt, den Engländern gelingen, sich als potentielle Handelspartner in ein durchaus vorteilhaftes Licht zu rücken.<sup>5</sup>

In Richard Hakluyts projektiven Instruktionen sollten die zwei englischen Barken bei ihrer Ankunft folglich zu wirkmächtigen Repräsentations- und Empfangsräumen werden; die Leistung, ein Eismeer bewältigt zu haben und zum Schluss im Osten angekommen zu sein, zu einer Vorführung englischer See- und Handelsmacht geraten. Doch Charles Jackman und Arthur Pet kamen nie in dem vielversprechenden östlichen Großreich an. Die kleine Flotte scheiterte bei der Suche nach einer Nordostpassage. Blockiert von großen, starren Eismassen wurde sie zur Rückkehr gezwungen, noch bevor die Seeleute auch bloß Ansätze einer Passage gefunden hatten.<sup>6</sup> Richard Hakluyts Anweisungen wurden ohne Umsetzung auf Arthur Pets Schiff wieder nach England zurückgebracht, Jackmans Barke hingegen ging auf dem Meer verloren.

Diese Reise und die von Richard Hakluyt entworfenen Instruktionen zeigen Aspekte auf, sprechen von Imaginationen, Wünschen und Projektionen, die exem-

5 Diese Anweisungen sind mit »For banketting on shipboord persons of credit« überschrieben. Hakluyt, »Instructions« (1580), in Taylor (1967), 154 f. Die Herausgeberin E. G. R. Taylor äußert sich dazu, welche Karten Hakluyt sich vorgestellt haben könnte, als er diese Instruktionen verfasste. Bei der Karte von London geht sie von einer Manuskriptkopie von Ralph Agas *Map of London* aus, deren Entstehungszeit nicht klar festgesetzt werden kann und ungefähr in den Zeitraum 1570–1600 datiert wird. Die speziell groß dimensionierte Karte Englands könnte, nach Taylor, Christopher Saxtons Karte von England und Wales (1579) sein. Vgl. Taylor (1967), 155, Anm. 1.

6 Eine Skizze des Crewmitgliedes Hugh Smyth, die als Fragment überliefert ist, zeigt die beiden Barken auf 120 Faden zwischen Novaja Zemlja und Vaygach ankernd, in den um sie frei gelassenen Meeresraum ist an mehreren Stellen schriftlich »Infinite Yse« eingefügt. British Library (nachfolgend abgekürzt BL), Cartographic Items Cotton MS. Otho e. VIII. art. 16. fol. 77. Siehe das Journal der Reise von Hugh Smyth in Hakluyt, Richard: *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 Yeeres. London 1598–1600.* Vol. III. Glasgow 1902–1905, 282–303.

plarisches für viele maritime Expeditionen sind, welche England und die Niederlande als angehende Seemächte um 1600 unternahmen: Es ist die Verheißung eines verlockenden östlichen Großraumes, der ein Cathay genanntes Festland ebenso mit einschließt wie die Gewürzinseln in südostasiatischen Gewässern sowie die mit diesen Räumen einhergehende Anziehung neuer Waren und Märkte. Es sind neue, noch nicht erkundete maritime Routen, welche es zu suchen und zu bestehen galt, Wasserwege nach Osten (die jedoch auch über den Westen und so teilweise zu einer Weltumsegelung führen konnten). Es sind ebenso das Feiern und (performative wie mediale) Inszenieren der Expeditionen als hervorstechende, überlegene Leistungen und damit die Positionierung in einem sich neu etablierenden, aus rivalisierenden Beziehungen unter den unterschiedlichen europäischen Seemächten bestehenden Handelsnetz auf den Meeren. Und zuallerletzt ist es auch die Tatsache, dass viele der lancierten Unternehmungen im – auf das Expeditionsziel hin gesehenen – Scheitern ihr Ende fanden, ein Misslingen, das jedoch auch einem medialen Prozess positiver Umdeutung unterzogen werden konnte.

Die vorliegende Arbeit analysiert solche englischen und niederländischen Expeditionsfahrten, welche zwischen 1570 und 1620 ihre Heimathäfen verließen, und fragt danach, wie sich in deren Kontext eine praktische und ebenso diskursive Besegelung maritimer Räume abspielte. Sie untersucht, wie Erlebnisse der Seereisen geschildert und wie ›Meer‹ wahrgenommen, festgehalten und verzeichnet wurden, und stellt die These auf, dass durch das expansive Streben nicht nur die terrestrischen und insularen Zielpunkte der Reisen in unterschiedlichen Medien wie Reiseberichten und Karten verhandelt wurden, sondern auch neue maritime Räume mit ihren ihnen je eigenen Qualitäten Aufnahme in den Imaginationsschatz und das Wissensarsenal fanden – maritime Gebiete, über welche zugleich Positionierungsversuche, Superioritätsbehauptungen und Identitätsangebote der angehenden Seemächte konstruiert wurden. Es resultiert daraus ein differenziert gedachter Meeresraum, der sich aus einem Netz unterschiedlicher *sea spots* zusammensetzt, an denen sich Prozesse der Bedeutungsverdichtung abspielten und über welche Begehren, Ängste, Imaginationen, Ideen, Wissen und Macht debattiert und ausgehandelt wurden.<sup>7</sup>

7 Für eine detaillierte Definition des Begriffs *sea spot* siehe weiter unten in dieser Einleitung den Abschnitt *Sea spots und die Materialität des Meeres*.

## 1.1 Geschichte(n) der Meere – ein *oceanic turn* und seine Forschungsfelder

Gesa Mackenthuns und Bernhard Kleins Veröffentlichungen prägten den Begriff des ›Meeres als kulturelle Kontaktzone‹.<sup>8</sup> Sie unternahmen den »Versuch, das Meer zu ›historisieren‹, es aus dem Schatten kontinentaler, landgebundener Diskurse zu befreien und in das Zentrum einer postnationalen kulturhistorischen Forschung zu stellen« und so »Diskussionen um Kulturkontakte und -konflikte, Globalisierung, Transnationalität und Multikulturalität um eine historische, ›transozeanische‹ Perspektive zu erweitern«. <sup>9</sup> Dass Meere nicht primär trennen und distanzieren, sondern vielmehr Räume des Austausches, der Kommunikation und der Verflechtung darstellen, wird dabei auch auf die Disziplinen bezogen verstanden. Denn als Forschungsgegenstand, so Klein/Mackenthun,

ist das Meer per se ein globales Paradigma; seine vielfältigen Geschichten sind keiner Fachdisziplin ausschließlich zugehörig, sondern haben traditionell das Interesse einer Vielzahl wissenschaftlicher Ansätze auf sich gezogen [...] und werden in der Historiographie des postnationalen Zeitalters an Bedeutung gewinnen.<sup>10</sup>

Ihre Prognose hat sich bewahrheitet. Für die *connected* und *entangled*, die *world* und *global histories* hat das Meer als Untersuchungsfeld und Analyserahmen inzwischen in den letzten Jahren tatsächlich zentrale Anstöße geliefert, die als »Ausgangspunkt[e] eines transnationalen Geschichtsbildes« fungieren.<sup>11</sup> *Oceans Connect* – klingend-plakative Buchüberschriften tragen dabei die Hauptbotschaft oft schon prägnant in den Vordergrund.<sup>12</sup> Im komplexen Geflecht »geteilter Geschichten« sollen »Abhängigkeiten und Interferenzen [...], Verflechtungen und

8 Klein, Bernhard; Mackenthun, Gesa (Hrsg.): *Das Meer als kulturelle Kontaktzone. Räume, Reisende, Repräsentationen*. Konstanz 2003 und Klein, Bernhard; Mackenthun, Gesa (Hrsg.): *Sea Changes. Historicizing the Ocean*. New York; London 2004.

9 Klein/Mackenthun (2003), 1 f.

10 Klein/Mackenthun (2003), 5 f., 15 f.

11 Conrad, Sebastian; Randeria, Shalini: »Einleitung. Geteilte Geschichten – Europa in einer postkolonialen Welt«. In: dies.; Römhild, Regina (Hrsg.): *Jenseits des Eurozentrismus. Postkoloniale Perspektiven in den Geschichts- und Kulturwissenschaften*. Frankfurt am Main 2013, 9–49, Zitat S. 17. Vgl. auch Subrahmanyam, Sanjay: *Explorations in Connected History*. 2 Vols. New Delhi 2012. Iriye, Akira: *Global and Transnational History: The Past, Present, and Future*. Basingstoke 2013.

12 Mukherjee, Rila (Hrsg.): *Oceans Connect: Reflections on Water Worlds Across Time and Space*. New Delhi 2013.

Interdependenzen« beschrieben und untersucht werden.<sup>13</sup> Diese neue Thalassologie – »the turn towards the waters of the world, the dwellers on their shores and islands, and the modes of interaction across maritime spaces« – versucht, Geschichten überlappender Welten, »centered on seas and oceans«, zu umfassen und rückt dabei spezifische Meeresbecken in den Mittelpunkt.<sup>14</sup> So folgten auf Fernand Braudels klassische Studie zum Mittelmeer in den letzten Jahren mehrere Veröffentlichungen zum mediterranen Raum.<sup>15</sup> Arbeiten zum Atlantik, zum Indischen Ozean, zum Pazifik wie auch zum baltischen Seeraum werfen Blicke auf ökologische Gegebenheiten der maritimen Gebiete und verfolgen Handelssysteme und Verbindungslinien der Seefahrt.<sup>16</sup> Solche Geschichten spezifischer Ozeane könnten mit der Bezeichnung »Meeresbiografien« überschrieben werden, folgen sie doch zumeist streng chronologisch der geschichtlichen Entwicklung des untersuchten Meeresbeckens – und tatsächlich ist die im deutschsprachigen Raum publizierte Übersetzung von David Abulafias *The Great Sea* im Deutschen zu *Das Mittelmeer. Eine Biographie* geworden.<sup>17</sup> Diese eher starre Konzeption eines homogenen, klar definierbaren Ozeanbeckens, dessen Entwicklungen und Eigenschaften strukturiert biografisch nachzufolgen sind, wird aktuell in der Forschung jedoch zunehmend dekonstruiert. Während die in den 1990er-Jahren durch Geoffrey Scammell beim Routledge-Verlag initiierte Reihe *Seas in History*<sup>18</sup> vornehmlich von einem heutigen Verständnis und einer zeitgenössischen

13 Randeria/Shalini (2013), 17.

14 Armitage, David; Bashford, Alison: »Introduction: The Pacific and Its Histories«. In: dies. (Hrsg.): *Pacific Histories: Ocean, Land, People*. Basingstoke 2014, 1–26, Zitate S. 4 f. Der Begriff »neue Thalassologie« (von griechisch *thalassos*, das Meer) geht auf Peregrine Horden und Nicholas Purcell zurück, die diesen im Zuge ihrer Studie zum Mittelmeer prägten. Horden, Peregrine; Purcell, Nicholas: *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*. Malden 2010 [2000]. Dies.: »The Mediterranean and »the New Thalassology«. In: *American Historical Review* 111 (2006), III, 722–740.

15 Braudel, Fernand: *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.* 3 Bde. Darmstadt 2001 [franz. Original 1949]. Abulafia, David: *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*. Oxford 2011. Ders.: *Mittelmeer. Kultur und Geschichte*. Stuttgart 2003. Horden/Purcell (2010). Siehe auch Horden, Peregrine; Kinoshita, Sharon (Hrsg.): *A Companion to Mediterranean History*. Chichester 2014.

16 Butel, Paul: *The Atlantic*. London 1999. Pearson, Michael N.: *The Indian Ocean*. London 2006. Freeman, Donald B.: *The Pacific*. London 2010. Kirby, David; Hinkkanen, Merja-Liisa: *The Baltic and the North Seas*. London 2000. North, Michael: *Geschichte der Ostsee. Handel und Kulturen*. München 2001.

17 Abulafia, David: *Das Mittelmeer. Eine Biographie*. Frankfurt am Main 2013.

18 Zu dieser Reihe gehören Butel (1999), Kirby/Hinkkanen (2000), Pearson (2006) und Freeman (2010). Der inzwischen verstorbene Herausgeber der Reihe, Geoffrey V. Scammell, war ein re-

Absteckung der von ihr untersuchten Ozeanbecken ausgeht – also einen vorgegebenen (Container-)Raum und die Bewegungen und Vorkommnisse darin untersucht –, schlagen beispielsweise Veröffentlichungen zum Pazifik neueren Datums einen anderen Weg ein. Sie versuchen, festgesetzte nomenklatorische sowie geografische und politische Grenzziehungen einer Großentität ›Pazifik‹ aufzubrechen und auf die unterschiedlichen existierenden und sich auch immer wieder neu konstituierenden ›pazifischen Welten‹ hinzuweisen.<sup>19</sup> Dieses diversifizierte Bild bezieht sich dabei auf verschiedene Naturgegebenheiten und unterschiedliche geschichtliche Verläufe, es rekurriert jedoch genauso stark auf die disparaten forschungsgeschichtlichen Traditionen, unter deren Blickwinkel einzelne Meeresregionen im Pazifik untersucht wurden und werden.<sup>20</sup> Mit Matt Matsudas *Pacific Worlds* und David Armitages/Alison Bashfords *Pacific Histories* im stringent eingesetzten Plural wird der Trend eines stattfindenden Übergangs von ›der Geschichte des Meeres‹ im Singular zu ›Geschichten der Meere‹ sichtbar, wobei sich sowohl der Begriff des Meeres als auch derjenige der Geschichte pluralisiert.<sup>21</sup>

Kären Wigen weist in der programmatischen Einleitung zum Forum ›Oceans of History‹ der *American Historical Review* ebenso wie in weiteren ihrer Veröffentlichungen immer wieder auf die Ähnlichkeit der Rolle der heutigen Wissenschaftler, die sich mit der Erforschung von *connective histories* befassten, mit frühneuzeitlichen Seereisenden hin.<sup>22</sup> Dabei bietet spezifisch die Geschichte der maritim-nautischen Kartografie des 16. und 17. Jahrhunderts einen aufschlussreichen Vergleichspunkt, da es hier – im frühneuzeitlichen Feld der Meereskartografie wie auch auf dem Gebiet einer *entangled* und *braided history* – sehr stark um den Prozess der Revision traditioneller (Aufteilungs-, Ordnungs- und Verständnis-)Kategorien gehe:

---

nommierter Meeres- und Seefahrtshistoriker älterer Generation. Siehe zum Beispiel Scammell, Geoffrey V.: *The World Encompassed. The First European Maritime Empires c. 800–1650*. London; New York 1981.

19 Vor allem Matsuda, Matt K.: *Pacific Worlds: A History of Seas, Peoples, and Cultures*. Cambridge 2012 und Armitage/Bashford (2014).

20 Armitage/Bashford (2014), 10.

21 Vgl. »... the histories of multiple ›translocal‹ and contested Pacific worlds, sometimes overlapping and often intersecting but always plural.« Armitage/Bashford (2014), 9.

22 Wigen, Kären: »Introduction: Oceans of History«. In: *American Historical Review* 111 (2006), III, 717–721. Dies.: »Cartographies of Connection. Ocean Maps as Metaphors for Interarea History«. In: Bentley, Jerry H.; Bridenthal, Renate; Yang, Anand A. (Hrsg.): *Interactions. Transregional Perspectives on World History*. Honolulu 2005, 150–165.

Like the global connections that draw our attention today, the ocean is a crossroads, a site of interaction – a space of passage, rather than a place to settle and control. By its nature, sea-space has to be shared. This, in turn, makes its geographical identity hard to fix. [...] Moreover, ocean-space has few clear boundaries. Winds and currents might organize the earth's waters into various subsystems, but all of them are connected, and fixing their limits in any durable, objective way has proved impossible. [...] To the extent that scholars of transnational phenomena can be thought of as explorers in a similarly borderless, interstitial domain, revisiting these early oceanic geographies might help us to see broader patterns in the way that new scholarship is ›mapping‹ interarea history [...], drawing on an earlier cartography of interactive sea-space to shed light on the emerging geographies of connective history.<sup>23</sup>

In der 2013 erschienenen und von diversen Rezensenten gefeierten Monografie *Crossing the Bay of Bengal* widmet sich Sunil Amrith genau solchen »geographies of connective history«, indem er eine Geschichte der Bengalbucht schreibt, die sich den über Jahrhunderte hinweg bestehenden Prozessen der Perforation vermeintlicher Grenzlinien zwischen den an die größte Bucht der Welt angrenzenden Regionen Sri Lanka, Indien, Bangladesch, Myanmar, Thailand, Malaysia und Indonesien widmet.<sup>24</sup> Er zeichnet Ströme der Migration nach, legt kulturelle und merkantile Netzwerke frei, die sich offiziellen Unterbindungsbemühungen stets zu entziehen wussten, und schreibt dabei zugleich auch eine Geschichte der Natur dieser maritimen Bucht, indem er die Rolle von Zyklonen, saisonalen Winden und tropischen Monsunperioden bei der Überquerung des Meeres als wichtige Faktoren von Migration, Eroberung und Seehandel ausmacht. Auf diese Weise betont und überwindet er explizit auch die »limitations of the artificial distinctions between economic, political, cultural, and environmental history«. <sup>25</sup> Amriths Forschungsansatz und seine Ergebnisse, die überdies durch eine dem Werk zugrunde liegende gelungene Narrativität bestechen, sind damit so transformativ für das Verständnis der Geschichte der Region der Bengalbucht wie für das Feld der Meereshistoriografie.

Eine geschichtswissenschaftliche Forschung, die weniger auf abgeschlossene Entitäten fokussiert, sondern den Blick über Ab- und Begrenzungen hinweg auf Prozesse des Austauschs und der Zirkulation richtet und mit einer dem

23 Wigen (2005), 151.

24 Amrith, Sunil S.: *Crossing the Bay of Bengal. The Furies of Nature and the Fortunes of Migrants*. Cambridge; London 2013.

25 Amrith (2013), 3.

maritimen Element inhärenten Fluidität argumentiert, versteht maritime Räume – *seascapes, littoral zones, ocean basins* – somit als »crucial spaces[s] of globalization«. <sup>26</sup> Der Historiker Felipe Fernandez-Armesto betont, dass Ozeane Schlüsselzonen der Globalisierung darstellten. <sup>27</sup> Im *Companion to Global Historical Thought* ist die *oceanic history* mit einem eigenständigen Kapitel vertreten. <sup>28</sup> Und auch die Begeisterung für die Untersuchung von Weltumsegelungen markiert auf eindrückliche Weise die Gewichtung des Meeres in seiner Rolle als Raum, der globale Bewegungen ermöglicht. <sup>29</sup> Zudem wird im Zuge des Trends

26 Wigen, Kären: »Introduction«. In: Bentley, Jerry H.; Bridenthal, Renate; Wigen, Kären (Hrsg.): *Seascapes. Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*. Honolulu 2007, 1–18, Zitat S. 1. Lewis, Martin W.; Wigen, Kären: »A Maritime Response to the Crisis in Area Studies«. In: *Geographical Review* 89 (1999), II, 161–168. Bentley, Jerry H.: »Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis«. In: *Geographical Review* 89 (1999), II, 215–224. Bentley/Bridenthal/Yang (2005). Buschmann, Rainer F.: »Oceans of World History: Delineating Aquacentric Notions in the Global Past«. In: *History Compass* 2 (2004), 1–10. Finamore, Daniel (Hrsg.): *Maritime History as World History*. Gainesville 2004.

27 Fernandez-Armesto, Felipe: »Portuguese Expansion in a Global Context«. In: Bethencourt, Francisco; Ramada Curto, Diogo (Hrsg.): *Portuguese Oceanic Expansion, 1400–1800*. Cambridge 2007a, 480–511 und ders.: *Pathfinders. A Global History of Exploration*. Oxford 2006. Vgl. zudem die Verbindung von Meer und Geldfluss, die in der Forschung gerne über das Stichwort der »Liquidität« gezogen wird. So zum Beispiel Burkhardt Wolf: »[Es] enthüllt sich die pekuniäre Bedeutung jenes Attributs, das dem Meer [...] beigelegt worden war: das seiner »Liquidität«. Zum Medium »absoluter«, weil globaler Vermittlung konnte das Geld erst werden, seitdem [es] sich [...] auf das Meer [...] wagte.« Wolf, Burkhardt: *Fortuna di Mare. Literatur und Seefahrt*. Zürich; Berlin 2013, 89.

28 Pearson, Michael N.: »Oceanic History«. In: Duara, Prasenjit; Murthy, Viren; Sartori, Andrew (Hrsg.): *A Companion to Global Historical Thought*. Chichester 2014, 337–350.

29 Beispielsweise aus historischer Perspektive Chaplin, Joyce E.: *Round About the Earth. Circumnavigation from Magellan to Orbit*. New York 2012. In der Literaturwissenschaft Dünne, Jörg: »Welt-Literatur. Die Umrundung der Erde und Schreibakte der frühen Neuzeit«. In: *NCCR Mediality Newsletter* 6 (2011b), 14–24. Interessant, analytisch vielseitig und zugleich äußerst amüsant und »spielerisch« umgesetzt: Passepartout (Herausgeberkollektiv = Dünne, Jörg; Kramer, Kirsten; Bogen, Steffen) (Hrsg.): *Weltspiele – Weltnetzwerke. Ein Buch und ein Spiel zu Jules Vernes »In 80 Tagen um die Welt«*. Konstanz 2013.

Doch scheint in der Forschungslandschaft nicht immer Einigkeit darüber zu herrschen, welcher Blickwinkel und welches Narrativ zur Darstellung der Prozesse und Bewegungen auf den Meeresräumen gewählt werden sollen. Insbesondere der Historiker Peter N. Miller stößt sich in der Einleitung seines Sammelbandes *The Sea: Thalassography and Historiography* an der in der Historiografie seines Erachtens oft undifferenzierten Verwendung von *sea* und *ocean*. Während geografisch abgeschlossene Seeräume seien – wie, nach Miller, das Mittelmeer –, würde der Ozean auf größere, scheinbar unbegrenzte Dimensionen hinweisen. Daraus ließe sich auch eine Trennung bezüglich der Geschichtsschreibung dieser Räume konstatieren: »While oceans are big history, seas are small-scale history. Oceans are the grand narrative, seas the microhistories.« Miller, Peter N.: »Introduction: The Sea Is the Land's Edge Also«. In: ders. (Hrsg.): *The Sea: Thalassography and*

zur *big history*, welche Schlagworte wie Klima und Nachhaltigkeit in den Vordergrund historischer Fragestellungen rückt, der umweltgeschichtliche Fokus auf Meeresräume eminent wichtig.<sup>30</sup> Räume der Tiefsee werden ausgelotet, Überfischung und Verschmutzung thematisiert, die eisige (Um-)Welt der Arktis und Antarktis fassbar gemacht, Ozeanökologien in den Blick genommen.<sup>31</sup> Denn mit der Wahrnehmung und öffentlichen Diskussion von (menschgemachtem) Klimawandel, Erderwärmung, Polareisschmelze, Meeresspiegelanstieg und bedrohten marinen Ökosystemen wächst das Bewusstsein für ein auch aus biologischer Sicht global verstandenes ›Weltmeer‹, dessen Zustand und Gesundheit die gesamte Weltbevölkerung betrifft.

Bei einer Aufzählung unterschiedlicher ›Geschichten der Meere‹ kann das Feld der *atlantic history* nicht unerwähnt bleiben, welches Alison Games in einem Zusammenhang mit globalhistorischen Debatten sieht und als »a slice of [this] world history« bezeichnet. Im vergangenen Jahrzehnt hat die *atlantic history* große Aufmerksamkeit und zahlreiche, kaum mehr zu überblickende Forschungen generiert.<sup>32</sup> Diese untersuchen Verbindungen zwischen dem litoralen Eu-

---

*Historiography*. Michigan 2013, 1–26, Zitat S. 10. Jedoch ist, neben dem Fakt, dass Miller damit ebenso selbst eine heutige Nomenklatur verwendet, ohne sie kritisch zu beleuchten, eine solche Ansicht in Bezug auf ihre Validität für die Vormoderne wie auch für die Moderne zu hinterfragen. Dass das Mittelmeer keinen abgeschlossenen Raum darstellt und durchaus *big history* sein kann und ›Ozeane‹ aus diversen *hot spots* bestehen, die ihre Mikrogeschichten generier(t)en, sei an dieser Stelle einer solchen Aussage entgegengesetzt.

- 30 So pflegt David Armitage, Mitverfasser des *History Manifesto* (Armitage, David; Guldi, Jo: *The History Manifesto*. Cambridge 2014), sehr bezeichnend die Geschichte der Meere als einen seiner herausstehenden Forschungsschwerpunkte. Siehe zum Beispiel: Armitage/Bashford (2014); Armitage, David: »Three Concepts of Atlantic History«. In: ders.; Braddick, Michael J. (Hrsg.): *The British Atlantic World, 1500–1800*. Basingstoke 2009, 13–29; Armitage, David: »The Elephant and the Whale: Empires of Land and Sea«. *Journal for Maritime Research* 9 (2007), I, 23–36 sowie weitere in dieser Arbeit zitierte Werke.
- 31 Gillis, John R.; Torma, Franziska (Hrsg.): *Fluid Frontiers. New Currents in Marine Environmental History*. Cambridge 2015. Bolster, Jeffrey W.: *The Mortal Sea. Fishing the Atlantic in the Age of Sail*. Cambridge 2012. Helmreich, Stefan: *Alien Ocean. Anthropological Voyages in Microbial Seas*. Berkeley 2009. Griffiths, Tom: *Slicing the Silence. Voyaging to Antarctica*. Cambridge 2007. McCalman, Iain: *The Reef: A Passionate History. The Great Barrier Reef from Captain Cook to Climate Change*. New York 2014. Kehrt, Christian; Torma, Franziska (Hrsg.): »Lebensraum Meer«. Themenheft *Geschichte und Gesellschaft* 40 (2014), III.
- 32 Games, Alison: »Atlantic History: Definitions, Challenges and Opportunities«. In: *American Historical Review* 111 (2006), III, 741–757, Zitat S. 748 [Hervorhebung im Original, Parenthesebemerkung F. H.]. Einen guten Überblick und eine interessante Beurteilung bietet die Einleitung in Greene, Jack P.; Morgan, Philip D. (Hrsg.): *Atlantic History: A Critical Appraisal*. Oxford 2011, 3–33.

ropa, Afrika, der Karibik und den Küsten Amerikas von der frühen europäischen Expansion bis heute und verstehen dabei das Litorale durchaus auch als bis in das Hinterland hinausgreifende Regionen. Wirtschafts-, sozial- und kulturgeschichtliche Perspektiven beschäftigen sich mit Fragen nach Expansion und Kolonialisierung, Kulturkontakten, dem Austausch von Waren, Menschen, Ideen und Mikroben, Sklavenarbeit und -handel, Migration, Seefahrt, Schiffbau und Piraterie.<sup>33</sup> Gerne wird der Atlantik in der Forschung überdies über eine Farbcodierung adressiert – wobei neben dem *black* und *white Atlantic* weiter auch ein grüner oder ein roter Atlantik untersuchbar scheinen.<sup>34</sup> Insbesondere aus-

33 Canny, Nicholas; Morgan, Philip D. (Hrsg.): *The Oxford Handbook of the Atlantic World c. 1450–c. 1850*. Oxford 2011. Kupperman, Karen O.: *The Atlantic in World History*. New York 2012. Zu Expansion: Elliott, John H.: *Empires of the Atlantic World. Britain and Spain in America 1492–1830*. New Haven; London 2006. Zu Handel und Prozessen des Austauschs: Delbourgo, James; Dew, Nicholas (Hrsg.): *Science and Empire in the Atlantic World*. New York 2008. Canizares-Esguerra, Jorge; Seeman, Erik R. (Hrsg.): *The Atlantic in Global History 1500–2000*. New Jersey 2007. Williams, Caroline A. (Hrsg.): *Bridging the Early Modern Atlantic World. People, Products, and Practices on the Move*. Farnham 2009. Crosby, Alfred W.: *Ecological Imperialism. The Biological Expansion of Europe, 900–1900*. Cambridge 2005. Zahedieh, Nuala: *The Capital and the Colonies. London and the Atlantic Economy, 1660–1700*. Cambridge 2010. Mintz, Sidney W.: *Sweetness and Power. The Place of Sugar in Modern History*. New York 1985. Norton, Marcy: *Sacred Gifts, Profane Pleasures. A History of Tobacco and Chocolate in the Atlantic World*. Ithaca; London 2008. Zu Sklaverei, Sklavenhandel und *middle passage*: Christopher, Emma: *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730–1807*. Cambridge 2006. Rediker, Marcus: *The Slave Ship. A Human History*. London 2007. Mouser, Bruce L. (Hrsg.): *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica. The Log of the Swandon, 1793–1794*. Bloomington 2002. Zu interkulturellen Kontakten und Migration: Heywood, Linda M.; Thornton, John K. (Hrsg.): *Central Africans, Atlantic Creoles, and the Foundation of the Americas, 1585–1660*. Cambridge 2007. Kagan, Richard L.; Morgan, Philip D. (Hrsg.): *Atlantic Diasporas. Jews, Conversos, and Crypto-Jews in the Age of Mercantilism, 1500–1800*. Baltimore 2009. McKnight, Kathryn J.; Garofalo, Leo J. (Hrsg.): *Afro-Latino Voices. Narratives from the Early Modern Ibero-Atlantic World, 1550–1812*. Indianapolis; Cambridge 2009. Thornton, John K.: *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400–1680*. Cambridge 1992. Studnicki-Gizbert, Daviken: *A Nation Upon the Ocean Sea. Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492–1640*. Oxford 2007. Pearsall, Sarah M.: *Atlantic Families. Lives and Letters in the Later Eighteenth Century*. Oxford 2008. Siegert, Bernhard: *Passagiere und Papiere. Schreibakte auf der Schwelle zwischen Spanien und Amerika*. Paderborn 2006. Zur Arbeit auf See: Vickers, Daniel; Walsh, Vince: *Young Men and the Sea. Yankee Seafarers in the Age of Sail*. New Haven 2005. Zu Genderaspekten: Creighton, Margaret S.; Norling, Lisa (Hrsg.): *Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700–1920*. Baltimore; London 1996. Zur Piraterie: Rediker, Marcus: *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750*. Cambridge 2004. Um nur eine Auswahl zu nennen. Die Liste weiterer Themen und Fragerichtungen ließe sich fortsetzen.

34 Gilroy, Paul: *The Black Atlantic. Modernity and Double Consciousness*. Cambridge 1994. O'Neill, Peter D.; Llyod, David (Hrsg.): *The Black and Green Atlantic. Cross-Currents of the African and Irish*

gehend von Arbeiten zur atlantischen Piraterie rückten das auf die strukturelle Anthropologie zurückgehende Verständnis des Schiffes im Sinne eines sozialen Raums sowie die multiethnische Zusammensetzung von Schiffsbesatzungen und deren Lebensbedingungen verstärkt in den Fokus der Untersuchung (frühneuzeitlicher) Seefahrten.<sup>35</sup> Von Michel Foucault als »l'hétérotopie par excellence« bezeichnet und seither oft und viel solcherart zitiert, fand das Schiff als Analyseobjekt in letzter Zeit auch unter anderen Fragestellungen betrachtet große Beachtung – von eher alltagsgeschichtlich motivierten Studien bis hin zu Analysen des Schiffes im Sinne eines materiellen (Ausstellungs-)Objektes.<sup>36</sup>

Auch in der kunsthistorischen Forschung intensivierte sich in den vergangenen Jahren das Interesse an Sammlungen, Objektkulturen, Handels- und Konsumpraktiken und damit am Meer als dynamischem Raum, der weltumspannenden Austausch erlaubt.<sup>37</sup> So nutzt beispielsweise Julie Berger Hochstrasser

---

*Diasporas*. Basingstoke 2009. Beim roten Atlantik zeigt sich die Semantik zweideutig: Entweder wird ein revolutionärer-piratischer Atlantik angesprochen, wie dies David Armitage in seiner Rezension von Linebaugh, Peter; Rediker, Marcus: *The Many-Headed Hydra. Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*. London 2000 tut: Armitage David: »The Red Atlantic«. In: *Reviews in American History* 29 (2001), 479–486. Ein *red Atlantic* kann sich jedoch auch auf amerikanisch-indianische Hintergründe beziehen, wie in der Monografie von Weaver, Jace: *The Red Atlantic. American Indigenes and the Making of the Modern World, 1000–1927*. Chapel Hill 2014.

35 Vgl. auch Mackenthun/Klein (2003), 6.

36 Foucault, Michel: *Die Heterotopien/Les hétérotopies; Der utopische Körper/Le corps utopique. Zwei Radiovortrüge*. Frankfurt am Main 2005, 51. Aus sozialgeschichtlicher Perspektive Rediker (2004), Linebaugh/Rediker (2008). Alltagsgeschichtlich Pérez-Mallaina, Pablo E: *Spain's Men of the Sea. Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*. Baltimore 2005. Und äußerst lesenswert Ketting, Hermann: *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595–1650)*. Amsterdam 2005. Das Schiff als einen interkulturellen Kontaktraum untersucht Chappell, David A.: *Double Ghosts: Oceanian Voyagers on Euroamerican Ships*. Armonk 1997. Die Schiffsarchitektur und *shipping patterns* im Kontext der VOC analysiert Parthesius, Robert: *Dutch Ships in Tropical Waters. The Development of the Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia 1595–1660*. Amsterdam 2011. Die soziale Struktur auf Schiffen wird auf interessante Weise erforscht in Denning, Greg: *Mr Bligh's Bad Language. Passion, Power and the Theatre on the Bounty*. Cambridge 2002 [1992]. Siehe ebenso das Kapitel »Orte ohne Ort: Das Schiff als sozialer Raum« in Angster, Julia: *Erdbeeren und Piraten. Die Royal Navy und die Ordnung der Welt 1770–1860*. Göttingen 2012, 28–49. Aus der Sicht der Akteur-Netzwerk-Theorie Law, John: »Objects and Spaces«. In: *Theory, Culture & Society* 19 (2002), V/VI, 91–105.

37 Zu nennen wären u. a. Leibsohn, Dana; Favrot Petersen, Jeanette (Hrsg.): *Seeing Across Cultures in the Early Modern World*. Farnham 2012. Leibsohn, Dana: »Made in China, Made in Mexico«. In: Pierce, Donna; Otsuka, Ronald (Hrsg.): *At the Crossroads. The Art of Spanish America and Early Global Trade, 1492–1850*. Denver 2010, 11–40. Bleichmar, Daniela (Hrsg.): *Collecting Across Cultures. Material Exchanges in the Early Modern Atlantic World*. Philadelphia 2011. Baader, Hannah;

in ihrer Monografie *Still Life and Trade* Stilleben als Ausgangspunkt für eine Objektgeschichte, indem sie den frühneuzeitlichen Transfer der darin abgebildeten Güter nachzeichnet. Die Herkunft von Porzellan, Pfeffer, Zucker oder Tabak, die Bedingungen ihrer Produktion und die Handelsumstände werden von Hochstrasser aufgezeigt und vor allem die oft durch die Kolonialmacht unter Gewaltgebrauch forcierten Herstellungs- und Handelsbedingungen in Gebieten des Indischen Ozeans oder auf den Zuckerplantagen der Neuen Welt kritisch beleuchtet.<sup>38</sup> In einem interessanten Projekt untersuchen Christine Göttler, Sarah Joan Moran und Sven Dupré das Inventar des um 1600 in Antwerpen ansässigen Portugiesen Emmanuel Ximenez, dessen Familie in den Handel mit der *Carreira da Índia* involviert war. Die im Inventar von Ximenez dokumentierte materielle Welt wurde stark geprägt durch und ist zugleich Ausdruck für die Verknüpfung seiner Familie in globalen Handel und maritime Fernreisen. Das Inventar biete, wie die Projektmitarbeitenden schreiben, »a window onto the rich material and intellectual environments of the early seventeenth-century Antwerp merchant elite«.<sup>39</sup>

In Bezug auf eine kunstgeschichtlich fokussierte *entangled history* als interessant erweist sich auch der Ansatz Joachim Rees', der eine komparative Untersuchung »visueller Verflechtungsdynamiken in den Bildkulturen der Niederlande und des japanischen Archipels in der Intensivierungsphase maritimer Fernhandelsbeziehungen vom mittleren 16. bis zum mittleren 17. Jahrhundert erprobt«.<sup>40</sup> Des Weiteren zeigt José Marcaida an der Schnittstelle zwischen Wissens- und

---

Wolf, Gerhard (Hrsg.): *Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation*. Zürich 2010.  
 Swan, Claudia: »Collecting *Naturalia* in the Shadow of Early Modern Dutch Trade«. In: dies.; Schiebinger, Londa (Hrsg.): *Colonial Botany. Science, Commerce, Politics in the Early Modern World*. Philadelphia 2004, 223–236.  
 Smith, Pamela H.; Findlen, Paula (Hrsg.): *Merchants & Marvels. Commerce, Science, and Art in Early Modern Europe*. New York 2002.  
 Marcaida, José R.: »Rubens and the Bird of Paradise. Painting Natural Knowledge in the Early Seventeenth Century«. In: *Renaissance Studies* 28 (2014), I, 112–127.

38 Hochstrasser, Julie B.: *Still Life and Trade in the Dutch Golden Age*. New Haven 2007. Siehe auch dies.: »The Conquest of Spice and the Dutch Colonial Imaginary: Seen and Unseen in the Visual Culture of Trade«. In: Schiebinger/Swan (2004), 169–186 und dies.: »Remapping Dutch Art in Global Perspective: Other Points of View«. In: Sheriff, Mary D. (Hrsg.): *Cultural Contact and the Making of European Art*. Chapel Hill 2010, 43–71.

39 Göttler, Christine; Moran, Sarah J.: Projekt-Outline zu »Reading the Inventory: The Possessions of the Portuguese Merchant-Banker Emmanuel Ximenez (1564–1632) in Antwerp.« <http://ximenez.unibe.ch/project/> (zuletzt besucht am 12.04.2019).

40 Zum Beispiel Rees, Joachim: »Auf schwankendem Grund. Visuelle Konstruktionen des Litorals in den Bildkünsten der Niederlande und Japans um 1600«. In: *Mitteilungen des Kunsthistorischen Institutes in Florenz* 56 (2014), I, 95–111, Zitat S. 97.

Kunstgeschichte auf, dass bei der Analyse von frühneuzeitlichen Kunstkammer- und Sammlungsgemälden nicht mehr nur die Bilder im Bild, das heißt die im Gemälde repräsentierten weiteren Bilder zu identifizieren versucht werden, sondern die Aufmerksamkeit sich vermehrt auch auf die visualisierten Objekte und Instrumente und die mit ihnen mitschwingenden Wissenskonnexe richtet:

More than merely »surrogate collections«, gallery paintings are veiled references to technologies of travel, preservation, and observation. [...] [Gallery paintings] implicitly portray the wide range of technologies that are involved in the practice of accumulation: the technology to travel and bring objects from remote locations.<sup>41</sup>

Globen, ausgebreitete Karten sowie nautische Gerätschaften wie Armillarsphären, Astrolabien und Kompass, die in den Gemälden dargestellt werden und Wissen in sich speichern, rücken in den Fokus der kunstgeschichtlichen Analysen und verweisen auf die sich auf verschiedenen Ebenen zeigende Wichtigkeit maritimer Expeditionskontexte beim Aufbau frühneuzeitlicher Kollektionen und Kunstkammern.

#### Das Meer als *site of intellection*

Die bisher erwähnten Forschungen haben das Meer vornehmlich im Hinblick auf seine verbindende, Zirkulation und Austausch ermöglichende Komponente hin untersucht oder verschiedene Seebecken als Rahmen ihrer Analysen gewählt. Die Historikerin Kären Wigen verweist mit ihrem akzentuiert vielschichtigen Begriff der See als »site of intellection« darauf, dass das Meer jedoch nicht nur im Sinne einer Zirkulations- und Transportfläche, als »highway of intercontinental exchange« verstanden werden sollte, sondern auch als Objekt, das selbst mit Bedeutungen versehen, mit Imaginationen belegt und über das neues Wissen generiert wurde. Meere fungieren in diesem Verständnis als »objects of knowledge« und damit ebenso als Räume imaginativer Projektion.<sup>42</sup> Unter dem

41 Marcaida, José R.: »Images, Technology, and History. Portraying Technology in Gallery Paintings«. In: *History and Technology* 25 (2009), IV, 391–397, Zitat S. 391 und S. 394.

42 Wigen (2007), 1; 14; 16. So auch Steve Mentz, der für eine Entwicklung »toward a blue cultural studies [...] – a criticism that takes seriously the place of the ocean in early modern history and culture« plädiert, wo »this new maritime perspective does not view the oceans simply as bodies to be crossed, but as subjects in themselves.« Mentz, Steve: »Toward a Blue Cultural Studies: The Sea, Maritime Culture, and Early Modern English Literature«. In: *Literature Compass* 6 (2009a), V, 997–1013, Zitat S. 997 und S. 1007.

Begriff *water writing* – gefasst als »writing about water or as the writing modes produced by water and the liquid imaginary« – nimmt Maritimes in der literaturwissenschaftlichen Komparatistik einen präsenten Platz ein.<sup>43</sup> In den letzten Jahren wurden überdies in einigen sehr inspirierenden Werken – Monografien wie Aufsätzen – Meeresraumkonzeptionen und -konstruktionen behandelt, die sich dem Thema aus ganz unterschiedlichen interdisziplinären (Kulturgeschichte, Geografie, Soziologie, Rechtsgeschichte) Perspektiven nähern.<sup>44</sup> Aus der durch die *Bibliothèque Nationale de France* in Brést organisierten Ausstellung *La Mer, Terreur et Fascination* ging Alain Corbins und Héléne Richards gleichnamiger Katalog hervor, der mit Beiträgen diverser französischer Spezialistinnen und Spezialisten wie François Hartog, Alain Cabantous und Christiane Deluz einen wundervollen kulturgeschichtlichen Überblick über Meereswahrnehmung, Seeängste, aber auch Techniken der Seefahrt bietet, der bisher seinesgleichen sucht.<sup>45</sup> Aus einem ganz anderen Winkel nähert sich Philip E. Steinberg der See in seiner Monografie *The Social Construction of the Ocean*.<sup>46</sup> Darin vergleicht er unterschiedliche Formen der Meeresaneignung, der Seenutzung, -regulierung und -darstellung von der Vormoderne bis heute und stützt sich bei seiner Analyse vor allem auf Konzepte der *world-system-theory* sowie politgeografische Werke zu Fragen von Territorialität und räumlichen Auswirkungen von Kapitalismus. Ein bereits dem Titel inhärentes Ziel der Studie Steinbergs ist das Deutlichmachen eines sozialen Konstrukts ›Ozean‹ – »that the ocean – like landscape – is simultaneously an arena wherein social conflicts occur and a space shaped by these conflicts«. <sup>47</sup> Des Weiteren ist es vor allem die Schnittstelle zwischen Kartografie und Literaturwissenschaft, die einige äußerst anregende Ar-

43 »Water writing [...], *scripturae aquae*, [...] [as] formula contains both the representational gesture of writing about all things liquid [...], or then a metareflexion of the poetological dimension of writing as a strategy of liquidification.« Capeloa Gil, Isabel: »Introduction«. In: dies. (Hrsg.): *Fleeing, Floating, Flowing. Water Writing and Modernity*. Würzburg 2008, 9–15, Zitate S. 10.

44 Siehe zum Beispiel: Gillis, John R.: *Islands of the Mind. How the Human Imagination Created the Atlantic World*. New York 2010. Mack, John: *The Sea. A Cultural History*. London 2011. Mancke, Elizabeth: »European Expansion, Oceanic Space, and the Creation of a Global International System«. In: Finamore, Daniel (2004), 149–166. Benton, Lauren: »Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism«. In: *Comparative Studies in Society and History*, 47 (2005), IV, 700–724. Lestringant, Frank: *Le Livre des Îles. Atlas et Récits Insulaires de la Genèse à Jules Verne*. Genève 2002.

45 Corbin, Alain; Richard, Héléne (Hrsg.): *La Mer, Terreur et Fascination*. Seuil 2004.

46 Steinberg, Philip E.: *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge 2001.

47 Steinberg (2001), 20.

beiten generierte.<sup>48</sup> So sieht beispielsweise Jörg Dünne auch und im Besonderen maritime Gebiete als »Möglichkeitsräume« und geht solche Möglichkeitsräume erzeugenden medialen Praktiken nach: »medialen Praktiken, die von der Kulturwissenschaft häufig – und durchaus zu Recht – als paradigmatische Instrumente der Kolonisierung angesehen werden, [...] Praktiken, die den Horizont des zu einem bestimmten Zeitpunkt Imaginationsmöglichen abstecken.«<sup>49</sup> Wie bei den aktuellen Werken im Feld der *connected* und *global history* sind auch viele der neueren Arbeiten, welche sich mit Meeren im Sinne von *sites of intellection* befassen, einem raumtheoretischen Ansatz verpflichtet, der sich nicht mit vorgegebenen Containern beschäftigt, sondern auf die aktive Konstitution maritimer Regionen abzielt. Kären Wigen und Martin Lewis betonen, dass es mit dem heutigen geografisch-begrifflichen Verständnis festgesetzte maritime Regionen für die Vormoderne immer wieder zu hinterfragen und die ihnen je eigenen emischen Konzepte von Meeresperzeption sorgfältig herauszuarbeiten gilt.<sup>50</sup> Hier setzt auch die vorliegende Arbeit an und nimmt sich zum Ziel, die spezifischen

48 Padron, Ricardo: *The Spacious Word. Cartography, Literature, and Empire in Early Modern Spain*. Chicago 2004. Dünne, Jörg: *Die kartographische Imagination. Erinnern, Erzählen und Fingieren in der Frühen Neuzeit*. München 2011a. Ders. (2011b). Ders.: »Die Karte als Operations- und Imaginationsmatrix. Zur Geschichte eines Raummediums«. In: Döring, Jörg; Thielmann, Tristan (Hrsg.): *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. Bielefeld 2008, 49–70. Ders.: »Ortung und Zeichenordnung im Códice Valentim Fernandes: Die portugiesische Atlantikschiffahrt zwischen Raumkalkül und Raumsymbolisierung«. In: Engel, Gisela; Michalsky, Tanja; Schmieder, Felicitas (Hrsg.): *Aufsicht – Ansicht – Einsicht. Neue Perspektiven auf die Kartographie an der Schwelle zur Frühen Neuzeit*. Berlin 2009, 141–160. Ders.: »Die Karte als imaginiertes Ursprung. Zur frühneuzeitlichen Konkurrenz von textueller und kartographischer Raumkonstitution in den America-Reisen Theodor de Brys«. In: Böhme, Hartmut (Hrsg.): *Topographien der Literatur. Deutsche Literatur im transnationalen Kontext*. Stuttgart; Weimar 2005, 73–99. Siehe zum Spannungsfeld ›Literarizität der Karte/Kartizität der Literatur‹ auch die Ausführungen weiter unten in dieser Arbeit.

49 »Kartographisch generierte Imaginationen sind keine inhaltsleeren Spiele [...], sondern beruhen immer bereits auf politischen Vorannahmen über bestehende Raumordnungen, die einen spezifischen historischen Möglichkeitsrahmen abstecken«, so Jörg Dünne weiter. Dünne (2011a), 49; 70. Vgl. auch Dünne (2008), 50, Anm. 5: »Imagination wird [verstanden als etwas], was in einer Wissensordnung zu einem gegebenen Zeitpunkt konkret vorstellbar wird.«

50 Lewis, Martin W.: »Dividing the Ocean Sea«. In: *Geographical Review* 89 (1999), II, 188–214. Lewis/Wigen, (1999). Siehe dazu auch die äußerst prägnant und gut geschriebene Einleitung in Kraus, Alexander; Winkler, Martina (Hrsg.): *Weltmeere. Wissen und Wahrnehmung im langen 19. Jahrhundert*. Göttingen 2014, 9–24. Ein vertiefter Blick in diesen Sammelband mit interessanten und vielschichtigen Beiträgen zur neuzeitlichen Meereswahrnehmung und -wissensakkumulation lohnt sich. Ähnliches für die Vormoderne – vor allem auch aus der Reihe der deutschsprachigen Forschung zur Geschichte der Meere – wäre wünschenswert.

Wahrnehmungsformen und Darstellungsmodi unterschiedlicher vormoderner Meeresräume im Sinne von *sites of intellection* – Räumen, an und über die sich Bedeutungen, Imaginationen und Wissen verdichten und sich neue Sinnzusammenhänge konstituieren – im Kontext der frühen europäischen Expansion zu untersuchen.

Im Rahmen des *oceanic turn* greift die Forschung zur frühneuzeitlichen europäischen Expansion vermehrt nicht mehr nur Land, sondern auch Meer zunehmend als Teil der (erlebten, bereisten, imaginierten) ›Neuen Welten‹ auf.<sup>51</sup> Wie Steve Mentz bemerkt, schließen diese Arbeiten an die inspirierenden und gewinnbringenden Fragestellungen, Vorgehensweisen und Methoden berühmter *New Historicists* von Stephen Greenblatt über Richard Helgerson bis Mary Fuller an, fokussieren aber weniger auf terrestrische (Ziel-)Punkte der Expansionsfahrten, sondern auf die Erlebnisse in und auf einem maritimen ›Dazwischen‹, das durchaus auch selbst zu Zielpunkten solcher Reisen avancieren konnte.<sup>52</sup> Die Forschung zur frühen europäischen Expansion bewegt sich damit

51 Siehe ganz zuvorderst: Burghartz, Susanna: »Vermessung der Differenz. Die Magellanstraße als europäischer Projektionsraum um 1600«. In: *Historische Anthropologie* 1 (2011a), 4–30. Dies.: »Erfolg durch Scheitern? Zur Konstruktion von Überlegenheit im kolonialen Diskurs um 1600«. In: *Zeitschrift für Historische Forschung* 34 (2005), Beiheft, 307–324. Mentz, Steve: »Hakluyt's Oceans: Maritime Rhetoric in *The Principal Navigations*«. In: Carey, Daniel; Jowitt, Claire (Hrsg.): *Richard Hakluyt and Travel Writing in Early Modern Europe*. Farnham 2012, 283–293. Fuller, Mary C.: »Writing the Long-Distance Voyage: Hakluyt's Circumnavigators«. In: *Huntington Library Quarterly* 70 (2007), 37–60. Regard, Frédéric (Hrsg.): *The Quest for the Northwest Passage: Knowledge, Nation and Empire, 1576–1806*. London 2013a. Strasser, Ulrike: »Die Kartierung der Palaosinseln. Geographische Imagination und Wissenstransfer zwischen europäischen Jesuiten und mikronesischen Insulanern um 1700«. In: *Geschichte und Gesellschaft* 36 (2010), II, 197–230. Des Weiteren auch Mancall, Peter C.: *Hakluyt's Promise. An Elizabethan's Obsession for an English America*. New Haven; London 2007. Zandvliet, Kees: *Mapping for Money. Maps, Plans and Topographic Paintings and Their Role in Dutch Overseas Expansion During the 16th and 17th Centuries*. Amsterdam 2002. Buschmann, Rainer F.; Slack, Edward R. Jr.; Tueller, James B.: *Navigating the Spanish Lake: The Pacific in the Iberian World, 1521–1898*. Honolulu 2014. Da die neueren Forschungen zur Verquickung von Meer und Expansion grundlegend auch immer wieder in die in dieser Arbeit vorgenommenen Analysen einfließen, verzichte ich hier auf einen ausführlichen Bibliografierteil und verweise auf die einzelnen Kapitel der vorliegenden Arbeit, die auf unterschiedliche Werke aus diesem Forschungskontext zurückgreifen.

52 Greenblatt, Stephen J.: *Marvellous Possessions. The Wonder of the New World*. Chicago 72008. Helgerson, Richard: *Forms of Nationhood. The Elizabethan Writing of England*. Chicago; London 1992. Fuller, Mary C.: *Voyages in Print. English Travel to America, 1576–1624*. Cambridge 1995. Vgl. Mentz (2009a), 999 und die dazugehörige Anm. 23.

toward a plural thalassology [where] finding multiple visions of the sea [...] suggests that historical understandings of the ocean need to become more plural as well as more precise [so that they can] enrich our understanding of maritime expansion.<sup>53</sup>

## 1.2 »Voyages of the ship and of the pen« – das Befahren, Imaginieren und Verzeichnen maritimer Räume

Mary Fuller hat mit der sehr gelungenen und beinahe poetisch anmutenden Sentenz der »voyages of the ship and of the pen« auf die Verflechtung von Schiff und Schrift hingewiesen.<sup>54</sup> Die frühe europäische Expansion löste nicht nur eine Welle von Expeditionen aus, bei welcher zahlreiche Schiffe vom heimatlichen Gestade ablegten, um bisher noch nicht bekannte Gewässer zu durchpflügen; mit ihnen ereignete sich zugleich auch eine sich stetig mehrende Flut von Bildern, Karten und Texten, welche die Seereisen darstellten, reflektierten und modellierten. Die Zirkulation dieser die Explorationen begleitenden Medien beeinflusste und formte den europäischen Expansions- und Kolonialdiskurs, wirkte reziprok ihrerseits operativ und generierte neue Reisen.

Die vorliegende Arbeit nimmt sich zum Ziel, eine Auswahl dieser im Kontext der europäischen Expansion um 1600 entstandenen Dokumente von englischen und niederländischen Seefahrenden – Reiseberichte, Bordbücher, Karten und grafische Skizzen – daraufhin zu befragen, wie in ihnen die Erlebnisse der Seereisen geschildert und wie ganz spezifisch das Maritime – alles, was auf und im Meer zu finden und mit dessen Befahrung verknüpft ist – wahrgenommen, festgehalten und verzeichnet worden war. Die Arbeit geht dabei nicht von einem im Vorfeld definierten Meeresbecken als Untersuchungsraum oder -rahmen aus, sondern sie interessiert sich gerade explizit für die aktive Konstitution von unterschiedlichen maritimen Räumen in den grafischen Dokumenten, den Schriften, Bildern und Karten, welche die Reisenden auf ihren Expeditionen anfertigten.<sup>55</sup>

53 Mentz (2012), 293 f. Siehe dazu auch Mentz' ausführlichen, essayistischen forschungsgeschichtlichen Überblick »Reading the New Thalassology«. In: ders.: *At the Bottom of Shakespeare's Ocean*. London 2009b, 101–112.

54 Fuller (1995), 148.

55 Die vorliegende Arbeit versteht die verschiedenen Medien als »raumgebende Dispositive« (Kramer, Kirsten; Dünne, Jörg: »Einleitung. Theatralität und Räumlichkeit«. In: Dünne, Jörg; Friedrich, Sabine; Kramer, Kirsten (Hrsg.): *Theatralität und Räumlichkeit. Raumordnungen und Raumpraktiken im theatralen Mediendispositiv*. Würzburg 2009, 15–32, Zitat S. 20) und folgt theoretisch-methodisch neueren Ansätzen in der Raumgeschichte, die sich vor allem mit der performativen Ge-

Sie stellt die These auf, dass sich durch die sorgfältige Analyse der Expansionsdokumente ein mosaikartiger maritimer Raum herauskristallisiert, der sich aus einem Netz unterschiedlicher Punkte zusammensetzt – für welche hier der Begriff der *sea spots* geprägt wurde. *Sea spots*, die imaginiert, intensiv gesucht und erkundet und in den angefertigten Dokumenten beschrieben und verhandelt wurden sowie in ein sich stetig weiter generierendes Korpus maritimen Wissens – verstanden auch als eine Art *storage of ideas* – Aufnahme fanden. Das für die Analyse beigezogene Quellenmaterial fußt auf mehreren niederländischen und englischen Expeditionskomplexen, die zwischen 1570 und 1620 ihre Heimathäfen verließen. Das stärkste Kriterium für die Auswahl der Quellen bildet dabei die Voraussetzung, dass es sich bei den Seereisen um als Explorationen verstandene Expeditionen handelt:

Exploration is defined as route finding. An expedition counts as an exploration if its purposes included the discovery or firsthand scrutiny of an unused route or the perfection of a route of recent discovery.<sup>56</sup>

Explorationen unterscheiden sich damit von Handelsfahrten, Kriegsflotten sowie Missionsreisen und weiteren Arten der Seefahrt, auch wenn Tausch- und Handelstätigkeiten sowie Überfälle auf andere Schiffe durchaus Teil der Explorationsfahrten sein konnten und es auch häufig waren. Sie sind aber durch ihr klar definiertes, prioritär bestehendes Ziel, eine bisher unbekannte maritime Route zu suchen oder eine noch ganz neu besegelte Route weiter zu erkunden, von anderen Seefahrten abzugrenzen und bilden ein eigenständiges Segment der Seefahrtsklassifikation. So ist ein spezifisches Element, das die hier untersuchten Reisen auszeichnet, dasjenige, dass die ganze oder oft zumindest Teile der maritimen Strecke, welche die Schiffe zurücklegten, die Reisenden durch ihnen noch unbekanntes Gewässer führte. Dieses »Neue« verlangte zum einen auf der prakti-

---

nerierung und aktiven Formierung von Räumen auseinandersetzen und nicht von vorgegebenen Containerräumen Newton'scher Prägung ausgehen, »in« denen sich Prozesse abspielen. Vgl. dazu weiterführend die Erläuterungen in den nachfolgenden Abschnitten *Methoden der Raumkonstitution und close reading* sowie *Sea spots und die Materialität des Meeres* weiter unten in der Einleitung. Damit grenzt sich die Arbeit auch ab von den oben erwähnten »Meeresbiografien«, welche sich ganz spezifisch einem als Meeresbecken definierten und im Vorfeld der Arbeit abgesteckten, mehr oder minder abgeschlossenen Seeraum widmen.

56 Fernandez-Armesto, Felipe: »Maps and Exploration in the Sixteenth and Early Seventeenth Centuries«. In: Woodward, David (Hrsg.): *The History of Cartography. Cartography in the European Renaissance*. Vol. 3, Part 1. Chicago 2007b, 738–759, Zitat S. 738.

schen Ebene eine verstärkte Konzentration auf das maritime ›Pfad-Finden‹, und zum anderen sollte gerade die erfolgreiche Durchsegelung bis anhin noch nicht oder nur kaum bekannter Meeresgebiete im Kontext maritimer und kolonialer Konkurrenzen ausnehmend vermarktet werden. Beides führte zu einer starken Präsenz des Meeres in den mehrheitlich auf den Schiffen angefertigten Schriftstücken und publizierten Reiseberichten solcher Expeditionen, was sie für die Fragestellung der vorliegenden Untersuchung sehr ergiebig macht. Noch nicht oder nur annähernd bereiste, aber akribisch gesuchte, diskutierte und verhandelte maritime Räume wurden mit diesen hier im Zentrum der Untersuchung stehenden Explorationskomplexen eröffnet – in Mary Fullers Worten »[often] not a known and visited quantity, but at the same time [neither] a fictional no-place. [...] A middle category between the known and the impossible, which we might call the space of the credible«. <sup>57</sup>

Des Weiteren sind Explorationen interessant, weil sie sich auf das maritime Routenfinden konzentrieren und einen spezifisch für die frühe europäische Expansionsgeschichte zentralen Expeditionstypus vorstellen. Die Suche nach maritimen Routen, die Ermittlung von Passagen, von idealen Wegen, die Welt zu umsegeln, von Pfaden, die die Schiffe im Pazifik an spezifischen Inseln und deren seichten Gewässern und im arktischen Meer an Eisschollen und -bergen vorbeibrachten, bestimmte den maritimen, handelstechnischen und kolonialen Diskurs in Europa um 1600 besonders stark. Die vorliegende Arbeit interessieren Fernandez-Armestos Fragen nach »how new routes came to be sought and how, once explored, news of them were recorded, communicated, and incorporated in world mapping« nicht bloß in Verbindung mit kartografischen Werken, sondern bezogen auf ein noch viel breiter definiertes Quellenkorpus. <sup>58</sup> So werden als Hauptuntersuchungsgegenstand auf den Reisen angefertigte und oft kurz nach der Ankunft veröffentlichte Reiseberichte analysiert. Ergänzt werden diese Reiseberichte durch weiteres umfangreiches, im Umfeld der Schifffahrten entstandenes Material: Schiffstagebücher, Bord- und Logbücher, Expeditionsinstruktionen, kolonialpropagandistische Schriften, Navigationshandbücher und -definitionen, hydrografische Texte, auf den Seefahrten angefertigte Skizzen, kartografisches Material sowie die gedruckten Reiseberichte begleitende Kupferstiche. Das Ziel der Arbeit ist damit nicht vordergründig die Aufarbeitung eines

<sup>57</sup> Fuller (1995), 21. [Parenthesebemerkungen F. H.]

<sup>58</sup> Fernandez-Armesto (2007b), 738. Seerouten werden von Felipe Fernandez-Armesto ganz im die fluiden Verbindungswege feiernden Duktus der weiter oben vorgestellten Verflechtungs- und Globalgeschichte als »arteries of world history« bezeichnet. Ebd.

bisher noch kaum gesichteten Quellenkorpus, denn insbesondere die Reiseberichte sind größtenteils ediert.<sup>59</sup> Sie besticht vielmehr durch eine neue Lesart der Quellen, deren Kombination und ein innovatives Deutungsangebot. Denn gerade in Bezug auf maritime Aspekte wurde vieles des hier im Zentrum stehenden Quellenmaterials bisher in der Forschung über eine vornehmlich erzählende, faktenorientierte und eher positivistische Bestandesaufnahme hinausgehend nur selten einer detaillierteren Untersuchung unterzogen.<sup>60</sup>

Gefragt wird im Folgenden nach der Art und Weise, wie die Reisenden auf dem Meer Erfahrenes in verschiedenen Medien verarbeitet haben.<sup>61</sup> Damit einhergehend rücken sprachliche und grafische Formen der Vermittlung des sich dem Anschein nach durch eine ihm inhärente, schwer fassbare Fluidität und Gleichförmigkeit auszeichnenden Elementes in den Mittelpunkt. Die Untersuchung fokussiert die Jahre 1570 bis 1620, einen in Bezug auf die überseeische Expansion äußerst intensiven Zeitraum: Diverse Expeditionen verließen die Häfen von London, Harwich, Rotterdam und Texel.<sup>62</sup> Die sich langsam etablierenden

59 Im Laufe des 20. Jahrhunderts sind viele der Reiseberichte und weitere nautische Schriften und Materialien durch die Hakluyt-Society sowie die Linschoten-Vereinigung neu zusammengestellt und ediert worden. Die zumeist einem spezifischen Seefahrer gewidmeten Bände bilden äußerst reichhaltige und wertvolle Konvolute an Quellen und werden für die vorliegende Arbeit gewinnbringend genutzt. Die Editions- und Forschungstätigkeit beider Organisationen werden weiterhin fortgesetzt. Beide Vereinigungen setzen sich zum Ziel, Primärquellen aus dem Kontext der europäischen Expansions-, Seefahrts- und Kolonialgeschichte in historisch-kritischen Editionen zu publizieren. Die *Hakluyt Society for voyages of discovery, history of maritime exploration, history of navigation, historical travel accounts* wurde 1846 gegründet. Die Linschoten-Vereinigung wurde 1908 gegründet und konzentriert sich weitestgehend auf die Publikation von Dokumenten aus der niederländischen Explorations- und Kolonialgeschichte. Reproduktionen kartografischer Werke sowie sorgfältig recherchierte und zusammengestellte Informationen zum kartografischen Quellenmaterial liefert des Weiteren die neunbändige *Monumenta Cartographica Neerlandica* von Günter Schilder. Schilder, Günter: *Monumenta Cartographica Neerlandica*. 9 Vols. Alphen aan den Rijn 1986–2013. Für die vorliegende Arbeit besonders interessant sind die Bände VII und VIII zu Cornelis Cleasz und Jodocus Hondius.

60 Dies bemängelt auch Steve Mentz, der ein »relatively under-read but vast archive of maritime material« ausmacht. Mentz (2009a), 1007.

61 »Erfahrenes« oder »Erfahrung« fasse ich als »gegenwärtige Vergangenheit, deren Ereignisse einverleibt worden sind« und – besonders zentral – »erinnert« sowie »vermittelt« werden können. Darin eingeschlossen ist auch die Möglichkeit der reinen Inszenierung von (angeblich gemachten) Erfahrungen. (Die Zitate zur »Erfahrung« sind Koselleck, Reinhart: *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*. Frankfurt am Main 1979, 354 entnommen, jedoch ohne dass hier auf dessen weitere Begriffsdefinitionen eingegangen werden soll.)

62 Vgl. auch die ausführlichen Enzyklopädien und Bibliografien zu Explorationskomplexen wie

See- und Handelsmächte England und Niederlande versuchten sich in die Vormkommissie auf See einzuschreiben, sich innerhalb des kolonialen und maritimen Handelsnetzwerkes zu positionieren und die iberischen, katholischen Seemächte von ihrer bis dahin ausgeübten Vormachtstellung auf See und im kolonialen Handel mit Edelmetallen und Gewürzen zu verdrängen.<sup>63</sup> In der Zeitspanne von 1570 bis 1620 ereigneten sich Veränderungen in Bezug auf die Kräfteverhältnisse zwischen den europäischen See- und Kolonialmächten; die Phase war ganz besonders geprägt von kolonialer Rivalität und dem Wettstreit um nautische Vorherrschaft, Seemacht sowie der Suche nach neuen und immer noch schnelleren maritimen Handelsrouten. Sowohl praktisch auf dem Meer wie auch im Diskurs um Seefahrt und Kolonialhandel eröffnete sich um 1600 eine klare Konkurrenzsituation, eine Konstellation, die von den angehenden maritimen Mächten England und Niederlande ein sich (Neu-)Positionieren, sich Legitimieren sowie Behaupten erforderte. Vor diesem Hintergrund angesiedelt fragt die Arbeit, wie zur See Fahrende in den in diesem Kontext entstandenen Dokumenten ihre Erlebnisse, Wahrnehmungen und Vorstellungen der durch sie bereisten Gebiete verarbeitet haben. Welche Bedeutungen wurden den maritimen Räumen in Karten und Texten zugeschrieben? Und inwiefern avancierten partikuläre Punkte auf See in diesem ganz spezifischen Umfeld der maritimen Newcomer England und Niederlande zu wirkungsmächtigen Imaginations- und Projektionsräumen? Dem Zusammenspiel von praktischem Erleben und empirischem Erfassen der See mit der projektierten und imaginären Konstruktion maritimer Räume gilt ein besonderes Interesse. Daran anknüpfend stellt sich die Frage, wie gesuchte und neu besegelte maritime Gebiete schließlich wieder nach Europa »zurückgebracht« wurden, durch ihre Beschreibung sowie Ver- oder auch Erarbeitung in den verschiedenen Medien stetig steigende Präsenz erlangten und innerhalb von Karten und Texten zu zirkulieren begannen. Es ist damit auch die im Kontext der englischen und niederländischen Seefahrten stattfindende mediale Aneignungsstrategie einzelner *sea spots*, die hier interessiert – das Aufspüren einer Art »rhetoric of appropriation, in which to own the discourse becomes [probably...] a first step in owning the discovery itself«, wie es Ladan Niayesh formuliert –<sup>64</sup>,

---

Howgego, Raymond J.: *Encyclopedia of Exploration. A Comprehensive Reference Guide to the History and Literature of Exploration, Travel, and Colonization [...]*. Vol. I. Potts Point 2003 und Adams, Thomas R.; Waters, David W.: *English Maritime Books Printed Before 1801. Relating to Ships, Their Construction and Their Operation at Sea*. Providence; Greenwich 1995.

63 Für einen detaillierten Überblick siehe Kapitel 2 dieser Arbeit.

64 Niayesh, Ladan: »From Myth to Appropriation: English Discourses on the Strait of Anian (1566–1628)«. In: *Regard* (2013), 31–36, Zitat S. 36. [Parenthesebemerkung F. H.]

welche sich über verschiedene mediale Verarbeitungsformen abspielte und sich der diversen und vielseitigen Möglichkeiten und Leistungsfähigkeiten von Reiseberichten, Karten und Skizzen, navigationstechnischen und hydrografischen Schriften, Schiffstagebüchern und Logs bediente. Seefahrten allgemein und Explorationen neuer Gewässer im Besonderen waren beschwerliche und risikoreiche Unternehmungen. Vor allem das Spannungsverhältnis zwischen Erfolg und Scheitern – die Festlegung dessen, was als Erfolg definiert werden konnte und die damit einhergehende Frage nach Superiorität – bildet, wie zu sehen sein wird, ein in den hier untersuchten Quellen beständig rekurreres Thema, das in Variationen über die Beziehung zum kolonialen Konkurrenten, zum indigenen Anderen oder aber auch zum innerniederländischen beziehungsweise innerenglischen Rivalen verhandelt wurde. Facetten des sich Bewährens auf See sind das erzählerische und argumentative Grundmotiv der Expansionsdokumente.

Ein zentrales Anliegen ist es, aufzuzeigen, dass im Zusammenhang mit der frühen europäischen Expansion nicht nur (neue) terrestrische und insulare, sondern – und gerade auch – maritime Räume von den frühneuzeitlichen Seefahrtsmächten mit vielschichtigen Deutungen und Bedeutungen belegt worden sind. »Meer« wurde im Kontext kolonialer Konkurrenz zu einem Erfahrungs- und Wahrnehmungsraum, aber auch zu einem medialen Raum der Selbstverständigung und der Distinktion. »The remarkable phenomenon is not only the kind of [...] expansion carried by ships, but also the expansion of the books which spoke of those ships and also directed them«<sup>65</sup> – es ereigneten sich Reisen der Schiffe und Bewegungen der Schreibfedern, *voyages of the ship and of the pen*, und diesem sich gegenseitig beeinflussenden Prozess möchte die vorliegende Arbeit folgen.

#### Methoden der Raumkonstitution und *close reading*

Die Untersuchung stützt sich auf Anregungen aus den kultur- und sozialwissenschaftlichen Debatten um Raum. Raum-epistemologische Herangehensweisen, Theorien und Überlegungen zu Raumwahrnehmung und -konstruktion, für den *spatial turn* grundlegende Literatur sowie aus der »Raumwende« hervorgegangene neuere Werke dienen als theoretischer Hintergrund.<sup>66</sup> Räume und Orte

65 Fuller (1995), 11.

66 Zu den hier beigezogenen grundlegenden Werken der Raumtheorie gehören de Certeau (1988), Deleuze, Gilles; Guattari, Félix: *Tausend Plateaus*. Berlin 1992 [franz. Original 1980], Foucault, Michel: *Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses*. Frankfurt am Main 2009 [franz. Original 1975],

werden dabei, angelehnt an Michel de Certeau, unter folgendem Begriffsverständnis verhandelt: Während Orte als konkrete, geografisch festzumachende Standorte gefasst werden, ist Raum vielmehr durch Bewegung konnotiert.<sup>67</sup> Raum »entsteht«, ist »ein Ort, mit dem man etwas macht«<sup>68</sup> – er wird »als gesellschaftlicher Produktionsprozess der Wahrnehmung, Nutzung und Aneignung, eng verknüpft mit der symbolischen Ebene der Raumrepräsentation« verstanden.<sup>69</sup> Die feste Größe eines Ortes wird durch Performanz zu einem Erfahrungs- und Bedeutungsraum umgewandelt – in de Certeaus Verständnis »[scheint] die Erzeugung eines Raumes [...] immer durch eine Bewegung bedingt zu sein, die ihn mit einer Geschichte verbindet«.<sup>70</sup> Die physische Qualität des Ortes und seine materiellen Eigenheiten gehen bei diesem Prozess nicht verloren, sondern sind mit dem entstehenden Raum stets verwoben.<sup>71</sup>

Die Fokussierung auf Fragen der Raumkonstitution, welche mit dem *spatial turn* Einzug gehalten hat, stützt sich insbesondere auf neuere raumtheoretische Ansätze, die nicht bestehende »Raumordnungen«, sondern vielmehr »Raumpraktiken« untersuchen.<sup>72</sup> Neben Überlegungen zum postkolonialen Raum

---

insbesondere das Kapitel »III. Disziplin«, ders.: »Andere Räume«. In: Barck, Karlheinz (Hrsg.): *Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik*. Leipzig 1990, 34–46. Zum *spatial turn* und Raumdebatten siehe Günzel, Stephan (Hrsg.): *Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch*. Stuttgart 2010 und Döring, Jörg; Thielmann, Tristan (Hrsg.): *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. Bielefeld 2008 sowie Dünne, Jörg; Günzel, Stephan (Hrsg.): *Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*. Frankfurt am Main 2006.

67 De Certeau (1988), 179–238, insbesondere 217–220.

68 De Certeau (1988), 218.

69 Bachmann-Medick, Doris: *Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften*. Reinbek bei Hamburg<sup>4</sup> 2010, 292.

70 De Certeau (1988), 219.

71 Vgl. Martina Löw, die schreibt: »Orte [konfrontieren] uns mit einer materiellen Basis [...]. Die Materialität lagert im Ort [...].« Löw, Martina: »Vor Ort – im Raum. Ein Kommentar«. In: Dürr, Renate; Schwerhoff, Gerd (Hrsg.): *Kirchen, Märkte und Tavernen. Erfahrungs- und Handlungsräume in der Frühen Neuzeit*. Frankfurt am Main 2005, 445–449, Zitat S. 447.

72 Siehe dazu weiterführend auch die Einleitung in Dünne (2011a), insbesondere S. 17–30, Zitat S. 29. Das jedoch unweigerlich stattfindende Zusammenspiel von Raumordnung und Raumpraxis und ihre Interdependenz wird betont in Kramer/Dünne (2009), 19 f.: »Wenn die Ordnung [...] tendenziell ein Effekt von Medientechniken und die Praxis eher eine Sache der körperlichen Interaktion zu sein scheint, so ist zu beachten, dass keine als solche wahrnehmbare Körperpraxis ohne den medientechnischen Rahmen existiert, in dem sie sich konstituiert [...], wie umgekehrt auch kein Rahmen ohne die Praktiken zu Stande kommen kann, die ihn hervorbringen. Die Funktionsweise jedes Mediums als eines raumgebenden Dispositivs beruht demnach notwendig auf der konstitutiven Wechselwirkung bzw. der Gleichursprünglichkeit von Ordnungsraum und körperbezogener Raumpraxis.«

bieten vor allem im Spannungsfeld ›Literarizität der Karte/Kartizität der Literatur‹ situierte Analysen, welche Raumkonstruktionen in Reise- und Kolonialdokumenten konzeptualisieren, wertvolle Anregungen für die vorliegende Arbeit.<sup>73</sup> Die Ansätze aus dem Bereich der Kartografie und damit der Einfluss des kartografiegeschichtlichen und -theoretischen Werkes von John B. Harley und Denis Cosgrove, die unter anderem das Begriffsangebot der »geografischen Imagination« des Humangeografen Derek Gregory rezipieren, sind dabei als besonders gewinnbringend hervorzuheben.<sup>74</sup> Die Karte wird hierin als machtvolle Praktik der Raumrepräsentation gefasst, die Kartografie als ›Raumschrift‹, die – indem sie verortet, zählt, vergrößert und verkleinert, selegiert, benennt und verschweigt – Raum nicht bloß abbildet, sondern allem voran herstellt.<sup>75</sup> In der theoretischen Diskussion um die ›Literarizität der Karte‹ und die ›Kartizität der Literatur‹ werden diese machtvollen Kompetenzen der Raumkonstruktion und -konstitution beiden Medien unterstellt und dafür plädiert, besonders das vielschichtige Wechselspiel oder eben Spannungsfeld der interagierenden Medien zu beachten.<sup>76</sup>

73 Zum postkolonialen Raum vor allem Pratt, Mary L.: *Imperial Eyes. Travel Writing and Transculturation*. London 2008. Zum Begriff »Kartizität der Literatur« Stockhammer, Robert: *Kartierung der Erde. Macht und Lust in Karten und Literatur*. München 2007, 67.

74 Harley, John B.: *The New Nature of Maps. Essays in the History of Cartography*. Baltimore 2002. Cosgrove, Denis: *Apollo's Eye. A Cartographic Genealogy of the Earth in the Western Imagination*. Baltimore 2003. Ders.: *Geography and Vision. Seeing, Imagining and Representing the World*. London 2008. Ders. (Hrsg.): *Mappings*. London 1999. Gregory, Derek: »Imaginierte Geographien«. In: *Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 6 (1995), 366–425. Ders.: *Geographical Imaginations*. Cambridge 1994.

75 Siehe zum Begriff der »geografischen Imagination« und deren Rezeption im kartografiethoretischen Werk John B. Harleys auch Döring, Jörg: »Spatial Turn«. In: Günzel (2010), 90–99, vor allem die Seiten 95–97.

76 Dazu u. a. Dünne (2011a), 44 und 61: »Möglichkeitshorizonte sollen [...] genauer untersucht werden. Fluchtpunkt der Überlegungen ist dabei, dass die frühneuzeitliche Karte zunehmend zu einem Medium wird, aus dem heraus andere Semioseprozesse ihren methodisch geregelten Ursprung nehmen. Dies soll hier vor allem im Hinblick auf verschiedene Modi der frühneuzeitlichen Textproduktion untersucht werden. Die matrizielle Funktion von Karten verleiht diesen Texten also über ihre politische Operationalität hinaus eine zweite, semiotische Operationalität: Die Karte kann selbst zur Operations- oder Imaginationsmatrix für andere mediale Operationen, allen voran für Schreibprozesse werden. [...] Wenn von der Komplexität des Aufzeichnungssystems Karte ausgehend das Hauptaugenmerk auf schriftliche Operationen, die Texte konstituieren, gerichtet werden soll, so gilt es dabei stets den Verbund von Bild, Schrift und Zahl zu berücksichtigen: Texte sind hier zunächst einmal Teile von Karten, umgekehrt können aber auch Karten als Generatoren oder Matrices zur Textproduktion verwendet werden.«

Die methodologische Herangehensweise zur Entzifferung von Räumen, wie sie in der vorliegenden Arbeit betrieben wird, wird vor allem durch die Ausführungen Sigrid Weigels deutlich, die mit dem Namen des *topographical turn* bereits implizit auf das Grafische am Topografischen und somit die Lesbarkeit von Räumen hinweist: »Der Raum [...] wird als eine Art Text betrachtet, dessen Zeichen oder Spuren semiotisch, grammatologisch oder archäologisch zu entziffern sind.«<sup>77</sup> Die Expansionsdokumente werden dabei anhand eines *close readings* untersucht.<sup>78</sup> Nicht nur die Reiseberichte und Bordbücher, die Texte im engeren Sinne, sondern auch die tabellarischen Logs, die kartografischen Anfertigungen und bildlichen Skizzen, wie auch die einzelnen Editionen beigefügten Kupferstiche und Frontispize sollen diesem Prozess des »eingängigen, aufmerksamen Lesens und Interpretierens« unterzogen und auf linguistisch-formaler, narrativer und inhaltlicher Ebene analysiert werden. Verwendete Lexeme, Satzstrukturen, Erzählperspektive und der Aufbau des Narrativs in den Reise- und Bordberichten, Bildformeln und -elemente, Duktus und Paratexte der Kupferstiche, angewandte kartografische Projektionen und Perspektiven in Karten sowie tabellarische Gliederungsstrukturen der Logs werden untersucht, interpretiert, kontextualisiert und hinterfragt. Auf diese Weise werden Rhetoriken, Darstellungsstrategien, Modi der Repräsentation des fluiden maritimen, auf den ersten Blick nur schwer fassbaren Elementes sichtbar und deren Rolle innerhalb des Kolonial- und Expansionsdiskurses analysiert sowie spezifische Wahrnehmungsmuster und kulturell-diskursive Valenzen maritimer Räume herausgearbeitet. Das heißt, es findet nicht eine allein textimmanente Auslegung statt, die die Werke als »independent and self-sufficient [...] object[s]« betrachtet, wie es teilweise von den *New Critics* propagiert wird, sondern die durch das auf formaler wie inhaltlicher Ebene durchgeführte *close reading* gewonnenen Erkenntnisse werden eingebunden in den historischen und kulturellen Kontext der

77 Weigel, Sigrid: »Zum ›topographical turn‹. Kartographie, Topographie und Raumkonzepte in den Kulturwissenschaften«. In: *Kultur Poetik* 2 (2002), II, 151–165, Zitat S. 160.

78 »Explication, or close reading: The detailed analysis of the complex interrelationships and ambiguities (multiple meanings) of the verbal and figurative components within a work. Explication de texte: [...] stressing all kinds of information, whether internal or external, relevant for the full understanding of a word or passage [...]«. Abrams, Meyer H.; Harpham, Geoffrey G.: *A Glossary of Literary Terms*. Wadsworth 102012, 242 f. [Hervorhebungen im Original]. Vgl. auch Nünning, Ansgar: »Zur mehrfachen Präfiguration/Prämediation der Wirklichkeitsdarstellung im Reisebericht: Grundzüge einer narratologischen Theorie, Typologie und Poetik der Reiseliteratur«. In: ders.; Gymnich, Marion; Nünning, Vera; Waghäll Nivre, Elisabeth (Hrsg.): *Points of Arrival: Travels in Time, Space, and Self. Zielpunkte: Unterwegs in Zeit, Raum und Selbst*. Tübingen 2008, 11–32.

Dokumente.<sup>79</sup> Die Reiseberichte, Karten und Kupferstiche werden also nicht als geschlossene Einheiten gesehen, sondern im Sinne des *New Historicism* als Knotenpunkte von Diskursen, eingegliedert in ein Gefüge von anderen Dokumenten, verstanden.<sup>80</sup> Reiseberichtsammlungen sowie kartografische und nautische Dokumente begleiteten, repräsentierten und reflektierten den Prozess der europäischen Expansion über Meer in Wort und Bild und vermochten ihn zugleich auch immer wieder neu zu initiieren. Durch das Zusammenspiel der generierten Quellen, ihre Publikation und Zirkulation, bildeten sich »Wissens- und Imaginationskomplexe«<sup>81</sup>, die aktiv den maritimen und kolonialpolitischen Diskurs mitbestimmten.

### *Sea spots* und die Materialität des Meeres

Die oben thematisierten Ort-Raum-Termini wurden für die vorliegende Arbeit aufgegriffen, jedoch auch weitergedacht und dabei der ganz spezifische, bisher bezüglich Theoriebildungen noch unbesetzte Begriff der *sea spots* geprägt.<sup>82</sup> Dar-

79 Abrams/Harpham (<sup>10</sup>2012), 242 f. Siehe zum *New Criticism* und dem *Close Reading* auch *The Johns Hopkins Guide to Literary Theory and Criticism Online*: <http://litguide.press.jhu.edu/> (zuletzt besucht am 12.04.2019).

80 Greenblatt, Stephen J. (<sup>7</sup>2008). Ders.: *Learning to Curse. Essays in Early Modern Cultures*. New York 1990. Ders.; Gallagher, Catherine: *Practicing New Historicism*. Chicago <sup>3</sup>2007. Fuller (1995). Dies.: *Remembering the Early Modern Voyage. English Narratives in the Age of European Expansion*. New York 2008. Auf den ersten Blick sind die hier miteinander verwobenen Theorien des *New Criticism* und des *New Historicism*, könnte eingewendet werden, in ihren Aussagen und Zielen gegenläufig. Die Erstere plädiert für eine eigenständig losgelöste sprachliche Entität ›Text‹, die andere für ihr Eingebundensein in ein Feld von Diskursen. Doch gerade der *New Historicism* hat stark gemacht, dass nicht bloß literarische Texte in einem engeren Verständnis, sondern auch alle weiteren Arten von Dokumenten und Objekten einer methodisch literaturwissenschaftlichen Lektüre unterzogen werden können und sollen. So ist die Anwendung von Techniken des *close reading*, die eigentlich aus dem Feld des *New Criticism* stammen, ein durchaus gewinnbringender Prozess – wenn die daraus gewonnenen Erkenntnisse vor dem Hintergrund der Intertextualität, der diskursiven Netzwerke und dem kulturellen, historischen Kontext ihre Interpretation finden.

81 Burghartz, Susanna: »Die inszenierten Welten der Verleger de Bry«. In: dies. (Hrsg.): *Inszenierte Welten/Staging New Worlds. Die west- und ostindischen Reisen der Verleger de Bry 1590–1630*. Basel 2004, 7–12, Zitat S. 7.

82 Neben Susanna Burghartz und den Mitgliedern des ProDocs *Sites of Mediation*, die mich in Gesprächen bezüglich des Potentials der *sea spots* bestärkt haben, möchte ich an dieser Stelle auch Harold J. Cook danken, der mich im Rahmen des Workshops ›Trading Zone – Contact Zone – Entanglement: Theories and Concepts Put on the Test‹ (Basel, 12. Oktober 2012) in einem frühen Stadium meiner Arbeit dazu ermutigt hat, den von mir geprägten Begriff der *sea spots* weiterzuentwickeln und auszuarbeiten.

unter werden maritime, geografisch lokalisierbare Orte unterschiedlicher Qualitäten verstanden, welche im Kontext der europäischen Expansion und kolonialen Konkurrenz im hier definierten Untersuchungszeitraum besondere Präsenz und Wichtigkeit erlangten, indem sie intensiv gesucht, be- und erfahren, in verschiedenen Medien verzeichnet und verhandelt wurden und so zu maritimen Bedeutungsräumen avancierten.<sup>83</sup> Für die Begriffsfestlegung sind dabei die folgenden Definitionen von *spot* nach dem Oxford English Dictionary von besonderer Relevanz: Ein *spot* ist

a particular place, point, or position/a small feature or part with a particular quality.

Des Weiteren bezeichnet er

a small round or roundish mark, differing in colour or texture from the surface around it.

In der Verbform bedeutet *spot*

see, notice, or recognize/observe and note details/locate a position.<sup>84</sup>

Unter Rückgriff auf diese Begriffserklärungen zeichnen den *sea spot* im Besonderen drei Elemente aus:

Erstens geht es darum, dass der Begriff des *spots* eine/n »particular place, point, or position« definiert. Vor allem in seiner Verbform verweist *spotting* beziehungsweise *to spot* darauf, dass durch bestimmte Observierungs-, Wahrnehmungs- und Notationsvorgänge<sup>85</sup> gewisse *sea spots* in den hier untersuchten Quellen Rele-

83 Der Begriff *spot* wird des Weiteren in der Soziologie verwendet, wo eine gewisse *spot theory* in den *urban studies* sich mit der Verflechtung von *city*, *spots* und *graffiti painting* auseinandersetzt. Siehe dazu Ferrell, Jeff; Weide, Robert D.: »Spot Theory«. In: *City* 14 (2010), I–II, 48–62. Vgl. überdies die Aktualität der Begriffsverwendungen von *spot* in Bezug auf neue mediale Services und Angebote wie im Falle von *hot spots*, *spotify* etc. Auch der hier geprägte Begriff der *sea spots* steht von seiner Semantik her in Verbindung mit der Bedeutungsebene eines medialen »Brennpunktes«, eines Raumes, an dem und über den Informationen zusammenlaufen, um daraufhin wieder weitergeschickt zu werden und zu zirkulieren.

84 Artikel »Spot« in Stevenson, Angus; Waite, Maurice (Hrsg.): *Concise Oxford English Dictionary*. Oxford <sup>12</sup>2011, 1397. (Im Folgenden mit COED abgekürzt.)

85 Im Sinne des von Lorraine Daston pointiert formulierten *taking note(s)*. Anhand des Begriffs *taking note(s)* zeigt die Wissenschaftshistorikerin die Doppelbedeutung beziehungsweise Verflechtung von Wahrnehmungsprozess und Beschreibung/Notizenanfertigung auf: »Taking notes

vanz erlangen, hervorgehoben und somit lokalisierbar werden und aus einer generalisiert und homogen verstandenen See herausstechen.

Das Herausstechen wiederum verweist auf die zweite wichtige Partikularität des *sea spots*: sein sich Abheben von dem den *spot* umgebenden Umfeld durch seine »particular quality or texture«. So zeichnen die unterschiedlichen *sea spots* stets verschiedene, ihnen spezifische Qualitäten aus, die auch unterschiedliche Modi der Erfahrung bedingen. Gerade diese Materialität des Meeres – deren Perzeption, Darstellung, Deutung, semantische Besetzung in den Expansionsdokumenten und deren Aufnahme in ein sich bildendes maritimes Wissenskorpus – interessiert die vorliegende Untersuchung besonders. Die (Erst-)Begegnung mit den unterschiedlichen Bedingungen der bereisten *sea spots*, das Begehren, diese im doppeldeutigen Sinne zu erfahren, aufzuzeichnen und Wissen über sie zu sammeln, setzte ein sinnliches Einlassen auf die maritimen Spezifika voraus. Wie Dana Leibsohn die notwendig durch alle Sinne geprägte Untersuchung von neuen, exotischen materiellen Objekten für die »modes of knowledge formation« in der frühen Neuzeit betont – »these practices all [...] relied [...] upon vision, a set of conceptual and bodily acts mediated and shaped by haptic, aural, and performative experience«<sup>86</sup> –, so gilt dies ebenso in Bezug auf den Kontakt mit unbekanntem, in diesem Fall maritimen Naturräumen.

Das dritte Element, auf welches der *Oxford English Dictionary* hinweist, das Runde des *spots*, ist nicht zu wörtlich definierend zu verstehen. Vielmehr verweist das schon eher zutreffende »roundish« bei dem Konzept der *sea spots* auf die Vorstellung eines *spot lights*. Das heißt, ähnlich dem Lichtkegel eines Scheinwerfers besitzen *sea spots* eben gerade keine scharf gezogenen Ränder, sondern streulichternde Einfassungen. Bestimmte Punkte sind dabei ausdrücklich ausgeleuchtet und von besonderer Präsenz im Expansionsdiskurs – an diesen und über diese *spots* verdichtet sich Bedeutung und akkumuliert sich Wissen. Zugleich besitzen sie schattierte, gedämpfte Ausläufer und setzen sich somit auch gegen scheinbar feststehende Grenzziehungen, die die maritime Historiografie prägte(n) (wie diejenigen klar definierter Meeresbecken oder einer linear gezogenen Land-/Küsten-Schnittstelle), ab und hinterfragen diese.

---

entails taking note – that is, riveting the attention on this or that particular. [...] Sharpening [...] senses and whetting [...] curiosity for certain domains of phenomena at the expense of others.«  
Daston, Lorraine: »Taking Note(s)«. In: *Isis* 95 (2004), III, 443–448, Zitat S. 445.

86 Leibsohn, Dana: »Introduction: Geographies of Sight«. In: Leibsohn/Favrot Petersen (2012), 1–20, Zitat S. 1.

Trotz der sehr großen Aufmerksamkeit, die dem Meer im Umfeld des *oceanic turn* seit einigen Jahren in der kultur- und sozialwissenschaftlichen Forschung zukommt, besteht zunehmend die Gefahr, dass die See selbst in dieser ›maritimen Welle‹ verschwindet und in den aktuell erscheinenden Publikationen immer mehr zu einer Metaebene und einem Erzählrahmen für die Darstellung von Zirkulations- und Austauschvorgängen gerät. Die See wird dabei als ein gleichmäßiges, ebenes und scheinbar geschmeidig-stetig, ohne Störungen fließendes Transportband verstanden, ohne dass das fassbare und sinnlich wahrnehmbare Element ›Meer‹ dabei noch berücksichtigt würde.<sup>87</sup> Wie Hester Blum angemerkt hat, scheint ob der – zweifellos inspirierenden – Metapher des Fluiden, die in den letzten Jahren gewinnbringend Verbindungen, Verflechtungen und Austauschprozesse in den Fokus gerückt hat, das Konzept der *fluidity* zunehmend selbst zu verflüssigen.<sup>88</sup> Gerade die See mit der ihr intrinsischen ›Flüssigkeit‹ droht dabei alleinig in ihrer Rolle als eindimensionale Transport- und Transferfläche untersucht zu werden – als *intercontinental highway*, auf dem (im)materielle Güter zirkulieren – oder zu einer bloßen Metapher für Verbindung und Austausch zu geraten. Daraus resultiert, wie es David Lambert, Luciana Martins und Miles Ogborn prägnant formulierten,

87 »The sea, in its spatial dimension, is a flat and homogeneous stretch of water.« So zum Beispiel Lombardi-Diop, Cristina: »Ghosts of Memories, Spirits of Ancestors: Slavery, the Mediterranean and the Atlantic.« In: Oboe, Annalisa; Scacchi, Anna (Hrsg.): *Recharting the Black Atlantic: Modern Cultures, Local Communities, Global Connections*. London 2008, 162–180, Zitat S. 168. Auch Michael N. Pearson schreibt »In the early modern period, bullion from South America flowed seamlessly over three oceans.« Pearson (2014), 339. [Hervorhebungen F. H.] Treffend konstatiert Patricia Yaeger einen richtiggehenden »rush of aqueous metaphors« in der aktuellen globalgeschichtlichen Forschungslandschaft, der mit einer zunehmenden Kurzsichtigkeit (»we have grown myopic«) bezüglich der Rolle und Materialität maritimer Räume koinzidiere. Yaeger, Patricia: »Editor's Column: Sea Trash, Dark Pools, and the Tragedy of the Commons.« In: *PMLA: Publications of the Modern Language Association of America* 125 (2010), III, 523–545, Zitat S. 523.

88 »The ready availability – and undeniable utility – of fluidity as an oceanic figure means that the actual sea has often been rendered immaterial in transnational work, however usefully such work formulates the ethos of transnationalism and oceanic studies alike.« Blum, Hester: »The Prospect of Oceanic Studies.« In: *PMLA: Publications of the Modern Language Association of America* 125 (2010), III, 670–677, Zitat S. 670. Auch für die Literaturwissenschaft betont Steve Mentz mit Nachdruck, dass im Zuge des *oceanic* oder *maritime turn* »the physical environment as a substantial partner in the creation of cultural meaning« verstärkter berücksichtigt werden muss, als dies bisher getan wurde. Mentz (2009a), 1008.

a curiously static and empty conception of the sea, in which it serves merely as a framework for historical investigations, rather than being something with a lively and energetic materiality of its own.<sup>89</sup>

Die Feststellung von Lambert/Martins/Ogborn bringt auf den Punkt, wie gerade das Spezifische und epistemologisch Wertvolle des *fluidity*-Konzeptes – die Dynamik und die Möglichkeit, Gleichzeitigkeiten, Verflechtungen und Überblendungen zu denken – mit dem Verwässern und der Allgegenwärtigkeit des Fluiditätsbegriffes in sein Gegenteil verkehrt wird und daher schließlich unweigerlich unbrauchbar geworden wieder zur Statik verfallen muss. Eine »[entangled history-]strategy to liquefy all that [seems] solid« wird so unabwendbar zum »aquatic prison« verkommen, sollte sie überstrapaziert werden.<sup>90</sup>

Durch die der vorliegenden Arbeit zentral zugrunde liegende Aussage, dass das Meer nicht als generalisierte, homogene und eindimensionale Ozeanfläche gefasst werden kann, sondern als mosaikartiger Raum diverser *sea spots* von unterschiedlichen Qualitäten verstanden und analysiert werden soll, wird damit spezifisch auch gegen ein solches (zu) glattes Verständnis von See angeschrieben. Die Arbeit problematisiert den im Begriff »das Meer« enthaltenen Kollektivsingular und soll aufzeigen, dass im Zuge der hier untersuchten Reisen verschiedene maritime Orte besondere Präsenz erlangten und dabei gerade sehr stark über ihre Textur, über ihre Materialität verhandelt worden sind. Besonderheiten seichter, von Korallenriffen durchsetzter und oft starkem Wellengang unterworfenen Küstengewässer an pazifischen Inseln, die Spezifika eines gefrorenen Meeres in der Arktis, Salinität und Strömungsverhältnisse, Gischt und Wasserwirbel in der Magellanstraße, aquatische Farben und Gerüche – diese sinnlichen Qualitäten, die unterschiedlichen Texturen von Meer – sind in den Quellen von starker Präsenz und zeugen nicht nur von einem physischen Erlebnis der See, sondern werden in den Texten, Karten, Skizzen und Kupferstichen zu eminent wichtigen Bedeutungsträgern und zum Hintergrund, vor welchem die Reisenden und Autoren der Berichte ihre Argumentationen und Aussagen zu elaborieren suchten.<sup>91</sup>

89 Lambert, David; Martins, Luciana; Ogborn, Miles: »Currents, Visions and Voyages: Historical Geographies of the Sea«. In: *Journal of Historical Geography* 32 (2006), 479–493, Zitat S. 482.

90 Capeloa Gil (2008), 10; Pearson (2014), 346. Michael N. Pearson warnt davor, nach dem »terrestrial exceptionalism« nun dem aquatischen Gegenextrem zu verfallen: »We must not try to become completely aquatic.« Ebd., 343 f.

91 Das Lexem *texture* fasst dabei die im Zusammenspiel stehenden Ebenen der (1) Materialität: »the feel, appearance, or consistency of a surface or a substance« sowie (2) deren repräsentative Verarbeitung: »the representation of the tactile quality of a surface.« Artikel »Texture« in: COED (122011), 1492.

Den *sea spots* kommt in den Explorationsdokumenten der Status »zentrale[r] Knotenpunkte [...] zu, an denen sich eine spezifisch geoästhetische Dimension offenbart.«<sup>92</sup> Zusammengefasst lässt sich sagen, dass eine Untersuchung anhand des Konzeptes der *sea spots* eine ganz spezifische Form darstellt, maritime *sites of intellection* – das heißt Räume, an denen und über die sich »action[s] or process[es] of understanding« ereigneten – zu denken.<sup>93</sup> Es resultiert daraus ein Meeresraum, der sich aus einem Netz unterschiedlicher *spots* zusammensetzt, an denen sich Prozesse der Bedeutungsverdichtung abspielten und über welche Imaginationen, Wissen, Ideen, Ängste, Identität/Alterität, Begehrlichkeiten und Macht debattiert und ausgehandelt wurden. Die vorliegende Arbeit fragt dabei weniger nach den Transfer- und Zirkulationslinien dieses Netzes als vielmehr nach den aufleuchtenden Knotenpunkten, die es formieren.

In vier Kapiteln wird der Konstitution und Verhandlung solcher maritimer Knotenpunkte gefolgt. Eine diesen Kapiteln vorangehende Einführung in den historischen Hintergrund der frühen europäischen Expansion soll die hier im Zentrum stehenden Explorationsfahrten kontextualisieren, die Machtkonstellation und praktische Lage auf den Meeren erläutern wie auch die Produktionssituation der Medien, die die Explorationen begleiten, in den Blick nehmen (Kapitel 1.3 und Kapitel 2).

»Auf hoher See. Navigation und Distanz« (Kapitel 3) widmet sich daraufhin dem frühneuzeitlichen Verständnis der Kunst der Navigation – und dessen repräsentativer Inszenierung auf den ›Eingangstüren‹ der Reisenarrative, den Frontispizen. Analysiert werden Hemisphärenkarten, welche im Kontext der ersten englischen und niederländischen Weltumsegelungen angefertigt und für die Reiseberichte als Titel- beziehungsweise Zwischentitelblätter verwendet wurden. Diese greifen, so die These des Kapitels, das der Navigation zugrunde liegende abstrakt-mathematische Wahrnehmungsmuster von Meer auf und reflektieren in optischer Sprache die Ziele und Errungenschaften der *ars navigandi*. Die verschiedenen auf einer Weltumsegelung passierten *sea spots* zu einer die Meere umspannenden Zirkum-Navigations-Spur verbindend, feiern die Frontispize die scheinbar reibungslose Weltumsegelung als Höhepunkt der Kunst der Navigation.

Mit dem Eintritt in die Reiseberichte und die sie begleitenden Kupferstiche wird diese abstrakte Sicht auf das Meer jedoch aufgehoben. Im Besonderen

92 Dünne, Jörg; Kramer, Kirsten: »Einleitung zum Buch. Weltnetzwerke – Weltspiele – Welterzählungen«. In: *Passepartout* (2013), 15–21, Zitat S. 20.

93 Artikel »Intellection« in: COED (122011), 738.

zeigen sich insulare Küstenzonen als *sea spots*, an denen sich die »Linearität der Raumbewegung des Gesamt-*parcours* punktuell suspendiert.«<sup>94</sup> Inseln galten auf den Fernreisen als unverzichtbare Etappenziele. Das Kapitel »Brüche in der Linearität« (Kapitel 4) zeigt auf, wie solche untiefen Gewässerzonen im Südpazifik aber gerade umgekehrt zu Zonen des Nicht-Ankommens geraten konnten. Vor ihrem strategisch-praktischen Hintergrund und ihrer nicht selbstverständlichen Bewältigung fungierten die litoralen Räume als Projektionsflächen, über welche in den Reiseberichten das eigene seefahrerische Selbstverständnis und damit einhergehend die Andersartigkeit der in diesem semimaritimen Übergangsgebiet angetroffenen Indigenen verhandelt wurden. Dabei bildet auf interessante Weise das Element des Wassers die Kulisse, vor welcher die Fragen nach Identität und Alterität, Unterlegenheit und Superiorität diskutiert und vermittelt wurden.

Daraufhin werden weitere für die Seemächte strategisch elementare *sea spots* in den Blick genommen: Passagen und Meerengen. Die das Kapitel 5 leitende These lautet, dass Ozeanbecken verbindende Seestraßen als maritime Scharnierpunkte eines sich entwickelnden globalen Denkens fungierten. Die Suche nach solchen neuen Passagen und der Versuch, Oberhoheit über bereits bekannte Passagen zu gewinnen und diese zu fortifizieren, markierten die Hauptziele der Explorationsfahrten. Mit einem besonderen Fokus auf die Magellanstraße geht das Kapitel vor Ort ausgetragenen und daraufhin medial verhandelten Rivalitäten unter den Seemächten nach. Dabei gerät das stürmische Fretum Magellani zum Ort des Schiffbruchs, aber auch – wie dies die Analyse des Weltumsegelungswettkampfs zweier niederländischer Kompagnien zeigen wird – zum Ort des Ein- und Überholens.

Die bis hierher eingeführten Kapitel machen folglich sichtbar, dass *sea spots* Räume sind, über welche das Bestehen der an die Seemächte gestellten Anforderungen der See(fahrt) reflektiert und repräsentiert wurde. Das Aushandeln von Erfolg und Scheitern, das Festlegen dessen, was maritime Überlegenheit und was ein Misslingen bedeutete, begegnet uns in den Kapiteln in unterschiedlichen Facetten. Die Aufnahme von *sea spots* in den Imaginationsschatz und in das maritim-nautische Wissensarsenal fand untrennbar über die zugleich sich abspielenden und medial ausgearbeiteten Positionierungsversuche und Identitätsangebote der angehenden Seemächte statt – so auch im arktischen Eismeer (Kapitel 6). Im Zuge der Suche nach einer nördlichen Route zu den Gewürzinseln und nach Cathay erlangte das Eismeer in der Arktis ganz besondere Wichtigkeit innerhalb des Expansionsdiskurses: im Sinne eines neuartigen, gefahr-

94 Dünne/Kramer (2013), 19.

aber zugleich auch verheißungsvollen ›gefrorenen‹ Meeres. Durch seinen wechselhaften Aggregatzustand stellte es das rein Fluide der Meere in Frage und markierte eine besondere Herausforderung für die frühneuzeitliche Seefahrt und klimatheoretische Diskussionsführung. Seine Andersartigkeit weckte aber auch neue Versprechungen. Insbesondere England lancierte in den Jahren 1570 bis 1600 zahlreiche Explorationen. Ihre Teilnehmer entwarfen durch schriftliches, kartografisches und auch skizzenhaft-zeichnerisches Dokumentieren eine völlig neuartige *Topografie* des Eismeer. Damit einhergehend fanden arktische *sea spots* Eingang in ein sich bildendes maritimes Wissenskorporus. Analysiert werden hier unter anderem einige der frühesten Beschreibungen von Experimenten auf See und damit die Konstitution des Eismeer als eine Art ›Labor‹, als Ort der maritimen und hydrologischen Wissensproduktion. Über das Stichwort der »Heimkehr« die Grundgedanken der gesamten Arbeit noch einmal aufgreifend, bildet daraufhin eine Coda den Abschluss dieser Arbeit.

Die Untersuchung bringt ein Meer aus *sea spots* hervor, die Bedeutung erlangten und in einem steten Prozess – auf See selbst wie auch medial – neu ausgehandelt wurden. Das Bild einer solchen See ist demnach kein statisches, keines, das das Meer zum alleinigen Rahmen verbannt oder zur inhaltsleer gewordenen Metapher des Fluiden und der Verbindung stilisiert. Es ist aber auch kein Meer, welches im Sinne älterer Forschungskategorien als abgeschlossene Entität, als Containerraum verstanden wird und damit die neueren Erkenntnisse der *entangled* und *global history* außer Acht ließe. Vielmehr erhellt die vorliegende Arbeit durch die Analyse von Wahrnehmung und Darstellung der Meere in Expeditionsdokumenten auf ganz neue, in der Forschung bisher kaum thematisierte Weise die Verflechtung aufstrebender Kolonialmächte mit spezifischen Punkten auf See, die sich durch die ihnen eigenen Qualitäten und Texturen auszeichnen und darüber auch ihre Verhandlung als maritime *sites of intellection* fanden.

### 1.3 Seedokumente – *a great staple of news* in London und Amsterdam

Den im Mittelpunkt dieser Arbeit stehenden Explorationen ist gemein, dass sie ein verhältnismäßig großes zeitgenössisches Interesse und hohe mediale Aufmerksamkeit auf sich zogen. Reiseberichte wurden zumeist bereits Wochen oder wenige Monate nach der Heimkehr der Schiffe in London und Amsterdam, teilweise auch in Rotterdam und Leiden publiziert und berichteten mit großer Aktualität von den Explorationen. In einigen Fällen wurden sogar nur Tage oder

Wochen nach der Heimkehr der Flotten Vorabdrucke auf den Markt gebracht, wenige Seiten umfassende ›Büchlein‹, die die wichtigsten Ereignisse und Erfolge der Expedition beinhalteten und in der Rolle eines Teasers auf den kommenden längeren Bericht verwiesen. Die Neuigkeiten der jeweiligen Seefahrten sollten möglichst zeitnah verbreitet und reflektiert und die Errungenschaften der aufeinanderfolgenden Expeditionen gerade in Bezug auf ein sich bildendes (maritimes) Wissenskorporus beständig aktualisiert und präsentiert werden.<sup>95</sup> Hierbei agierte ein Beziehungsgeflecht unterschiedlicher Personen – von Expeditionsmitgliedern, Geldgebern, Kompilatoren und Kartografen bis zu Kupferstechern, Druckern und Verlegern –, welches das Funktionieren des medialen Verarbeitens der Reiseerlebnisse und -imaginationen garantierte. Insbesondere Amsterdam und London entwickelten sich im Zuge der niederländischen und englischen Expansion zu Beginn des 17. Jahrhunderts zu *entrepôts*, an denen neuartige Objekte der überseeischen Welten anlangten, ebenso wie dort immaterielle Güter im Sinne von Beschreibungen, Informationen und Wissen eintrafen und gesammelt, arrangiert sowie in Form von Karten, Texten und Bildern disseminiert wurden.<sup>96</sup>

Das genutzte Spektrum medialer Verarbeitungsformen war breit und die Seedokumente, das heißt die Dokumente, welche Erlebnisse und Vorstellungen im Umfeld der Explorationsfahrten reflektierten, zeigen sich vielfältig. Neben den Reiseberichten vermittelten kartografische Werke, im Vorfeld der Seefahrten entworfene handlungsanleitende Expeditionsinstruktionen sowie kolonialbefürwortende Schriften ihrerseits und oft in ihrem Zusammenspiel einen spezifischen, auf das Performative der Reisen abzielenden Eindruck von Meer und reflektierten projektiv Verheißungen und Möglichkeiten bestimmter maritimer

95 Vgl. Clé Lesger, der schreibt: »Knowledge would soon become out of date and useless if it was not regularly refreshed.« Lesger, Clé: *The Rise of the Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and Change in the Spatial Economy of the Low Countries c. 1550–1630*. Aldershot; Burlington 2006, 218.

96 Zum *entrepôt*-Begriff Cook, Harold J.: »Amsterdam, entrepôt des savoirs au XVIIe siècle«. In: *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine* 55 (2008), II, 19–42. Siehe auch das Kapitel »Amsterdam as a centre of information supply« in Lesger (2006), 214–257, der einen spezifischen Ablauf der Informationsverarbeitung postuliert und diesen in seinem Kapitel nachzeichnet: »1. Information was collected. 2. Information was exchanged and compiled. 3. Information was stored and analysed, and new information created. 4. And finally, information was disseminated from the city.« Ebd., 215. Zum Prozess der Kommodifizierung von Wissen siehe Schmidt, Benjamin: »Accumulating the World: Collecting and Commodifying ›Globalism‹ in Early Modern Europe«. In: Roberts, Lissa (Hrsg): *Centres and Cycles of Accumulation in and Around the Netherlands During the Early Modern Period*. Wien 2011, 129–154.

Räume. Darüber hinaus stellten hydrografische Schriften, die sich explizit mit dem Funktionieren des Wassers und seiner Bestandteile auseinandersetzten, theoretische Navigationsschriften und in der Praxis auf See verwendete nautische Handbücher weitere mediale Konfigurationen dar, um über Meer und dessen Nutzung und Handhabung sowohl im Vorfeld als auch im Nachhinein der Explorationsfahrten nachzudenken. Viele der Vorworte und Dedikationen dieser spezifisch nautischen oder kolonialpropagandistisch ausgerichteten Dokumente, welche (abgesehen von den Navigationsinstruktionen) häufig vor, während und nach den verschiedenen Explorationsfahrten publiziert wurden, richteten sich dabei an ein Publikum, das vorwiegend aus einflussreichen Expeditionsinvestoren bestand, eine Leserschaft, die teilweise auch auf ein gewisses navigationstechnisches Vorwissen zurückgreifen konnte. Die Präambeln und Widmungen – beispielsweise an Staatssekretär Francis Walsingham als Mitglied des Privy Council gerichtet oder auch an im Kreis der vermögenden Kaufleute angesiedelte Personen wie William Sanderson adressiert – weisen auf einen zumeist in London oder Amsterdam ansässigen personellen, mit der (vor allem, jedoch nicht ausschließlich) monetären Förderung der Expeditionen betrauten Hintergrund hin. Die zwei Städte bildeten somit nicht nur Mittelpunkte der Informationsverarbeitung und Publikationstätigkeit, sondern fungierten auch als Zentren der Finanz-, (maritimen) Handels-, und Versicherungswirtschaft.<sup>97</sup>

Zurück von den Explorationsfahrten kamen schließlich auch Logbücher. Sie wurden hauptsächlich von den Piloten, oft auch im Auftrag der Explorationsausstatter geführt und dienten, anders als die Reiseberichte, weniger der Nacherzählung der Expedition als vielmehr der Erfassung von (geheim zu haltenden) numerischen Daten für die Navigation.<sup>98</sup> Sie gingen nach Abschluss der Explorationsfahrten zumeist wieder an die für die navigationstechnische und nautische Vorbereitung verantwortlichen Personen zurück und wurden von diesen aufbewahrt.

Viele der Seedokumente und primär die Reisenarrative fanden nach ihrer Erstveröffentlichung in den großen zeitgenössischen Reiseberichtsammlungen Aufnahme. Sie gelangten in die von Richard Hakluyt von 1598 bis 1600 zusammengestellten *Principal Navigations* und wurden teilweise auch in die in der ersten

97 Jonathan Israel schreibt von einem »active, contolling entrepôt« im Gegensatz zu einem »passive general staple [...] of goods«. Israel, Jonathan I.: *Dutch Primacy in World Trade 1585–1740*. Oxford 1989, 15.

98 Piloten sind die für die Navigation verantwortlichen Steuermänner auf den Schiffen.

Hälfte des 17. Jahrhunderts herausgegebene englische (Nachfolge-)Sammlung von Samuel Purchas integriert.<sup>99</sup> Für die Edition in der *America*-Serie (*Grands Voyages*) sowie den *India Orientalis*-Bänden (*Petits Voyages*) der in Frankfurt ansässigen Drucker- und Verlegerfamilie de Bry wurden die Dokumente ins Deutsche und Lateinische übersetzt.<sup>100</sup> Reiseberichte und weitere Schriften fanden damit über die Grenzen der Niederlande und Englands hinaus Verbreitung.<sup>101</sup>

99 In der vorliegenden Arbeit wird mit der bisher in der Forschung als Standardedition geltenden Glasgow-Edition der *Principal Navigations* (1598–1600) gearbeitet: Hakluyt, Richard: *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 Years*. 12 Vols. James MacLehose. Glasgow 1903–1905. (Im Folgenden abgekürzt mit den Siglen PN.) Purchas, Samuel: *Hakluytus Posthumus or Purchas his Pilgrimes. Contayning a history of the world in sea voyages & land-travells, by Englishmen & others. Wherein Gods wonders in nature and providence, the actes, artes, varieties, & vanities of men, with a world of the worlds rarities, are by a world of eywitnesse-authors, related to the world. Some left written by M. Hakluyt at his death. More since added. His also perused & perfected. All examined, abreviated with discourse. Adorned with pictures and expressed in mapps. In fower parts. Each containing five bookes*. London 1625. Siehe weiterführend zum Konnex Hakluyt/Purchas beispielsweise Fuller (1995), insbesondere die Seiten 141–174.

100 Bry, Theodor de; Bry Johann Theodor de; Bry Johann Israel de (Hrsg.): *America*. 13 Bde. Frankfurt am Main; Oppenheim 1590–1634. Merian, Matthäus (Hrsg.): *America*. Teil 14. Frankfurt am Main; Hanau 1630. Bry, Johann Theodor de; Bry, Johann Israel de (Hrsg.): *India Orientalis*. 12 Bde. Frankfurt am Main; Oppenheim 1597–1630. Zu den *Petits* und *Grands Voyages* der de Bry als Informationsgrundlage bisher unübertroffen: Groesen, Michiel van: *The Representations of the Overseas World in the De Bry Collection of Voyages (1590–1634)*. Leiden; Boston 2008. (Zur Betitelung der *America*-Serie als *Grands Voyages* und den *India Orientalis*-Bänden als *Petits Voyages* siehe ebd., S. 7.) Siehe auch zu den Interdependenzen und Relationen zwischen den unterschiedlichen Reiseberichts-sammlungen des 16. und 17. Jahrhunderts – Ramusio/de Bry/Hakluyt/Hulsius/Purchas – z. B. Groesen (2008), 23–49, 343–376, Steffen-Schrade, Jutta: »Ethnographische Illustrationen zwischen Propaganda und Unterhaltung. Ein Vergleich der Reisesammlungen von De Bry und Hulsius«. In: Burghartz (2004), 157–195 sowie die Aufsätze von Joan-Pau Rubiés, Margaret Small und Sven Trakulhun in Carey/Jowitt (2012). Zur Analyse von und zum Umgang mit Übersetzungen in der vorliegenden Arbeit sei angemerkt: Wo nicht aus dem englischen oder niederländischen Original zitiert, sondern mit den deutschen Übersetzungen der de Bry'schen Reisesammlungen gearbeitet wird, wurden die Textstellen mit den Passagen der jeweiligen Edition in der Originalsprache verglichen. Allfällige Abweichungen, Besonderheiten oder Auslassungen werden in Fußnoten markiert. Dies gilt auch für die Arbeit mit den die Ausgaben begleitenden Kupferstichen.

101 Wie Michiel van Groesen in einem Aufsatz zeigt, waren »the diversification of language and the occasional use of multilingualism [...] key elements in the [de Bry-]family's commercial strategy [...], [to] reach out to an international readership.« »Different readerships« – von van Groesen verstanden im Sinne eines Publikums mit unterschiedlichen Sprachkompetenzen, aber auch divergierenden konfessionellen Ansichten – »required different translations.« Siehe Groesen, Michiel van: »Entrepreneurs of Translation: Latin and the Vernacular in the Editorial Strategy of

Im Besonderen zirkulierten sie auch zwischen diesen beiden Ländern, so übersetzte beispielsweise Cornelis Claesz nach der Weltumsegelung des Engländers Thomas Cavendish den dazugehörigen Reisebericht und publizierte ihn in einer Amsterdamer Edition, die wiederum als Grundlage für die deutsche Übersetzung im De-Bry-Band gewählt wurde.<sup>102</sup> Umgekehrt wurden viele niederländische nautische Traktate und Navigationsbücher nach ihrer Ersterscheinung umgehend ins Englische übertragen und in London auf den Markt gebracht. Auch hier wirkten unterschiedliche (kommerzielle) Beziehungen und Kommunikationskanäle, damit der Prozess des Auswählens, Weitervermittels und Erlangens der Seedokumente funktionierte.<sup>103</sup>

---

the De Bry Publishing House«. In: Cook, Harold J.; Dupré, Sven (Hrsg.): *Translating Knowledge in the Early Modern Low Countries*. Zürich 2012, 107–128, Zitate S. 107 ff. sowie S. 127.

- 102 Claesz, Cornelis (Hrsg.): *Beschryvinge vande overtreffelijcke ende wydt-vermaerde Zee-vaerdt vonden Edelen Heer ende Meester Thomas Candish, met drie Schepen uytghevaren den 21. Julij, 1586, ende met een Schip wederom ghekeert in Pley-mouth, den 9. September 1588. [...] Beschreven door eenen die daer mede inde Vlote gheweest is*. Amsterdam 1598. Bereits ein knappes Jahr nach der Weltumsegelung Cavendishs hatte Claesz schon einmal einen kurzen, nur vier Seiten umfassenden Vorbericht davon veröffentlicht: *Coppe, ouergeset wt de Engelsche taele in onse Nederlandtsche spraecke, gheschreuen aen milore Tresorier. Van mr. Thomas Candische [...], weleke in september [...] 1588, met zijne schepen [...] inghecomen is in Pleymuyt*. Amsterdam 1589. Wie noch zu sehen sein wird, fanden beinahe alle der hier untersuchten niederländischen, aber eben auch teilweise englische Reiseberichte (in Übersetzung) sowie kartografische Werke ihre Veröffentlichung über Cornelis Claesz in Amsterdam. Groesen (2008), 120 hält fest: »Claesz was the leading publisher of travel literature in the Dutch Republic around 1600.« Und Lesger (2006), 237 schreibt: »His enormous activity in this field made Claesz's shop the most important storehouse of this kind of material, the place from which information was disseminated about lands [and seas!] far and near, their products, and how to reach them.« [Parenthesebemerkung F. H.]
- 103 Siehe dazu das Kapitel »The Making of the Collection of Voyages« in Groesen (2008), 107–137, zu den Beziehungen zwischen den de Bry und Cornelis Claesz vor allem die Seiten 116–121 sowie zur wichtigen Rolle der gut vernetzten Übersetzerfiguren wie Gotthard Artus auch Groesen (2012). Zu Richard Hakluyt siehe Fuller, Mary C.: »Richard Hakluyt's Foreign Relations«. In: Kuehn, Julia; Smethurst, Paul (Hrsg.): *Travel Writing, Form, and Empire. The Poetics and Politics of Mobility*. New York; London 2009, 38–52. Korrespondenzen zirkulierten ebenso über die Grenzen der jeweiligen Länder hinaus und zeugen von den Informationskanälen, so zum Beispiel im Falle des Briefwechsels zwischen Richard Hakluyt und Gerard Mercator, die sich rege über die maritime Nordostpassage austauschten, oder zwischen John Dee und Mercator. Siehe dazu Taylor (1967), 159–162 sowie Durme, Maurice van (Hrsg.): *Correspondance Mercatorienne*. Anvers 1959, vor allem 130–141 und 156–163. Vgl. auch Tracy, James D.: *True Ocean Found. Paludanus's Letters on Dutch Voyages to the Kara Sea, 1595–1596*. Minneapolis 1980. Briefwechsel sind jedoch nicht Teil der vorliegenden Arbeit. Sie würden bezüglich beigezogener Quellen den Rahmen des Überschaubaren sprengen und quellentheoretisch ein weiteres Feld eröffnen sowie auch thematisch von der hier zentralen Fragestellung wegführen.

Zur Vermittlung von Reiseerlebnissen wurden Text und Bild eingesetzt. Vorwiegend in den englischen Publikationen finden sich vereinzelte Holzschnitte, die auf den Reisen angefertigte Skizzen von Eigentümlichkeiten der Meere und maritimen Kreaturen wiedergeben. Viele der edierten niederländischen Reiseberichte begleiten Kupferstiche, die bei der Veröffentlichung der Journale in den de Bry'schen Reisesammlungen zumeist übernommen, teilweise verändert oder neu kombiniert wurden. Angefertigt wurden diese Stiche im Anschluss an die Explorationen basierend auf den schriftlichen Reiseerzählungen. In den *Grands* und *Petits Voyages* sind sie jeweils im Anhang der Reiseberichte zu finden und nummeriert. Ihnen beigelegt sind mehrere Zeilen umfassende Subskriptionen, die dem Leser Informationen zum Geschehen auf den jeweiligen Stichen liefern und Stellen aus dem vorangegangenen Reiseberichttext entweder als Zitat oder paraphrasierend aufgreifen. Dadurch formen sie im Appendix situiert eigenständige »narrative cycles« der Explorationen.<sup>104</sup> Gerade der Auswahlprozess, in dem entschieden wurde, welche Kupferstiche aus den Originalreiseberichten übernommen, welche verändert, miteinander kombiniert oder komplett neu gestaltet werden sollten, erwies sich als »most intriguing part« der Editionsstrategie bei den de Bry'schen Reisesammelbänden, da dadurch auch bestimmte Elemente der Schifffahrten in diesen bildlichen »narrative cycles« hervorgehoben und besonderes Gewicht erlangen konnten, welches sie möglicherweise im Text nicht besaßen.<sup>105</sup> Die Kupferstich-Bilddarstellungen fingen die »Schaulust«<sup>106</sup> des Rezipienten auf und lockten – oft auch zu Frontispizen transformiert – mit der visuellen Repräsentation von Details aus den Seefahrtserlebnissen sowie unter anderem auch spezifisch maritimen Exotika.<sup>107</sup>

Diese von ihrem Folioformat her eindrücklichen, im Falle der *America-* und *India-Orientalis*-Serie zudem mitsamt zahlreichen Kupferstich-Illustrationen versehenen und ebenso auf Latein erhältlichen, aufwendig produzierten Reiseberichtssammelbände richteten sich an eine gebildete, vermögendere Leserschaft.

104 Groesen (2008), 128.

105 Groesen (2008), 123, 128. Siehe ein Beispiel hierfür in Kapitel 4 dieser Arbeit.

106 Vgl. zum Konzept der »Schaulust«, welches Aspekte der »Lust am visuellen Entdecken« sowie der »Freude am Schauen« fasst und vereint, das bisher noch unveröffentlichte Dissertationsmanuskript von Wyssenbach, Stefanie: *Frische Fische und prunkvolle Bankette: Handeln, Sammeln, Konsumieren und Imaginieren im Antwerpener Stilleben, 1610–1660*. Inauguraldissertation an der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Bern. Bern 2017.

107 Siehe zum Beispiel das Titelpupfer des *America*-Bandes 13, das in einem am unteren Bildrand situierten Durchblick auf die See Segelschiffe umgeben von fliegenden Fischen und sirenenähnlichen Geschöpfen zeigt.

Die einzelnen losen Reiseberichte und kurzen Vorabdrucke der Seefahrten waren hingegen möglichst rasch publiziert, relativ günstig und damit auch für ein breiteres Publikum zu erwerben.<sup>108</sup>

Im Zuge der Explorationsfahrten wurden *sea spots* folglich in verschiedenen medialen Formen (v)erarbeitet, die ihren je eigenen Logiken folgen. Die unterschiedlichen und vielschichtigen Möglichkeiten, Wirkweisen und Potentiale heterogener Bilder, Texte und Karten eröffneten ein Terrain, um imaginierte, gesuchte und bereiste maritime Räume in Europa an Präsenz gewinnen zu lassen und dabei zugleich unterschiedliche Rezipientenkreise innerhalb und außerhalb der Expeditionsinvestorenzirkel wie auch eine vielfältige internationale Leserschaft anzusprechen. Amsterdam und London fungierten im Kontext dieser medialen Aneignungsstrategien im Sinne eines *great staple of news* und boten zusammen mit dem Buchdruck- und Buchmessezentrum Frankfurt die Möglichkeiten für ein solches Publikations- und Disseminationspanorama der neuesten Expeditionsnachrichten und Reiseerzählungen.<sup>109</sup> Im kompetitiven Umfeld der frühen europäischen Expansion nutzten die niederländischen wie auch englischen Herausgeber editorische Strategien, um die von den Seereisen zurückgekommenen Dokumente so zu präsentieren, dass sie eine Geschichte erzählten, welche nicht nur von den Kuriositäten fremder Meere handelte, sondern sich – manchmal ganz direkt, häufig eher subtil – auch mit der aktuellen merkantilen, politischen und kolonialen Situation auseinandersetzte. »Editors [...] imparted to the [...] materials [...] sophisticated concerns of state and war. [...] Travel literature, in this form, diluted pleasure with propaganda«, schreibt der Historiker Benjamin Schmidt und konstatiert für die Niederlande

[a] higher volume and higher profile of narratives appearing in the opening years of the [17th] century. Newly established publishers in the North made much of the freshly

108 Vgl. diesbezüglich das Kapitel »Selling, purchasing, and borrowing: towards an understanding of readership« in Groesen (2008), 309–341. »[A] blend of humanists, merchants, noblemen, magistrates, and clerics [are] the most likely buyers of the [...] monumental collection[s]. [...] [The individual] travel accounts [...] were [...] published quickly, in an attempt to serve a wider audience.« Ebd., 319 f. Ebenso sehr detailliert Groesen (2012).

109 Der Ausdruck *a great staple of news* ist angeregt durch Ben Jonsons London-Theaterstück »The Staple of Newes« (uraufgeführt 1626). Siehe dazu auch Freist, Dagmar: »The Staple of Newes«. Räume, Medien und die Verfügbarkeit von Wissen im frühneuzeitlichen London«. In: Schwerhoff, Gerd (Hrsg.): *Stadt und Öffentlichkeit in der Frühen Neuzeit*. Köln; Weimar; Wien 2011, 97–123.

charted sea-lanes [...] as reported by heroic captains of the young Republic. A sense of occasion encouraged a habit of hyperbole, which, in the climate of the day, meant patriotic extravagance.<sup>110</sup>

Insbesondere die Reiseberichte avancierten zum offiziellen Narrativ der jeweiligen Explorationsunternehmungen. Durch hinzugefügte Vorworte und an präzise ausgewählten, brisanten Stellen platzierte Marginalien konnte ihr politischer und kolonial-merkantiler Gehalt durch die Herausgeber noch verstärkt werden. Doch nicht erst mit der Editionssituation an Land wurde bestimmt, was, wann und wie über die Explorationen berichtet werden sollte. Dies geschah bereits zu einem früheren Zeitpunkt – mit der Produktion der Aufzeichnungen auf den Schiffen:

Editors might take a permissive approach to decisions about which documents to publish, at least for some voyages; but such decisions represented a late stage in shaping of narratives. Well before the voyages themselves were concluded, a number of forces influenced the production of narratives that would establish for a wider audience what had happened, for what reason, and with what meaning. [...] Active management of narratives and their circulation took place not only after the fact and at the hands of censors or editors, who allowed the accounts of utterly disastrous voyages to co-exist with accounts of successful ones; during the voyages themselves, [participants] as well sought to monopolize or at least to supervise the production of narrative, and to secure an authoritative place for narratives that they either produced or controlled.<sup>111</sup>

Der Schreiber der Berichte war Teil eines auf alle Geschehnisse äußerst sensibel reagierenden sozialen ›Schiffskörpers‹ mit seinen Regeln, Ordnungen und Hierarchien.<sup>112</sup> Verschiedene Berichte derselben Expedition konnten in Bezug auf ihren Inhalt und die Darstellung der Ereignisse divergieren, speziell dann, wenn die Verfasser einen unterschiedlichen sozialen Status besaßen oder einer anderen Schiffskompagnie angehörten. Diese Unterschiede im Narrativ einer Reise zeigten sich dabei alles andere als trivial. Es war sowohl für die Expediti-

110 Schmidt, Benjamin: *Innocence Abroad. The Dutch Imagination and the New World, 1570–1670*. Cambridge 2001, 158 f.

111 Fuller (2007), 54, 59.

112 Auf den hier untersuchten Expeditionen fungieren größtenteils die befehlshabenden Kommandanten – oder die von ihnen angeleiteten und supervisierten Schreiber – als Autoren der (publizierten) Reiseberichte. Daneben existieren aber auch Journale der Piloten, von mitreisenden Gentlemen oder von Schiffschirurgen.

onsteilnehmer als auch deren Ausstatter und Auftraggeber von großer Wichtigkeit, wie die Geschichte der Seefahrt erzählt wurde, wem die Schuld bei einem Scheitern zugewiesen oder wer bei einem Gelingen gelobt werden sollte – und wer überhaupt den Entscheid darüber fällte, wie die Definition von Erfolg oder Misslingen aussah. Insbesondere bei Fernreisen stand eine Menge auf dem Spiel, so konnten diese Seefahrten üppigen finanziellen Gewinn generieren, auf der anderen Seite aber auch große Verluste zur Folge haben. Die hier untersuchten Schiffsreisen besaßen teilweise eine Sterblichkeitsrate von 90 Prozent.<sup>113</sup> In diesem Kontext lautete die zentrale Devise: »To control the kinds of knowledge and understanding of [...] often extreme events.«<sup>114</sup> Bei der Abfassung und Verbreitung von Reiseberichten das Narrativ solcher extremen Ereignisse und Vorfälle zu kontrollieren, zu steuern und für die eigenen Zwecke zu instrumentalisieren, stellte das strategische Ziel der Seemächte dar – und dies gelang über das Zusammenspiel der unterschiedlichen »medialen Standorte«: dem Schiff als Ort der Berichterzeugung und den städtischen *entrepôts* Amsterdam und London als Überarbeitungs-, Verfeinerungs- und Editionsstandorten.

---

113 Siehe dazu auch Fuller (2007), 50.

114 Fuller (2007), 56, 60.

## 2 *Challenging maritime spheres of influence*

### England und die Niederlande auf Expansionskurs, 1570–1620

#### 2.1 Maritime Einflussosphären

Um 1500 besegelten portugiesische und spanische Schiffe auf der Suche nach Edelmetallen und neuen Handelsgütern die Meere. Sie bestimmten zu diesem Zeitpunkt das, was in der Forschung als ›frühe europäische Expansion‹ bezeichnet wird. Mit dem Vertrag von Alcaçovas (1479), der Bulle Papst Alexanders VI. (1493) sowie den Verträgen von Tordesillas (1494) und Zaragoza (1529) wurden den beiden iberischen Seemächten durch sowohl weltliche als auch geistliche Regenten ganz spezifische und voneinander abweichende maritime Strecken »vorgezeichnet«, auf welchen sie zu Inseln und Ländern gelangen sollten, die wertvolle Ressourcen versprachen und deren Bewohner aus der Sicht der katholischen Kirche missionsbedürftig schienen.<sup>1</sup> Um ihre kolonialpolitischen Ziele zu erreichen, scheuten weder Portugal noch Spanien den Einsatz militärischer Mittel. Spanien erschloss in Südamerika Gold- und Silberminen, Portugal etablierte im Indischen Ozean sowie in südostasiatischen Gewässern ein Stützpunktsystem, um sich auf diese Weise in den dort bereits florierenden Gewürzhandel einzuschalten.<sup>2</sup>

Wie richtungsweisende Vektoren zogen sich die Routen durch die Meere, welche die iberischen Mächte zu den ihnen in den Verträgen zugesprochenen terrestrischen und insularen Handelsposten und Kolonien führten. Der Vektor

---

1 Wendt, Reinhard: *Vom Kolonialismus zur Globalisierung. Europa und die Welt seit 1500*. Paderborn 2007, 33.

2 Einen guten Überblick über die iberische Expansion, die abgeschlossenen Verträge sowie den Aufbau der Kolonialreiche bietet Wendt (2007), 31 ff. Vgl. weiter auch Seed, Patricia: »Navigating the Mid-Atlantic; or, What Gil Eanes Achieved«. In: Canizares-Esguerra/Seeman (2007), 77–89. Während ein Großteil der Forschung zur frühen europäischen Expansion sich bezüglich nautischer Errungenschaften auf »große Personen« wie Christoph Kolumbus konzentriert, blickt Seed auf weniger bekannte Figuren wie beispielsweise Gil Eanes, dem es Mitte des 15. Jahrhunderts gelungen war, das äußerst schwierig zu navigierende atlantische Gewässer um das Kap Bojador zu umsegeln und so eine Schiffsroute entlang der westafrikanischen Küste in weiter südlich gelegene Gebiete zu etablieren.

Spaniens zeigte nach Westen, derjenige Portugals nach Osten. Dabei waren es vornehmlich die Gewässer um den Äquator und in der südlichen Hemisphäre, die befahren wurden. Während die Land- und Inselräume, welche die Seefahrer »entdeckten«, in den Besitz der Iberer übergehen sollten, machten jedoch weder die Bulle noch die Verträge solche Besitzaussagen zu maritimen Räumen. Diese Meeresräume sollten nicht besessen, sondern im Sinne eines *stewardings* kontrolliert werden. Was den iberischen See- und Kolonialmächten damit zugesprochen wurde, sind – in der Terminologie Philip Steinbergs – maritime »spheres of influence«.<sup>3</sup> Es ereigneten sich

attempts to steward the ocean as a space that, on one hand, is immune to territorial incorporation into individual states or the system of states but that, on the other hand is susceptible to social intervention in pursuit of specific goals. [...] Stewardship [...] embodies an assumption of power. The stewarding entity is presumed to have a right to exert control both over the [...] space being stewarded and over others who might wish to use the stewarded [space as well]. [...] Individual social actors – or communities of actors – may act in their capacity as stewards to temporarily appropriate, manage, and even transform the stewarded space in order to ensure that it continues to serve specified [...] ends.<sup>4</sup>

Da die Meere nicht physisch inkorporiert, abgesteckt und eingehagt werden konnten, zeigte sich die Macht, die die »stewarding entity« in ihrer jeweiligen Einflussosphäre besaß, vielmehr darin, dass sie sich befugt sah, Kontrolle auszuüben – sowohl über den maritimen Raum als auch über all jene, die diesen benutzen wollten. Aneignen, Handhaben und Zurechtkommen (»appropriate, manage«) bedeutete, sich Wind- und Strömungsverhältnisse zunutze zu machen, um so von spezifischen Routen profitieren zu können. Überdies wird das Umformen (»transform«) maritimer Räume besonders gut bei Passagen und Meerengen sichtbar, deren Ufer zur Durchgangsüberwachung fortifiziert werden sollten. *Stewarding* berechnete die Seemächte zudem zu kriegerischen Auseinandersetzungen und Gefechten mit anderen Schiffen, die in die Einflussosphären eindrangen. Das Unterhalten reibungsloser, ungestörter Verbindungs- und Trans-

3 Philip E. Steinberg hat in seinem Aufsatz »Lines of Division, Lines of Connection: Stewardship in the World Ocean«. In: *Geographical Review* 89 (1999), II, 254–264 den Begriff der maritimen »Einflussosphäre« geprägt. Der Aufsatz gilt als richtungweisend für eine neue, auf die maritimen Räume fokussierte Lesart der hier weiter oben genannten Bullen und Verträge.

4 Steinberg (1999), 255, 257, 258. [Parenthesebemerkung F. H.]

portwege markierte dabei das Hauptziel bei der Verwaltung der Einflussphären. Mitte des 16. Jahrhunderts war diese Form der maritimen »stewardship [...] divided between two powers [Spain and Portugal], each operating in its respective sphere of influence [...] [with the] goal of maintaining a friction-free space for transporting imperial troops and commodities«. <sup>5</sup> Doch dies war kein stabiler Zustand, die Situation auf den Meeren veränderte sich stetig. Als »stewarding entity« zu fungieren bedeutete, »[to] act [...] temporarily«. <sup>6</sup> Denn neue Seemächte machten Ansprüche auf bisher nicht besegelte maritime Einflussphären geltend, bereits genutzte Einflussgebiete wurden herausgefordert. Und so waren die maritimen Sphären weniger durchzogen von störungsfreien Segelrouten, sondern zeigten sich vielmehr punktiert – *spotted* – durch zahlreiche Räume der Reibung.

Das Ziel dieses Kapitels ist es, im Folgenden eine Einführung in die Zeitumstände der frühen europäischen Expansion um 1600 zu geben und die in den weiteren Analysen im Zentrum stehenden Explorationsfahrten darin einzuordnen. Dabei wird zugleich das für die vorliegende Arbeit wesentliche Quellenmaterial vorgestellt.

## 2.2 England – Insularität und Expansion

Im Jahr 1527 schrieb Robert Thorne, Kaufmann aus Bristol, in einem Brief an den englischen König Henry VIII.:

Experience proueth that naturally all Princes bee desirous to extend and enlarge their dominions and kingdomes. [...] Scarsely it may bee saide there is any kingdome stable, nor king quiet, but that his owne imagination, or other Princes his neighbours, doe trouble him.<sup>7</sup>

5 Steinberg (1999), 259. Diese Sicht auf die Meere spiegelt allein die Perspektive der europäischen Seemächte wider. Die iberischen – und später englischen und niederländischen – »vectors of connection« (Steinberg (1999), 259) durchkreuzten Gewässer, die zudem von anderen durchfahren wurden, die dieses System der *stewardship* nicht kannten und divergierende Ansichten zur Meeresnutzung besaßen. Dies trifft beispielsweise auf den Indischen Ozean zu, auf dem bereits ein etabliertes Seefahrts-Handelssystem bestand, auf die maritimen Gebiete zwischen den südpazifischen Inseln und Archipelen, die von den insulanischen Indigenen befahren wurden, oder auch auf die Küstenschifffahrt der Indigenen Südamerikas beziehungsweise der Inuit in arktischen Regionen.

6 Steinberg (1999), 257 f.

7 Richard Hakluyt publizierte den Brief Thornes in seiner ersten Reisesammlung *Divers Voyages* (1582). Thorne, Robert: »A Declaration of the Indies and Landes discouered and subdued vnto the Emperour and the king of Portugale [...]«. In: Hakluyt, Richard: *Divers Voyages Touching the Dis-*

Der Wunsch zu expandieren erscheint hier als Grundmaxime eines jeden Königreiches: Angespornert durch die Nachbarmächte – durch Wettkampf und Konkurrenz – und zugleich durch eine eigene, nicht ruhende Vorstellungskraft, verspürten Regenten stets die Unruhe und den Drang in sich, ihre territorialen Besitztümer auszuweiten. Doch »God and nature«, heißt es in Thornes Brief weiter, hätten Henry VIII. und seinen Vorfahren eine ganz spezielle Lage für deren Königreich geschenkt, nämlich

this Realme of Englande, [...] set [...] in so fruitfull a place, and within such limites, that it shoulde seeme to bee a place quiet and aparted from all the foresaid desires [...] for that it is compassed with the Sea.<sup>8</sup>

Das englische Königreich schien demnach von Natur aus »begrenzt« (»within limits«), da das Meerwasser es komplett umschließt. Gerade dieser insulare Status Englands hatte Thorne zufolge bislang eine doppelte Schutzfunktion ausgeübt: Das Meer galt nicht nur den feindlichen Mächten als Grenzwall, den sie, wollten sie England bekriegen, zuerst zu überwinden hatten. Die Funktion des die Insel isolierenden Meeres griff darüber hinaus auch im umgekehrten Sinne. So hatte die See die Regenten des Landes bisher wirksam vor dem Aufflackern solch expansiven Begehrens bewahrt, das doch, wie Thorne zuvor betont hatte, allen Herrschern zueigen war. Umgeben vom – in diesem Verständnis kaum oder nur mühsam und unter großem Aufwand zu bezwingenden – Meer, schienen Englands Könige in besonderer Weise davor gesichert, sich expansiven beziehungsweise kolonialen Phantasien und Begehrlichkeiten hinzugeben.<sup>9</sup>

Doch machte Robert Thorne in seinem Brief auch darauf aufmerksam, dass diese Auffassung des Meeres als »Grenzgürtel« nun, Mitte des 16. Jahrhunderts, überdacht werden sollte. Vor allem aufgrund wirtschaftlicher Motive wäre eine solch exkludierte Rolle nicht mehr länger zum Vorteil Englands. Es sei nun an der Zeit, ebenfalls in den merkantil-expansiven Wettstreit einzusteigen. »In mine opinion, it will not seeme well to leaue so great and profitable an enter-

*couery of America and the Ilands Adjacent [...]*. London 1582. Ediert durch Jones, John W. (Hrsg.): *Divers Voyages [...]*. New York 1971, 27–32, Zitat S. 27 f.

8 Thorne, »Declaration«, in Jones (1971), 28.

9 Vgl. zur Thematik der Grenzfunktion des Meeres im Spätmittelalter zum Beispiel Laget, Frédérique: »L'étranger venu de la mer. Naissance et conscience de la »frontière de mer« dans les îles Britanniques à la fin du Moyen Âge (XIII<sup>e</sup>–XIV<sup>e</sup> siècles)«. In: *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* 117 (2010), I, 177–191.

prise«, schreibt Robert Thorne seinem König deutlich.<sup>10</sup> Denn über das Meer hinauszugreifen, versprach Profit, wie der Kaufmann während seines längeren Aufenthalts in Sevilla, von wo aus er berichtete, mit eigenen Augen sehen konnte.<sup>11</sup>

Ende des 15. und auch noch in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, als Thorne in Sevilla weilte, war England handelstechnisch hauptsächlich auf den europäischen Kontinent ausgerichtet. Die südniederländische Stadt Antwerpen fungierte für London als Drehscheibe, an der englisches Tuch verkauft und im Gegenzug andere Waren wie iberische Kolonialgüter, französischer Wein, Färbemittel und Eisen erworben wurden.<sup>12</sup> Ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wurde diese Handelsverbindung durch die spanisch-niederländischen Auseinandersetzungen und die Gefechte um Antwerpen und den Fluss Schelde jedoch empfindlich beeinträchtigt. In den 1550er-Jahren sanken die Tuchexportzahlen rapide, zugleich litt England unter Hungersnöten und Epidemien. Es mussten neue Absatzmärkte für die englischen Stoffe gefunden werden. Um Abhilfe zu schaffen, erschien das Lancieren maritimer Explorationsfahrten als unumgänglich. 1555 wurde daher die *Muscovy Company* gegründet, die sich um die Suche solcher Absatzmärkte kümmern sollte und von der Krone das Monopol für den Handel mit allen – von London aus gesehen – im Norden, Nordwesten und Nordosten liegenden Gebieten zugesprochen bekam.<sup>13</sup> Die aktive Expansionsphase Englands nahm nun mit mehreren Expeditionen in die arktische See ihren Anfang.<sup>14</sup> Dabei sollten sich die Explorationen ausdrücklich auf die Nordmeere

10 Thorne, »Declaration«, in Jones (1971), 29. Erstes Ziel sollte es sein, die Angelegenheit der Erkundung der Meere in Richtung Norden weiterzuführen, die durch die Reisen John und Sebastian Cabots um 1500 bereits einen Anfang genommen hatte. Bei der Edition des Briefes in den *Divers Voyages* stellte Richard Hakluyt denn auch Dokumente aus dem Kontext der Cabot-Reisen (eine lateinische Abschrift des von Henry VII. ausgestellten *letters patent* und eine von einem Robert Fabian verfasste Notiz zu Sebastian Cabots Reise von 1498) dem Brief Robert Thornes voran.

11 Vgl. diesbezüglich auch die weiteren Informationen, die Thorne nach England lieferte: Thorne, Robert: »The Booke Made by the Right Worshipful Master Robert Thorne, in the Yeere 1527, in Siuill, to Doctor Ley, Lord Ambassadour for King Henrie the Eight [...]«. Ediert in Jones (1971), 33–54.

12 Andrews, Kenneth R.: *Trade, Plunder and Settlement. Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480–1630*. Cambridge 1999 [1984], 6 f.

13 Andrews (1999), 68 f.

14 Unter den in der vorliegenden Arbeit verwendeten Begriffen »arktische See«, »Nord-« und »Eismeer« werden die in heutiger Nomenklatur als eisige Nebenmeere des arktischen Ozeans bezeichneten maritimen Räume gefasst, wie beispielsweise das Weiße Meer, die Barentssee und die Karasee im Nordosten sowie das Gebiet um die Hudson Bay, die Baffininsel und die Meerenge der Davisstraße im Nordwesten.

beschränken; ein Herausfordern iberischer Einflussphären war vorerst nicht intendiert, auch nicht von Elizabeth I., die 1558 den englischen Thron übernahm.

### Expeditionen in den arktischen Norden

Schon bald fand in Briefkorrespondenzen, in unter investitionswilligen Personen zirkulierenden Pamphleten und an den englischen Hof gerichteten (Petitions-) Schreiben eine intensive Auseinandersetzung mit der Denkbarkeit von Seestraßen im polaren Eismeer statt. Dabei wurden vornehmlich schiffbare Nord-Ost-Routen in Betracht gezogen, denn im Gegensatz zu den noch wenig erkundeten nördlichen Küstenlinien Amerikas versprachen die Stationen entlang der Küsten Russlands potentielle neue Absatzmärkte auf dem Weg nach Cathay zu sein.<sup>15</sup> Im Mai 1553 verließ daher die Expedition unter Hugh Willoughby und Richard Chancellor mit drei Schiffen England, um nach einer Nordostpassage zu suchen. Während Willoughby und ein großer Teil der Besatzung beim Überwintern erfroren, gelang es seinem Partner Chancellor zwar, nach England zurückzukehren, jedoch ohne eine Nordostpassage gefunden zu haben. Ähnlich ging es der Expedition Arthur Pets und Charles Jackmans, von der es ebenso nur noch ein Schiff mit dezimierter Crew aus dem Eismeer zurück nach London schaffte. Die Hoffnungen der *Muscovy Company* ruhten daher weiter auf Projekten des Kaufmanns Anthony Jenkinson. Diesem gelang es nach einigen Fahrten in der Tat, ab den 1560er-Jahren den Handel mit Russland zu etablieren. Die Suche nach einer maritimen Passage nach Cathay versandete indes allmählich.<sup>16</sup> Die Explorationsinvestoren richteten ihren Fokus nun zunehmend auf die andere Seite des Polarmeeres – den arktischen Nordwesten.

Unter dem Kommando General Martin Frobishers wurde schließlich im Juni 1576 das Schiff *Gabriel* in die Gewässer um die heutige Baffininsel ausgesandt, wo die Besatzung nach Anzeichen für eine befahrbare Nordwestpassage suchen sollte. Frobisher und seine 18 Seeleute sichteten auf der Höhe von 62°30'N Land sowie einen Eingang, der einer ausgedehnten Bucht oder einer Durchgangspassage glich. Mit diesem Resultat, auf zahlreichen Pergamenten kartografisch verzeichnet, kehrte die *Gabriel* im Oktober wieder nach London zurück. Martin Frobisher trat daraufhin mit Vehemenz vor die Investorenkommission, worüber der Hauptinvestor, Michael Lok, zu berichten weiß:

15 »Regions known loosely as Scythia and Tartary – cold lands, where English woollens might sell well.« Andrews (1999), 66.

16 Andrews (1999), 64–86.

... he [Frobisher] vowed to them absolutlye with vehement wordes, speches and Oathes; that he had founde and discoverid the Straights, and open passage by Sea into the South Sea called Mare de Sur which goethe to Cathay/and by the waye had found divers good ports and harbors for passadge of all the navye of her Majesties Shippes, and affirmed the same by divers arguments of the depthe and culler of the water, the sight of the heade landes one boathe the sides of the Straights at the west end thereof openinge into the broad Sea, called Mar de Sur, and the settinge of the tydes with a fludd frome the west owt of the sayde sowthe Sea/and by divers other arguments by demonstracion in the Cartes and Mappes, which things the Commissioners beleved to be trewe uppon his vehement speches, and oathes of affirmation.<sup>17</sup>

Frobishers Argumente – Tiefenmessungen, Beobachtungen von Strömungen, Gezeiten und Färbungen des Meerwassers – schienen die Kommissionsmitglieder überzeugt zu haben. 1577 wurde erneut eine Flotte in Richtung Norden entsandt. Das Ziel der zweiten Expedition war nun jedoch nicht mehr allein die Fortsetzung der Suche nach einer Passage, sondern auch der Abbau vermeintlichen Golderzes vom insularen Festland. Königin Elizabeth I. hatte dieses Gebiet in der Zwischenzeit mit dem verheißungsvollen Toponym ‚Meta Incognita‘ belegt und die kargen, im Eismeer archipelartig verstreuten Steinfelsen für England in Besitz nehmen lassen. Auf der dritten Expedition von 1578, die beinahe zu einer ausschließlich royalen Unternehmung geworden war (die meisten Investoren waren Mitglieder des Privy Council, Elizabeth I. steuerte königliche Schiffe bei), segelten insgesamt 15 Schiffe – eine für diese Zeit einmalige Explorations-Flottengröße – nach Meta Incognita, um das Erz tonnenweise zurück nach England zu schiffen.<sup>18</sup> Zudem sollte auf Meta Incognita eine kleine Siedlung errichtet werden, für die eine eigens zu diesem Zweck angefertigte Konstruktion eines Hauses – in Einzelteilen auf die verschiedenen Schiffe verteilt – mitgeführt wurde. Das Projekt wurde jedoch vor Ort fallen gelassen, da das Schiff mit den meisten Hausteilen an Bord zuvor einen Eisberg gerammt und gesunken, zudem ein anderes mit den Biervorräten desertiert war. Wäre die Siedlung auf dem karg-eisigen Meta Incognita zustande gekommen, hätte sie die erste englische Kolonie dargestellt.

<sup>17</sup> Lok, Michael: »The doynge of Captaine Furbusher; Amonges the Companyes busynes«. In: McDermott, James (Hrsg.): *The Third Voyage of Martin Frobisher to Baffin Island 1578*. London 2001a, 71–102, Zitat S. 72.

<sup>18</sup> Neben den Seeleuten wurden 155 Minenarbeiter für das Projekt des Erzabbaus verpflichtet und mit an Bord genommen. McDermott (2001a), 12, Anm. 3.

Über alle diese Unternehmungen Frobishers schrieb Kapitän George Best einen ausführlichen Reisebericht. Während er Informationen zur ersten Reise noch aus Erzählungen und Notizen anderer Crewmitglieder zusammenstellte, war Best ab der zweiten Expedition von 1577 selbst mit an Bord, befahl auf der dritten Reise sogar eines der 15 Schiffe. Sein Reisebericht wurde bereits kurz nach Eintreffen der Flotte 1578 in London bei Henry Bynnyman publiziert.<sup>19</sup> Des Weiteren behandelt ein Journal des mitgereisten Gentleman Dionyse Settle die zweite Reise. Ein Crewmitglied namens Thomas Ellis schrieb wiederum einen Bericht der dritten Exploration – beide Texte wurden 1577 beziehungsweise 1578 in London veröffentlicht.<sup>20</sup> Neben den Reiseberichten existieren zudem Logbücher, Skizzen, Reiseinstruktionen des Privy Council, Provisionslisten und Rechnungsbücher.<sup>21</sup>

Auf Martin Frobishers Reisen – die abschließend weder in Bezug auf das abgebaute Erz (das sich schlussendlich als wertlos erwies) noch hinsichtlich der Passagensuche Erfolge für England verzeichnen konnten – folgten 1585, 1586 und 1587 drei weitere Arktisexpeditionen unter dem Kommando des Engländers John Davis. Erneut wurde in einem ähnlichen Gebiet im arktischen Nordwesten nach einer schiffbaren Seestraße gesucht, die nach Cathay und den Molukken führen sollte. Die von Davis zurückgebrachten Informationen und geografischen Daten wurden im Anschluss an die Reisen auf einen durch Emery Molyneux

19 Best, George: *A True Discourse of the Late Voyage of Discoverie, for the Finding of a Passage to Cathaya, by the Northweast, Under the Conduct of Martin Frobisher Generall*. Imprinted by Henry Bynnyman. London 1578.

20 Settle, Dionyse: *A True Reporte of the Laste Voyage Into the West and Northwest Regions, &c. 1577. Worthily Atchieued by Capteine Frobisher of the Sayde Voyage the First Finder and Generall*. London 1577. Ellis, Thomas: *A True Report of the Third and Last Voyage Into Meta Incognita [...]*. Published by Thomas Dawson. London 1578. Materialien zu den drei Expeditionen finden sich ediert in Collinson, Richard (Hrsg.): *The Three Voyages of Martin Frobisher, in Search of a Passage to Cathaia and India by the North-West, A. D. 1576–8, Reprinted from the First Edition of Hakluyt's Voyages, With Selections from Manuscript Documents in the British Museum and State Paper Office*. New York 1963. Materialien ausschließlich zur dritten Exploration wurden neu zusammengestellt und ediert durch McDermott (2001a). Weitere unedierte Dokumente sind unter anderem in der *British Library* in London und den *National Archives* in Kew zu finden. Zum Beispiel National Archives (nachfolgend abgekürzt NA), E 164/35: Exchequer: King's Remembrancer: Miscellaneous Books, Series I. Accounts, with subsidiary documents, of Michael Lok, treasurer, of first, second and third voyages of Martin Frobisher to Cathay by the north-west passage. 1576–1578.

21 In den *Principal Navigations* dokumentiert Richard Hakluyt die englischen Arktisexplorationen äußerst breit und detailliert, in Vol. VII nehmen Dokumente zu den Frobisher-Explorationen die Seiten 158–375 ein. Siehe dazu auch Armstrong, Terence E.: »The Arctic«. In: Quinn, David B. (Hrsg.): *The Hakluyt Handbook*. Vol I. London 1974, 254–260, speziell S. 258.

angefertigten Globus übertragen, der Königin Elizabeth I. im Rahmen einer kleinen Zeremonie feierlich vorgeführt wurde. Des Weiteren dokumentieren drei Reiseberichte das Geschehen. Einer wurde von Davis selbst verfasst, die beiden anderen durch einen Mitreisenden namens John Jane. Sie blieben bis zu ihrer Aufnahme in Richard Hakluyts *Principal Navigations* unpubliziert.<sup>22</sup> Knapp zehn Jahre nach seinen Reisen ließ John Davis überdies eine Schrift mit dem Titel *The Worldes Hydrographical Discription* veröffentlichen. Sie stellt ein äußerst interessantes Dokument dar, repräsentiert sie doch eine der frühesten hydrografischen Schriften, die spezifisch das Eismeer als Objekt des Wissens thematisiert und dabei die durch John Davis und seine Crew durchgeführten Experimente behandelt.<sup>23</sup>

Die beiden Expeditionskomplexe Martin Frobishers und John Davis' zeigen die Investitionspraxis bei den ersten größeren englischen Seeunternehmungen auf. Es waren vornehmlich Kaufleute, die den finanziellen Hauptanteil für die Ausstattung der Explorationen beisteuerten. Auch die einzelnen Schiffe der Flotten befanden sich zumeist in Privatbesitz vermögenderer Kaufleute. Ferner spielten Mitglieder der Gentry eine nicht zu vernachlässigende Rolle im Patronagesystem, die ihrerseits weiterführende Kontakte zu Kosmografen und geografisch gelehrten Personen unterhielten.<sup>24</sup> Als dritter Pfeiler im Finanzierungssystem fungierten einzelne Mitglieder des Privy Council. Bei den frühen Arktisexplorationen investierten insbesondere Francis Walsingham und William Cecil (Lord Burghley) erhebliche Summen und verfolgten die maritimen Reisen mit großem Enthusiasmus. Eine direkte königliche Partizipation stellte sich jedoch erst ein, wenn die anfänglichen Seefahrten gewinnbringende Resultate vorweisen konnten – so unterstützte Elizabeth I. beispielsweise die Frobisher-Expedition erst, nachdem Anzeichen möglicher Golderzfunde bekannt geworden

---

22 PN (1595–1600) Vol. VII, 407 ff.

23 Davis, John: *The Worldes Hydrographical Discription* [...]. London 1595. Die meisten der genannten Dokumente sowie auch ein von John Davis auf der dritten Reise geführtes tabellarisches Logbuch (*Traverse Booke*) wurden von Richard Hakluyt in die *Principal Navigations* integriert, wodurch dem zeitgenössischen Rezipienten, neben dem vertrauteren Genre des Reiseberichtes, neu entstehende Formen des wissenschaftlichen und nautischen Erfassens des (Eis-)Meeres präsentiert wurden. Reiseberichte, *Hydrographical Discription*, Log und weitere Materialien aus dem Explorationskontext Davis' sind ediert in Markham, Albert H. (Hrsg.): *The Voyages and Works of John Davis the Navigator*. New York 1970.

24 So zum Beispiel William Sanderson, Patron von John Davis und gut bekannt mit dem Globenmacher Emery Molyneux.

waren. Das finanzielle Hauptrisiko trugen demnach die Patrons und individuelle sowie in Kompagnien organisierte Kaufleute.<sup>25</sup>

In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts setzten daraufhin Navigatoren wie Henry Hudson, William Baffin, Luke Fox und Thomas James die englische Exploration der arktischen Meere fort, wobei sie zwar bei der Suche nach einer maritimen Passage nach Cathay nicht zu reüssieren vermochten, aber mit ihren ›Entdeckungen‹<sup>26</sup> für den sich ab der Mitte der 1670er-Jahre etablierenden (Pelz-)Handel im Gebiet der Hudson Bay den Grundstein legten.

Dreißig Jahre, nachdem der Kaufmann Robert Thorne dem englischen Regenten Henry VIII. von Sevilla aus berichtet und in seinem Brief über die insulare Rolle Englands reflektiert hatte, griff Kapitän George Best, der mit Martin Frobisher in den arktischen Nordwesten gereist war, in seinem Reisebericht von 1578 den Aspekt der Insularität des nun von Elizabeth I. regierten Englands erneut auf. In der Zwischenzeit, so schien es, hatte sich das Verständnis der Insularität vollständig in sein Gegenteil gewandelt. Die See funktionierte nicht mehr als vor fremden Ankömmlingen und eigenen Expansionsbegehren schützende Barriere. Vielmehr wurden der insulare Status und die Verbundenheit mit dem die eigenen Landesgrenzen umgebenden Meer zu einer Aufforderung – ja gar Verpflichtung – zur Befahrung der See. Kenntnisse auf dem Gebiet der Kosmografie und allem voran der »arte of navigation« seien inzwischen für Seeleute wie für »noblemen« Englands unabkömmlich, denn nun hieß es, wie Best betont: »For that wee being Ilanders, oure chieffest strength consiteth by Sea.«<sup>27</sup>

Es war eine explizit expansive, von England nach außen strebende Bewegung, die mit der See verbunden wurde. England begann sich mit seinem maritimen Können, dessen medialer Verbreitung und Inszenierung eine Legitimationsgrundlage für das Mittun im kolonialen Handelsgeschäft zu schaffen und konstruierte sich eine eigene seefahrerische Identität. Nun wurde nicht mehr auf eine lange Abfolge von Königen rekurriert, die durch das Meer vor expansiven Phantasien geschützt geblieben waren (wie es noch bei Thorne geheißen hatte). Vielmehr wurde eine bis weit in die Geschichte zurückreichende maritime Tradition konstruiert, die mit dem Stichwort der Insularität Englands in Verbindung gebracht wurde. Mit der Publikation und Zirkulation von Werken

25 Zum Finanzierungshintergrund auch Andrews (1999), 13–18.

26 ›Entdeckungen‹, die sie hauptsächlich auch deswegen machten, weil sie in den nordamerikanischen Buchten zumeist unter kläglichen Umständen überwintern mussten.

27 Best, *True Discourse* (1578), *Epistle Dedicatorie*, in Collinson (1963), 22.

wie Richard Hakluyts mehrbändigen *Principal Navigations*, die Kolonial- und Seefahrtsunternehmungen der Engländer bis zu King Arthur im Jahre 517 nach Christus zurückverfolgten und zugleich die ganz aktuellen englischen Expeditionen ausführlich behandelten, wurde, wie Kenneth Andrews treffend schreibt, ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wirkmächtige maritime Identitätsstiftung betrieben: »The idea of a maritime empire did not immediately seize the imagination of the English people, nor did it arise spontaneously. It had to be propagated.«<sup>28</sup>

Mit der Kolonialpropaganda einher ging die Aufforderung zur Gründung von Navigationsschulen und der Abhaltung regelmäßiger nautischer Vorlesungen für das Seefahrtspersonal – vom Kapitän, Piloten bis hin zum Matrosen. Als Vorbild diente die *Casa de Contratación* in Sevilla.

I trust it shall not be impertinent [...] to point at the meanes of breeding up of skilfull Sea-men and Mariners in this Realme. Sithence your Lordship is not ignorant, that ships are to litle purpose without skilfull Sea-men. [...] How needfull it is, that by way of Lectures and such like instructions, these ought to have a better education. [...] In imitation of Spaine [there should be] the like profitable Lecture of the Art of Navigation [in England],

schrrieb Richard Hakluyt in einem an Lord Charles Howard – Mitglied des Privy Council und engagierter Förderer nautischer Institutionen – gerichteten Vorwort des ersten *Principal Navigation*-Bandes.<sup>29</sup> Mit seiner Formulierung »in imitation of Spaine« tangiert Hakluyt die Maxime innerhalb der merkantil- und kolonialpolitisch kompetitiven Konstellation: Nachahmung der bereits erfolgreichen Länder, um diese in einem zweiten Schritt zu überbieten. Denselben Aufruf hatte bereits zuvor John Dees Navigationsschrift *The perfect arte of navigation* von 1577 lanciert, in der Dee ausdrücklich die Gründung einer »Pety-Navy-Royall« empfiehlt.<sup>30</sup> Der Holzschnitt auf dem Titelblatt thematisiert dabei mit einer Fortuna-Occasio-Figur Verlockung und Gewinn des maritimen Ausgreifens auf bildlicher Ebene.<sup>31</sup> Gut ausgebildete Piloten, die für England einen

28 Andrews (1999), 35. Siehe dazu auch ideengeschichtlich das Kapitel »The Empire of the Seas, 1576–1689« in Armitage, David: *The Ideological Origins of the British Empire*. Cambridge 2000, 100–124.

29 Hakluyt, PN (1598–1600) Vol. 1, »Preface to the Second Edition«, xxxiv ff.

30 Dee, John: *General and rare memorials pertayning to the perfect arte of navigation*. London 1577.

31 Weiterführende Analysen des Titelblattes sowie von Dees Navigationsschrift bietet zum Beispiel Cormack, Lesley B.: »Britannia Rules the Waves?: Images of Empire in Elizabethan England«.

von Erfolg gekrönten Überseehandel und gelingende Explorationen garantieren konnten, repräsentierten, so Richard Hakluyts Fazit, »the chief ornament of an island kingdom«. <sup>32</sup>

### Weltumsegelungen, *privateering* und Seegefechte

Nachdem sich Elizabeth I. offiziell mit den niederländischen Provinzen verbündet und den Niederländern Truppen zur Unterstützung im Kampf gegen die spanische Besatzungsmacht zugesichert hatte, gerieten England und Spanien im Jahr 1585 in einen offenen Konflikt zueinander. Zeitgleich folgten englische Seeunternehmungen, die nun in iberische maritime Einflusssphären ausgriffen und nicht mehr bloß nach neuen Segelrouten suchten, sondern auch *privateering* betrieben und spanische Schiffe aufrieben. <sup>33</sup> In diesem Kontext umsegelte Francis Drake als erster Engländer in den Jahren 1577 bis 1580 die Welt. Thomas Cavendish wiederholte die Umsegelung von 1586 bis 1588 mit einer Flotte von drei Schiffen und etwa 120 Mann Besatzung. Während Informationen zu Drakes Seefahrt seinerzeit eher rar waren und mit zeitlicher Verzögerung erschienen <sup>34</sup>, wurde ein Kurzbericht von Thomas Cavendish bereits wenige Monate nach seiner Heimkehr durch Cornelis Claesz, ins Niederländische übertragen, in Amsterdam auf den Markt gebracht. <sup>35</sup> Der Mitreisende Francis Prettie verfasste überdies ein Journal, das infolge seiner Aufnahme in die großen Reiseanthologien der zweiten englischen Weltumsegelung zu erheblicher zeitgenössischer Bekanntheit verhalf. <sup>36</sup>

---

In: Gordon, Andrew; Klein, Bernhard (Hrsg.): *Literature, Mapping, and the Politics of Space in Early Modern Britain*. Cambridge 2001, 43–68. Spezifisch zur Fortunafigur auf Dees Frontispiz Reichert, Klaus: *Fortuna oder die Beständigkeit des Wechsels*. Frankfurt am Main 1985, 13 ff., insbesondere S. 47 und Corbett, Margery; Lightbown, Ronald: *The Comely Frontispiece. The Emblematic Title-Page in England 1550–1660*. London; Henley-on-Thames; Boston 1979, 49–56.

32 Hakluyt, Richard: »Epistle Dedicatory to Sir Walter Raleigh«. In: Martyr, Peter: *De Orbo Novo Petri Martyris*. Paris 1587. Zitiert nach Kinzel, Ulrich: »Orientierung als Paradigma der Moderne«. In: Klein/Mackenthun (2003), 73–94, Zitat S. 79.

33 Andrews (1999), 223–255.

34 Siehe dazu auch Fuller (2007).

35 Claesz, Cornelis (Hrsg.): *Coppe [...]*. Amsterdam 1589.

36 Prettie, Francis: *The admirable Voyage of M. Thomas Candish esquire into the South Sea, and so round about the circumference of the whole earth, begun in the yere 1586, and finished 1588*. London 1588. Dieser Bericht wurde integriert in Richard Hakluyts PN (1595–1600), Vol. XI, 290–347. Die durch Cornelis Claesz herausgegebene niederländische Ausgabe von Francis Pretties *travel account* ist es, welche daraufhin die de Bry für ihre Reisesammlung als Übersetzungsgrundlage wählten: *Beschryvinge vande overtreffelijcke ende wydt-vermaerde Zee-vaerd [...] Amsterdam 1598*. Prettie,

Beide Weltumsegelungsflotten kehrten mit reichlich Kapergut nach England zurück. Philipp II. reagierte auf diese englischen Attacken mit der Entsendung der spanischen Armada, woraufhin es 1588 zum offenen Seegefecht zwischen Spanien und England kam, das die Engländer für sich entschieden. Die maritimen Triumphe wie die Weltumsegelungen und der Sieg gegen die Spanier wurden in England medial zelebriert, doch waren solche Erfolge nicht selbstverständlich: So scheiterte der im Jahre 1591 unternommene zweite Versuch Thomas Cavendishs, via Magellanstraße die Welt ein weiteres Mal zu umsegeln, kläglich. Zahlreiche Besatzungsmitglieder hungerten, erkrankten und wurden aufgrund der auf den Schiffen herrschenden Lebensmittelknappheit im Fretum Magellani ausgesetzt, wo sie schließlich erfrieren mussten. Cavendish und sein Pilot John Davis machten sich gegenseitig für das Misslingen der Expedition verantwortlich – Rivalitäten existierten offenbar nicht bloß zwischen den unterschiedlichen Seemächten, sondern auch innerhalb des aufsteigenden Empires.<sup>37</sup>

---

Francis: »Eygentliche beschreibung der Schifffahrt/die Thomas Candish/ein Edelmann auß Engellandt/vmb den gantzen Erdbodem gethan hat [...] beschrieben durch H. Franciscum Prettie, so in dieser Schifffahrt persönlich mit gewesen/vnd dieselbe neben andern hatt vollenden helffen«. In: de Bry *America VIII* (1599), 1–48. Der De-Bry-*America*-Band 8 beinhaltet vorwiegend englische Reiseerzählungen und feiert zudem mit der Aufnahme von Thomas Cavendishs und Francis Drakes Berichten die ersten beiden erfolgreichen Weltumsegelungen Englands. Zur lateinischen Ausgabe und den Übersetzungsvorgängen siehe Groesen (2008), 407 f.

- 37 Die Proviansituation auf Schiffsreisen um 1600 gestaltete sich oft bereits nach einigen Wochen auf See schwierig. Neben der Unter- war vor allem auch die Mangelernährung ein Problem. Der Skorbut ist wohl die bekannteste Schiffskrankheit, da er in den Journalen häufig beschrieben, als *scharbock* oder *scharbuik* benannt oder schlicht durch seine Symptome wie das Ausfallen der Zähne und die verschiedenen Blutungen und Schwellungen gekennzeichnet wurde. Neben dem Skorbut grassierten jedoch noch viele weitere Krankheiten auf den Schiffen: Beri-Beri, eine ebenfalls durch Mangelernährung (Thyamin-Mangel) ausgelöste Krankheit, oder durch Insektenstiche übertragene fiebrige Erkrankungen wie Malaria. Weiter litten die Crews unter Dysenterie, Amöbenruhr (rote Ruhr), Salmonellenvergiftungen und zahlreichen Darmleiden. Auch wenn die Ursache der mit den Mangelkrankungen einhergehenden Symptome um 1600 noch nicht bestimmt worden war und diese zumeist auf das zu salzhaltige Essen zurückgeführt wurden, war – wie die Notizen in den Journalen wiedergeben – das Bewusstsein dafür vorhanden, dass den Kranken der Verzehr von frischen Früchten, Beeren und gewissen Gräsern und Kräutern Linderung verschaffte. Was die Flüssigkeitszufuhr anbelangt, wurden zumeist Bier, spanischer und französischer Wein sowie Branntwein/Aquavite oder eine andere Form hochprozentigen Alkohols auf den Schiffen mitgeführt. Diese Flüssigkeitsversorgung reichte jedoch vor allem bei mehrmonatigen Reisen nicht aus und die Mannschaft musste auf das in Fässern transportierte Süßwasser umsteigen. Dieses verdarb aber oft bereits nach kurzer Zeit in den hölzernen Fässern, wenn die Route in tropisches Klima führte. Es waren häufig diese Momente der Umstellung von Bier/Wein auf Wasser, bei denen bakterielle Darminfektionen auftraten. Vgl. zu den Krankheiten und zur Trinkwasser- und Proviansituation Ketting (2005), 91 ff. und 126.

Über die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts hinweg schrieb sich England peu à peu in den Kolonialhandel ein: In Nordamerika wurden englische Siedlungen aufgebaut, die nach anfänglichen, ziemlich gravierenden Schwierigkeiten doch zu stabileren Kolonien in Virginia führten, die vor allem Tabak als Handelsgut hervorbrachten. Für den Handel mit südostasiatischen Gütern wurde die *English East India Company* gegründet. Doch England sah sich im maritimen Geschäft harter Konkurrenz gegenübergestellt, hatte sich doch zeitgleich eine neue, bisher noch in Allianz mit England gegen Spanien und Portugal kämpfende, ganz junge Nation als äußerst erfolgreiche und gut organisierte Seemacht etabliert: die Niederlande.

### 2.3 *Strijden voor onafhankelijkheid* – die Niederlande im Aufstieg zur Seemacht

Seit dem 15. und über das gesamte 16. Jahrhundert hinweg waren die Niederländer vor allem in den maritimen Handel im baltischen Seeraum involviert und dominierten dort den Bereich der Massenguttransporte.<sup>38</sup> Die nördlichen Provinzen Holland und Zeeland exportierten in den speziell dafür angefertigten bauchig gebauten Schiffen, den sogenannten Fluiten, Meersalz, französischen Wein und Hering in den baltischen Raum, von wo sie vorwiegend mit Getreide, Bauholz, Flachs, Hanf und Leder beladen wieder zurücksegelten.<sup>39</sup> Während der Norden der Niederlande in den sogenannten *bulk-trade* investierte, wurde im Süden des Landes, in Brabant und Flandern, der Handel mit Luxusgütern wie Stoffen und Glaswaren vorangetrieben, wobei ein spezifischer Fokus auf die vor Ort in südniederländischen Werkstätten vorgenommene Veredelung und Weiterverarbeitung dieser Materialien gerichtet war. Vor allem die Stadt Antwerpen fungierte hier, in den spanischen Niederlanden, als handwerkliches und kommerzielles Zentrum sowie als Hauptsitz vieler Kaufleute.<sup>40</sup>

38 Israel (1989), 18 ff. Jonathan I. Israels Monografie ist ein Standardwerk zur niederländischen Expansion. Vgl. weiter auch ders.: *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477–1806*. Oxford 1995.

39 Israel (1989), 18 ff. »Die Bezeichnungen ›Fluite‹ oder ›Vliete‹ (zu ›fließen‹) entstanden [...] für eine Schiffsform, die in Hoorn im nördlichen Holland entwickelt wurde. [...] Bereits zu Anfang der Entwicklung überstieg die Tragfähigkeit dieses [...] dreimastigen Frachtschiffes die der sonst üblichen Schiffe erheblich.« Dudszus, Alfred; Henriot, Ernest: *Das Schiffstypenlexikon. Schiffe, Boote, Flöße unter Riemen und Segel*. Hamburg 1983, 103.

40 Israel (1989), 27 f. Siehe zum (Kolonial-)Handel in den Südniederlanden und spezifisch zu Ant-

Mit dem Aufbegehren der niederländischen Provinzen gegen die spanische Herrschaft und dem offenen Ausbruch der Unabhängigkeitsrevolte im Jahr 1572 wurde der merkantile Alltag jedoch empfindlich gestört. In den 1580er-Jahren und insbesondere nach der spanischen Rückeroberung Antwerpens 1584/85 (sowie den damit einhergehenden Rekatholisierungsbemühungen) verließen viele Kaufleute, Handwerker, Gelehrte, Drucker und Künstler den niederländischen Süden in Richtung Frankfurt, Hamburg, Köln, London und Rouen. Angehörige der »merchant élite« emigrierten jedoch nicht nur nach den südwestdeutschen Städten und nach England, sondern ließen sich auch in den nordniederländischen Provinzen nieder. Damit fand ein Verschieben von Wissen und Kapital zugunsten der nördlichen Niederlande statt.<sup>41</sup>

Der niederländische *strijd voor onafhankelijkheid* erhielt im Jahr 1590 entscheidenden Aufwind, als sich Philipp II. entschloss, Truppen abzuziehen und seine militärische Aufmerksamkeit vermehrt auf das hugenottische Frankreich zu verlagern.<sup>42</sup> Dies nahmen die Niederlande zum Anlass, sich für eine militärische Generaloffensive vorzubereiten. Von 1592 bis 1597 wurde eine Serie von Angriffen lanciert, anhand derer es gelang, wichtige Städte und Gebiete wie Deventer und Zutphen an der IJssel, Nijmegen und Groningen sowie das nordöstliche Gebiet um die Ems zurückzuerobern. In diesen knapp sieben Jahren erlebten die Vereinigten Provinzen ein bedeutendes wirtschaftliches Wachstum, was wiederum den Aufbau einer starken Flotte ermöglichte.<sup>43</sup> Ab den 1590er-Jahren begann sich damit der niederländische Handel im baltischen Seeraum merklich zu diversifizieren. Von nun an landeten neben den Fluiten mit schwerer Fracht auch solche an, die wertvolle Waren zumeist südlicher Provenienz wie Pfeffer, Feigen,

---

werpen beispielsweise Stols, Eddy: »Mercurius met een exotische maraboet. De Antwerpse koloniale handelsmetropool in de zestiende en zeventiende eeuw«. In: Verberckmaes, Johan (Hrsg.): *Vreemden vertoond. Opstellen over exotisme en spektakelcultuur in de Spaanse Nederlanden en de Nieuwe Wereld*. Madison 2002, 3–66 sowie den Katalog: Van der Stock, Jan (Hrsg.): *Antwerp. Story of a Metropolis, 16th–17th Century*. Gent 1993.

41 Israel (1989), 28 ff.

42 »The [...] pressure of the 1580s suddenly lifted with Philip II's decision of 1590 to switch his priorities, go over to the defensive in the Netherlands, and intervene in the civil war in progress in France. [...] In 1590 the famed Spanish army of Flanders [...] marched into France leaving only skeleton forces to face the Dutch.« Israel (1989), 38.

43 Vgl. dazu und für eine Karte der aus spanischem Besitz zurückeroberten Gebiete Israel (1989), 38 ff. »In seven years the United Provinces had not only been made secure and effectively doubled its territory but had emerged as a European great power in terms of its military and naval strength.« Ebd., 40.

Zucker, Mandeln, Olivenöl und Gewürze transportierten.<sup>44</sup> Voraussetzung für diesen gesteigerten Transport südlicher Kolonialwaren in den baltischen Raum war das Interesse, das die Niederländer vor dem Hintergrund der gelungenen territorialen Rückeroberungen und der ökonomischen Progression den weiter weg gelegenen Meeresräumen des Atlantiks und des Pazifiks entgegenzubringen begannen.<sup>45</sup> Die Vereinigten niederländischen Provinzen und damit vornehmlich der Standort Amsterdam avancierten für Kaufleute und Investoren nun verstärkt zu einer »potential base for long-distance[-voyages]«. <sup>46</sup>

Zeugnis davon gibt die 1595 in Amsterdam veröffentlichte *Reysgheschrift* Jan Huygen van Linschotens, ein Bericht, der eine Vielzahl an Angaben zu den portugiesischen Segelrouten nach ostindischen und asiatischen Gewässern sowie Notizen über das Funktionieren des iberischen Pfefferhandels beinhaltet. Damit fanden nautische wie auch merkantile Informationen aus portugiesisch-spanischen Quellen Verbreitung, die bis dahin in den Niederlanden nicht zugänglich gewesen waren – in den Worten des Historikers Benjamin Schmidt »a behind-the-scenes account of the Habsburg world empire«. <sup>47</sup> Die Vorstellung, regelmäßige Handelsfahrten in Richtung eines südöstlichen Raumes mit Blick auf dessen neue Waren und Märkte, vornehmlich die molukkischen Gewürzinseln, zu etablieren, zeigte sich für viele niederländische Kaufleute äußerst attraktiv. Bereits 1593 hatten Balthasar de Moucheron und der Antwerpener Händler Dirk van Os bei einem Treffen mit Prinz Maurits und anderen Regierungsvertretern eine mögliche maritime Route diskutiert, die über den arktischen Nordosten zu diesem Handelsraum führen sollte. <sup>48</sup> Kurz darauf, in den Jahren 1594, 1595 und 1596, unternahmen die Niederländer unter der kaufmännischen Leitung von ebenjenem Jan Huygen van Linschoten, dem Autor der *Reysgheschrift*, und mit Willem Barents als Piloten Explorationen, die zum Ziel hatten, eine

44 Israel (1989), 48–52.

45 Israel (1989), 50.

46 Israel (1989), 40.

47 Schmidt (2001), 153. Linschoten, Jan Huygen van: *Reysgheschrift van de Navigatien der Portugaloysers in Orienten [...]*. Amsterdam 1595. Der katholisch geborene Jan Huygen van Linschoten war mit 16 Jahren von Enkhuizen aus nach Sevilla aufgebrochen, um Spanisch zu lernen, hatte daraufhin dem Erzbischof von Goa gedient und als »Factor for the King's Pepper« auf den zu der Zeit spanisch kontrollierten Azoren gearbeitet. Der Historiker Benjamin Schmidt zeigt auf, dass Linschotens eigenes Ziel wohl eher nicht das Ausspionieren der iberischen Mächte gewesen war, sondern das Sammeln und Bekanntmachen exotischer *naturalia* und *artificialia*, denen er auf seinen Reisen begegnet war. Siehe dazu Schmidt (2001), 151–157.

48 Siehe dazu Zandvliet (2002), 22 f.

solche Nordostpassage zu finden. Waren diese auch nicht von Erfolg gekrönt, so fanden die Karten und Berichte der Seefahrten medial dennoch eine große Verbreitung.<sup>49</sup>

### 1598 – das Jahr der Explorationsfahrten

»There was nothing gradual about the emergence of the Dutch world-trade entrepôt«, betont der Historiker Jonathan Israel.<sup>50</sup> Auch wenn diese Aussage etwas überspitzt formuliert sein dürfte, trifft die Beobachtung eines in kurzer Zeit massiv anwachsenden Interesses am maritimen Fernhandel zu. Besondere Bedeutung kam dabei dem Jahr 1598 zu. Nach der erfolgreichen territorialen Rückeroberungsserie von 1592 bis 1597 und der damit einhergehenden wirtschaftlichen Stabilisierung wurden in den niederländischen Provinzen diverse *trading companies* gegründet, die sich dem Handel mit überseeischen, primär südostasiatischen Produkten verschrieben.<sup>51</sup> Doch um aus kapitalintensiven und

49 Auf der dritten Exploration 1596 sah sich die Crew Barents' durch das vereiste Meer zur Überwinterung auf Novaja Zemlja gezwungen. Mannschaftsmitglied Gerrit de Veer verfasste darüber einen ausführlichen Reisebericht, der 1598 in Amsterdam mit vielen Kupferstichen gedruckt und veröffentlicht wurde sowie ein Jahr darauf in den *De-Bry-India Orientalis*-Band 3 einging. Veer, Gerrit de: *VVaerachtighe Beschryvinghe van drie sylagien, ter werelt noyt soo vreemt behoort [...]* Amsterdam 1598. Ediert in Naber, L'Honoré (Hrsg.): *Reizen van Willem Barents, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijp en anderen naar het Noorden (1594–1597)*. Erste Deel. 's-Gravenhage 1917, 1–178. In der *De-Bry*-Ausgabe wurde dieser Bericht durch Gotthard Artus ins Deutsche übersetzt: Veer, Gerrit de: »Drey Schifffahrten der Holländer [...], durch das Mittnächtigsche, oder Eißmeer, darinnen viel vnerhörte Ebentewer«. In: *de Bry India Orientalis III* (1599), 173–234. Zur lateinischen Version, Übersetzungs- und Zirkulationsprozessen siehe Groesen (2008), 409 f. und 414. Im Jahr 1602 brachte überdies Levinus Hulsius de Veers Reisebericht mitsamt Kupferstichen auf Deutsch (in eigener Übersetzung des Originals) in Nürnberg auf den Markt. Die englische Edition erschien 1609: Veer, Gerrit de: *The true and perfect description of three voyages, so strange and wonderfull [...] by the ships of Holland and Zeeland*. London 1609. Willem Barents zeichnete überdies eine Karte des nordöstlichen Eismeer, die 1598 posthum (Barents verstarb nach dem Überwintern auf der Heimreise) von Cornelis Claesz publiziert wurde. Die Schiffe unter Jan Huygen van Linschoten hatten eine andere Route als Willem Barents eingeschlagen. Linschoten verfasste den Bericht *Voyagie [...]*. Franeker 1601. Davon existiert eine deutsche Edition aus dem 18. Jahrhundert in Adeling, Johann C. (Hrsg.): *Geschichte der Schifffahrten und Versuche welche zur Entdeckung des Nordöstlichen Weges nach Japan und China von verschiedenen Nationen unternommen worden [...]*. Halle 1768, 102–166 und 171–220.

50 Israel (1989), 17.

51 Jonathan I. Israel gibt eine mit dem iberischen Handelsembargo zusammenhängende Erklärung dafür: »The sudden proliferation of Dutch enterprise in the East Indies was a phenomenon of the years 1598–9 and was largely due to the exclusion of the Dutch from the Lisbon spice market.«

stets äußerst risikoreichen Fernreisen aussichtsreiche Handelsfahrten und lohnende Unternehmungen zu generieren, mussten schnelle und möglichst sicher befahrbare maritime Routen gefunden werden. Wie auf einen imaginären Startschuss hin, einer ›Regatta‹ gleich, wurden daher zahlreiche Explorationsfahrten durch die unterschiedlichen *voorcompagnieën* lanciert, die zum Ziel hatten, neue und schnellere maritime Routen zu und Handelsstandorte an den Molukken zu erkunden – alle in demselben Jahr 1598.<sup>52</sup>

Zusammen mit weiteren Kaufleuten gründete Balthasar de Moucheron nach seinen Arktisunternehmungen die *Zeeländische Middelburg Kompagnie*. Diese stattete Mitte März 1598 zwei Schiffe aus, die – mit dem angeheuerten erfahrenen englischen Piloten John Davis an Bord – via Kap der Guten Hoffnung in Richtung Indischer Ozean segelten. Den Endpunkt der Reise markierte Achin (das heutige Aceh) an der Nordwestspitze Sumatras. Der Reisebericht von John Davis gibt über dortige Reichtümer und Waren sowie Maßeinheiten und Zahlungsmittel Auskunft und beschreibt die Marktplätze, welche jeden Tag derart hoch frequentiert würden, wie dies in den Niederlanden und England nur zu den saisonalen Märkten geschehe. Da die kleine niederländische Flotte jedoch, wie Davis schreibt, in einen durch die Einheimischen und dort ansässige Portugiesen organisierten Hinterhalt geriet, kehrte sie ohne Waren und mit stark dezimierter Mannschaft wieder in die Provinz Zeeland zurück.<sup>53</sup> Ebenfalls im März 1598, jedoch von Amsterdam aus, lancierte die *Oude Kompagnie* eine Exploration mit insgesamt acht Schiffen. Cornelisz van Neck als Admiral und Wybrand van Warwijck als Vizeadmiral segelten über den Indischen Ozean in Richtung Java und Molukken, wo sich die Flotte aufteilte und in südostasiatischen Gewässern nach Inseln suchte, an denen sie Handel betreiben konnten. Beladen mit Gewürzen und einer Vielzahl an Porzellanwaren kehrten die Schiffe wieder nach Amsterdam zurück. Ein anonymen Reisebericht, der eine Collage von Erzählungen aus den Vorkommnissen auf den unterschiedlichen Schiffen und an den diversen

---

Israel (1989), 68. Eine noch etwas differenziertere Begründung, die europäische Pfefferhandelsverträge und den Anstieg der Pfefferpreise in die Argumentation miteinbezieht, bieten Bruijn, Jaap R.; Gaastra, Femme S.; Schöffer, Ivo: *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*. Vol. I. Introductory Volume. The Hague 1987, 2.

52 Im Folgenden werden mehrheitlich nur die in Bezug auf ihre zeitgenössische mediale Verbreitung und damit für die Untersuchung der vorliegenden Arbeit wichtigsten Explorationen ausführlicher erwähnt. Siehe zu den *voorcompagnieën* allgemein Bruijn/Gaastra/Schöffer (1987), 1–6 sowie Zandvliet (2002), 37 ff.

53 Davis, John: »A briefe Relation of Master John Davis, chiefe Pilot to the Zelanders in their East-India Voyage, departing from Middleborough the fifteenth of March, Anno 1598«. In: Markham (1970), 132–156.

Inseln sowie einen Appendix mit der Erklärung verschiedener malayischer Ausdrücke beinhaltet, wurde noch im Jahr 1600, gleich nach der Ankunft des letzten Schiffes im Amsterdamer Hafen, durch Cornelis Claesz veröffentlicht.<sup>54</sup> In dem Gemälde *De terugkomst in Amsterdam van de tweede expeditie nar Oost-Indië* (1599) hielt überdies Hendrick C. Vroom einzelne der zurückgekehrten und im Hafen ankernden Schiffe fest.<sup>55</sup> Das eindruckliche Gemälde, das vier Schiffe der Flotte im Detail (sogar einzelne der Matrosen sind in den Wanten kletternd auszumachen) vor der Stadtsilhouette Amsterdams zeigt, ist eines der ganz frühen *marine paintings* oder *parade pictures* des niederländischen Malers Hendrick C. Vroom – und weist nicht zuletzt auf die zeitgenössische Wichtigkeit von van Necks Seereise hin. Die Expedition gilt unter materiellen Gesichtspunkten als erste wirklich erfolgreiche niederländische Molukken-Seefahrt und sollte damit auch zu einer Art Startexpedition für den darauffolgenden Handel der *Vereinigden Oostindischen Compagnie* mit Ostindien werden.<sup>56</sup>

Während die zwei vorangegangenen nach Südosten steuernden Explorationen Zeeland beziehungsweise Amsterdam im Frühjahr 1598 verlassen hatten, startete gut drei Monate später, Ende Juni 1598, eine niederländische Flotte von fünf Schiffen unter der Leitung General Jacques Mahus und Simon de Cordes', die in Richtung Westen segeln sollte. Ihr Auftrag lautete, die Magellanstraße zu durchfahren, an den Molukken zwischenzulanden und daraufhin über das Kap

54 [Neck, Jacob C. van; Warwijck, Wybrand van]: *Journael ofte Dagb-register [...]*. Amsterdam 1600. Ein Jahr darauf, 1601, wurde der Bericht im de Bry'schen *America*-Band 11 publiziert. [Neck, Jacob C. van; Warwijck, Wybrand van]: »Eygentlicher Bericht vnd warhafftige Beschreibung der ganzen vollkommenen Reyse oder Schifffart/so die Holländer mit Acht Schiffen in die Orientalische Indien/sonderlich aber in die Javanische vnd Molukische Inseln/als Bantam, Banda, vnd Ternate, &c. gethan haben [...].« In: de Bry *India Orientalis V* (1601), 1–66. Siehe Groesen (2008), 413–415.

55 Vroom, Hendrick Cornelisz: *De terugkomst in Amsterdam van de tweede expeditie nar Oost-Indië, 19 juli 1599*. 102,3 x 218,4 cm. Öl auf Leinwand. Siehe: <https://www.rijksmuseum.nl/nl/collectie/SK-A-2858> (zuletzt besucht am 12.04.2019).

56 Im Reisebericht wurde diese Vorausschau bereits wirkmächtig evoziert und zugleich implizit zur Herausforderung portugiesischer Handelsmonopole aufgerufen. Denn die an den südostasiatischen Archipelen gehandelten Gewürze wurden im Vergleich zu den Waren, die bis zum Handelsembargo über Lissabon ihren Weg nach den Niederlanden gefunden hatten, als frischer und wertvoller deklariert – der Direktimport damit als eine verlockend lukrative Investitionssparte angepriesen: »Nach diesem seyn wir mit Freuden [...] ankommen/vnnd haben abgeladen/endlich zu Amsterdam die Muscatnüsse/bey grossem zulauff des Volcks/in Säcke gefasset/vnd in die Kauffhäuser gebracht/welche Muscaten in der warheit so frisch waren/daß man Oele darauss pressen kondte/welches so gut war/daß man noch nie dessgleichen auß Lissabon gebracht hat.« Neck/Warwijck in de Bry *India Orientalis V* (1601), 46.

der Guten Hoffnung wieder zurückzukehren – folglich eine erste niederländische Weltumsegelung zu vollführen. Sie wurde von der in Rotterdam stationierten *Südniederländischen Kompagnie* ausgerüstet, einem Zusammenschluss von aus Flandern und Brabant emigrierten Kaufleuten. Erstaunlicherweise verließ nur eine Woche danach eine weitere Flotte den Rotterdamer Hafen – mit genau demselben Ziel: das erste Mal für die Niederlande die Welt zu umsegeln. Ihr Geldgeber war jedoch die *Magellan Kompagnie*, bestehend aus Amsterdamer und Rotterdamer Kaufleuten.

Die Schiffe der ersten Flotte Jacques Mahus und Simon de Cordes' verloren sich während ihrer Reise aus den Augen. Nur eines von ihnen – die *Glaube* unter dem Kommando von Kapitän Sebald de Weert – sollte den Heimathafen wiedererreichen und auch dies erst, nachdem es nach monatelangen Strapazen im Fretum Magellani umgekehrt und über den Atlantik zurückgesegelt war. Trotz des Misserfolgs erschien bereits kurz nach der Rückkehr ein Bericht von der Reise und den Erlebnissen auf dem Schiff.<sup>57</sup> Dem Generalobersten der zweiten Flotte hingegen, Olivier van Noort, gelang sein Vorhaben, worauf der nautische Erfolg der ersten niederländischen maritimen Weltumrundung unverzüglich mediale Verbreitung fand. Ein Vorabdruck mit dem Titel *Extract oft kort verhael wr het groote Journael*, der die wichtigsten Eckpunkte der Navigation vorwegnahm und den Triumph der ersten gelungenen *omvaart* verbreitete, wurde in aller Eile nach der Ankunft van Noorts im September 1601 veröffentlicht.<sup>58</sup> Daraufhin folgte 1602 ein ausführlicher, über hundert Seiten umfassender und durch viele Kupferstiche ergänzter Reisebericht.<sup>59</sup>

57 Jansz, Barent: *Wijloopigh verhael [...]*. Amsterdam 1600. Der Bericht von Barent Jansz und viele weitere Dokumente finden sich ediert in Wieder, Frederick C. (Hrsg.): *De reis van Mahu en de Cordes door de Straat van Magalhaes naar Zuid-Amerika en Japan 1598–1600*. 3 Bde. 's-Gravenhage 1923–25. Die Verleger de Bry nahmen diesen sowohl in die deutsche als auch die lateinische Ausgabe des *America*-Bandes 9 auf. Jansz, Barent: »Historische Relation Oder Eygentliche vnd wahrhaftige Beschreibung/alles deß jenigen so den 5. Schiffen/welche im Junio deß 1598. Jars/zu Rotterdam abgefertiget worden/mit dem Vorhaben/durch das Fretum Magelanum, nach den Molukischen Inseln zufahren/auff der Reyse/biß auff den 7. September deß 1599. Jars begegnet«. In: de Bry *America IX* (1601), 3–72. Die lateinische Version basiert auf dieser durch Gotthard Artus angefertigten deutschen Übersetzung des niederländischen Originalberichts. Siehe Groesen (2008), 415–417.

58 Noort, Olivier van: *Extract oft kort verhael wr het groote Journael [...]*. Rotterdam 1601.

59 Noort, Olivier van: *Beschryvinghe vande Voyagie om den geheelen Werelt Cloot, ghedaen door Olivier van Noort van Utrecht, Generael over vier Schepen [...]*. Rotterdam; Amsterdam 1602. Materialien sind ediert in Ijzerman, Jan W. (Hrsg.): *De reis om de wereld door Olivier van Noort 1598–1601*. 2 Bde. 's-Gravenhage 1926. Der Bericht van Noorts wurde unverzüglich von den de Bry als separat gebundenenes *Additamentum* ihrem Band 9 der *America*-Serie angefügt. Er bildete so für den

### Die *Verenigde Oostindische Compagnie* und die Erkundung der Le-Maire-Straße

Nach den diversen – mehr oder weniger – erfolgreichen und im Wettkampf zu einander lancierten Explorationen wurde schließlich im März 1602, nach einem letzten Treffen der wichtigsten Vertreter der *voorcompagnieën* in Den Haag, die Gründungsurkunde der *Verenigten Oostindischen Compagnie*, kurz VOC, aufgesetzt. Die Kompagnie sollte künftig zentralisiert – und unter Monopolsgehalt – den Handel mit dem südostasiatischen Raum abwickeln.<sup>60</sup> Dies brachte, die nautische wie handelstechnische Organisation betreffend, einige Veränderungen mit sich. So wurde von nun an die Ausbildung der Steuermänner beinahe ausschließlich in Schulen in Amsterdam und Flushing (Vlissingen) übernommen, womit insbesondere Amsterdam zu einem Zentrum wurde, in dem erfahrene und gut ausgebildete niederländische Hochseepiloten angeheuert werden konnten.<sup>61</sup> Weiter musste das gesamte Expeditionsmaterial nach der Rückkehr der Flotten stets nach Amsterdam zurück, wurde dort ausgewertet und konzentriert im Ostindienhaus aufbewahrt, das als eine Art hydrografisches Depot fungierte. Innerhalb kurzer Zeit zeigte sich das klar organisierte Unternehmen der VOC als ebenso nautisch erfolgreich wie monetär ertragreich. Wesentliche Handelsgüter wurden Seide, Porzellan, Pfeffer, Gewürze und gegen Ende des 17. Jahrhunderts auch Tee. Die niederländischen VOC-Schiffe dienten jedoch nicht nur

---

Leser auf interessante Weise eine Art *sequel* mit einem *happy endings* zu der vorangegangenen gescheiterten niederländischen *omvaart* Mahus und de Cordes'. Noort, Olivier van: »Warhafftige vnd eygentliche Beschreibung der langwirigen/sörglichen vnd gefährlichen Schiffarth/so Oliuier von Nort/General Oberster vber 4. Schiffe/auff welchen 248. Mann/mit Kriegsrüstung vnd Profiandt nach Notturfft wol versehen gewesen/durch das gefehrliche Fretum Magellanum, vmb die gantze Kugel der Welt in dreyen Jaren/wunderbarlich gethan vnd verrichtet hat/darinn alles/so im diese zeit vber begegnet/vmbständiglich auffgezeichnet/vnd erzehlet worden«. In: de Bry *America IX Additamentum* (1602), 3–130. Zur lateinischen Version siehe Groesen (2008), 417. Der Bericht von dieser ersten niederländischen Weltumsegelung wurde 1625 in die englische Anthologie *Hakluytus Posthumus or Purchas his Pilgrimes* von Samuel Purchas integriert. Weitere Informationen zur Editionssituation und Rezeption von van Noorts Weltumsegelung auch in Schnall, Uwe: »... vnd ein jeden vermahnet/ein Exempel daran zu nemen.« Bemerkungen zur Dezimierung der Besatzungen durch Disziplinarmaßnahmen auf Langreisen des 16. Jahrhunderts, besonders während der Weltumsegelung des Olivier van Noort 1598 bis 1601«. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 14 (1991), 357–372.

60 »The States General formally established the new Company with a monopoly of all Dutch trade east of the Cape of Good Hope.« Israel (1989), 70.

61 Siehe zur nautischen Ausbildung der Piloten, zur Kartenproduktion und Fahrtenorganisation bei der VOC äußerst detailliert Zandvliet (2002) und Parthesius (2010). Siehe weiter zur VOC auch Bruijn/Gaastra/Schöffers (1987).

als Gütertransporteure, sondern wurden auch als Seestreitkräfte eingesetzt. 1605 eroberten die Niederländer von den bisher im Indischen Ozean Handel treibenden Portugiesen die wichtigsten Gewürzinseln des molukkischen Archipels – Ambon, Ternate und Tidore.<sup>62</sup> Viele der niederländischen Schiffsreisen waren zudem explizit auf portugiesische Porzellan- und Gewürztransportkonvois angesetzte Kaperfahrten.<sup>63</sup>

Rivalitäten existierten aber nicht nur zwischen Spanien/Portugal und den Niederlanden, sondern auch innerhalb der sich neu formierenden niederländischen Seemacht selbst. Obschon mit der VOC eine einzelne, zentral organisierte Kompagnie den niederländischen Handel mit den Inseln im südostasiatischen Gewässer übernommen hatte und damit die in den 1590er-Jahren gegründeten sich rivalisierenden *voorcompagnieën* aufgelöst worden waren, bestanden weiterhin ein kommerzieller Wettkampf und eine erhebliche innerniederländische Konkurrenzsituation. Denn das Monopol, das die VOC für den Handel mit den Molukken für sich beanspruchte, und die Rigidität, mit welcher die Kompagnie dieses verfocht, blieb in den Niederlanden nicht unhinterfragt. Vor allem einflussreiche Antwerpener Emigranten, die zuvor mit hohen Beträgen in die VOC investiert hatten, wehrten sich zunehmend gegen deren aggressives merkantiles Gebahren und damit zugleich gegen den großen Einfluss der Stadt Amsterdam.<sup>64</sup> Die Möglichkeit, das Monopol, das sich laut der Charter ausdrücklich auf bestimmte maritime Fahrwege bezog,<sup>65</sup> auf praktischem Wege zu umgehen, sah man – einmal mehr – im Finden einer neuen Meeresroute zu den südostasiatischen Han-

62 Israel (1989), 72 f.

63 Viele Untersuchungen, die sich der wirtschaftshistorischen (Erfolgs-)Geschichte der niederländischen VOC annehmen, vernachlässigen die Thematisierung der Gewaltmaßnahmen, welche die Handelskompagnie gegen Einheimische und portugiesische See- und Kaufleute zur Erlangung ihrer Ziele einsetzte. Neuere Forschungen aus der Kunstgeschichte sind es, die diesen Punkt über den Fokus auf die gehandelten oder gekaperten Güter und Objekte aufarbeiten. Siehe zum Beispiel Hochstrasser (2004/2007/2010) sowie Swan, Claudia: »Fortunes at Sea: Mediated Goods and Dutch Trade, Circa 1600«. In: Burghartz, Susanna; Burkart, Lucas; Göttler, Christine (Hrsg.): *Sites of Mediation. Connected Histories of Places, Processes, and Objects in Europe and Beyond, 1450–1650*. Leiden; Boston 2016, 373–405.

64 »It is [...] true that most of the really large individual investments, notably those of Isaac le Maire (f85,000) [and] Dirk van Os (f47,000) [...] were made by *émigrés* from Antwerp.« Israel (1989), 71.

65 »With this charter, which was to remain in force for 21 years, the States-General transferred important rights to the Company, the most important being the sole right of the Company to fit out ships for trade east of the Cape of Good Hope or through the Straits of Magellan.« Bruijn/Gaastera/Schöffers (1987), 6.

delsstationen. Mit dem Vorhaben, eine solche neue Route zu etablieren, startete denn auch 1615 eine kleine Flottenunternehmung unter der Führung von Wilhelm Schouten und Jacob Le Maire. Initiiert und ausgerüstet wurde sie durch den einflussreichen Brabanter Kaufmann Isaac Le Maire. Bei der Gründung der VOC noch einer der größten privaten *shareholder*,<sup>66</sup> machte er sich nun daran, die Amsterdamer Großkompagnie herauszufordern.

Im Juni 1615 segelten sein Sohn Jacob Le Maire und Wilhelm Schouten von Texel aus los. Ihre Route sollte sie noch ein Stück südlicher vom Fretum Magellani in den Pazifik führen. Obschon sie auf der Reise einige Beschwerlichkeiten zu bewältigen hatten, gelang es ihnen schließlich, das von ihnen beim Vorüberfahren so benannte Kap Hoorn zu umsegeln. Damit gelangten sie über die Schifffahrtsstraße, die fortan Le-Maire-Straße heißen sollte, in die Südsee – ohne die von der Monopolsroute betroffene Magellanstraße passiert zu haben. Im südostasiatischen Gebiet angekommen, wurden ihre Schiffe und Waren jedoch umgehend von Beauftragten der VOC konfisziert. Zudem wurden Schouten und Le Maire im Geleit der Konkurrenzflotte Joris van Spilbergens, der im Auftrag der VOC zu einer Weltumsegelung gestartet war, über den Indischen Ozean nach Amsterdam zurückgeführt, wobei Jacob Le Maire auf der Heimreise verstarb. Die Unternehmung, das VOC-Monopol zu durchbrechen, war somit gescheitert und Isaac Le Maire geriet in einen langandauernden Rechtsstreit mit den Vertretern der VOC. Dennoch – oder gerade deswegen – erlangte Wilhelm Schoutens akribisch nach Tagen gegliedertes Bordbuch, das die gesamte *omvaart* schildert und vor allem für die Beschreibungen des pazifischen Raumes äußerst detaillierte und interessante Informationen in Bild (Kupferstiche) und Text liefert, erhebliche Aufmerksamkeit, als es 1618 publiziert und bereits ein Jahr später in deutscher Übertragung in Band 11 der *America*-Serie aufgenommen wurde.<sup>67</sup>

66 Israel (1989), 71.

67 Schouten, Willem: *Journal Ofte Beschrijvinghe van de wonderlike reyse, ghedaen door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn, inde Jaren 1615. 1616. en 1617. [...]*. Amsterdam 1618. Maire, Jacob le: *Spiegel Der Australische Navigatie [...]*. Amsterdam 1622. Spilbergen, Joris van: *Oost ende West-Indische Spiegel Der 2. Leste Navigatien/ghedaen inden Jaeren 1614. 15. 16. 17. ende 18. [...]* in *wat gestalt Ioris van Speilbergen door de Magellanes de werelt rontom gesyelt heeft [...]*. Leiden 1619. Die Berichte, Hintergrundinformationen und viele weitere Dokumente finden sich in: Engelbrecht, Willem A.; Herwerden, Pieter J. van (Hrsg.): *De ontdekkingsreis van Jacob Le Maire en Willem Cornelisz. Schouten in de jaren 1615–1617. Journalen, documenten en andere bescheiden*. 2 Bde. 's-Gravenhage 1945. Warnsinck, Johan C. M. (Hrsg.): *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen 1614–1617*. 2 Bde. 's-Gravenhage 1943. Schon 1619 wurde der Reisebericht von Wilhelm Schouten im De-Bry-America-Band 11 herausgegeben: Schouten, Wilhelm: »Tag Register Oder Eigendliche Beschreibung der wunderbarlichen Reyse/welche ein Holländer Wilhelm

## 2.4 Folgen für die maritimen Einflussphären

Rücken die Verschiebungen und Neuerungen der maritimen Einflussphären für die Zeit zwischen 1570 und 1620 in den Blick, so ist besonders die Ausdehnung der Einflussphären auf die Nordhalbkugel augenfällig. Besegelten die iberischen Seemächte fast ausschließlich äquatoriale und südliche Gegenden, zeichnen sich die Unternehmungen der Niederländer und Engländer dadurch aus, dass sie die Seefahrer in nördliche Meeresgebiete führten. Routen durch das arktische Meer erschienen zu Beginn vor allem deshalb als attraktiv, da sie den neuen Seemächten die Gelegenheit boten, den iberischen Einflussphären auszuweichen. Allerdings avancierte das Eismeer daraufhin immer mehr zu einem eigenständigen verheißungsvollen Möglichkeitsraum. Das Routensuchen in arktischen Gewässern geriet in den 50 Jahren von 1570 bis 1620 zu einem Schwerpunkt der englischen und niederländischen Explorationsunternehmungen. Aber auch die sich in der südlichen Hemisphäre unter spanischer oder portugiesischer Vorherrschaft befindenden Einflussphären wurden herausgefordert. Dies geschah auf unterschiedliche Weise: Zum einen durchkreuzten vor allem die Niederländer im Indischen Ozean und im Handelsraum um die Molukken bestehende portugiesische Schifffahrtsvektoren.<sup>68</sup> Zum anderen – und dies macht neben den Expeditionen in den Norden den zweiten Explorationsschwerpunkt der Zeit um 1600 aus – zeigte sich das Herausfordern maritimer Einflussphären durch englische und niederländische Weltumsegelungen. Auf diesen durchsegelten sie die Gewässer des südlichen Atlantiks, gelangten durch das Fretum Magellani in den Pazifik, durchquerten diesen entlang verstreuter Inselketten bis zu den Molukken, um via Indischen Ozean, vorbei am Kap der Guten Hoffnung und anschließend die Westküste Afrikas hochschiffend wieder ihre Heimathä-

---

Schouten von Horn/innerhalb dreyen Jahren/nemlich 1615. 1616. 1617. verrichtet hat. Wie er den ganzen Erdboden vmbsegelt/vnd gegen Mittag der Magellanischen Strassen eine neuwe in die Süder See erfunden habe«. In: de Bry *America XI* (1619), 1–35. Siehe dazu und zur lateinischen Version Groesen (2008), 464 f. Joris van Spilbergens Reisejournal fand Aufnahme im Appendix von Band 11: Spilbergen, Joris van: »Warhafftige Beschreibung der wunderbaren Schifffahrt [...]«. In: de Bry *America XI Appendix* (1619), 5–38. Dazu Groesen (2008), 469.

68 Im Zusammenhang mit den niederländischen Kaperfahrten im Indischen Ozean verfasste Hugo Grotius im Auftrag der VOC 1604 ein Schriftstück mit dem Titel »De jure praedae commentaris«. Dieser unveröffentlichte Kommentar zum Prisen- und Beuterecht wurde daraufhin zum Kapitel zwölf von Grotius' 1608 zum ersten Mal erschienenen Traktat *De Mare Liberum*, in welchem er sich zur Nicht-Greifbarkeit der Meere äußerte und für einen allen Seemächten offenstehenden maritimen Handel eintrat. Siehe dazu Swan (2016).

fen zu erreichen. Durch die Weltumsegelungen wurden demnach gleich mehrere Routen und Einflussphären tangiert.

Die Verflechtung und Kombination unterschiedlicher Schifffahrtsstrecken markierte den expansiven Leitgedanken der Zeit, der zugleich auch derjenige der neu-aufsteigenden Seemächte war. Ozeanbecken sollten miteinander verknüpft, weltumspannende Routen gefunden werden. Eine äußerst wichtige Rolle spielten dabei die Meerengen, Passagen und Seestraßen. So fungierte die Suche nach ihnen als Hauptantrieb für die frühen Explorationen des arktischen Nordens. Seestraßen bildeten unerlässliche Bindeglieder für jegliche Weltumsegelung. Und die Meerenge des Fretum Magellani stellte als Teil der VOC-Monpolroute eine entscheidende Passage dar – im doppelten Wortsinn: eine verbindende Seestraße und damit auch einen zentralen Abschnitt in schriftlichen Verträgen und Statuten.

In der Bündelung des Vorangegangenen zeigen sich die Suche nach und die Rivalität um maritime Routen – und damit eine erste Hochzeit des spezifischen Seefahrtsklassifikationstyps der Explorationsfahrten – als zentrales Moment im hier gewählten Untersuchungszeitraum. Konkurrenz und Wettkampf wirkten als Triebkraft und produktive Stimulatoren der europäischen Expansion. *Sea spots* erlangten mehr und mehr Bedeutung und rückten damit in das Bewusstsein der expandierenden Mächte. Die Meere wurden zu einer Kontaktzone – sowohl auf praktischer als auch auf diskursiver Ebene. Vor diesem Hintergrund zeigt die vorliegende Arbeit im Folgenden Aspekte der Wahrnehmung und Darstellung maritimer Räume auf; beginnend mit der zentralen und allem zugrunde liegenden Frage nach dem Verständnis von Navigation und ihrer medialen Inszenierung.

## 3 Auf hoher See

### Navigation und Distanz

#### 3.1 Domestizierung der Meeresräumlichkeit

»The spaciousness and tracklessness of the sea is an object of dread. [...] Navigation [...] renders the spacious seas useable by reducing their expanse to a network of routes of sail.«<sup>1</sup> Ricardo Padron

#### Was bedeutet Navigation?

Im Jahr 1561 wurde das Navigationsbuch des Spaniers Martin Cortés, durch Richard Eden ins Englische übertragen, in London veröffentlicht, nachdem der Pilot Stephen Borough ein spanisches Exemplar davon aus Sevilla nach England zurückgebracht hatte.<sup>2</sup> Auch Pedro de Medinas *Arte de Navegar* fand 1581 eine englische Übersetzung. Medinas Abhandlung gilt als eines der bedeutendsten und einflussreichsten Bücher über die Kunst der Navigation. Zum ersten Mal 1545 im spanischen Valladolid publiziert, wurde es mehrfach ins Französische, Italienische, Englische und Niederländische übersetzt.<sup>3</sup> In den Proömien ihrer jeweiligen Werke führen Cortés und Medina die Navigation ein, stellen sie dem Leser vor. Die Seefahrt wird als Kunst der Künste gelobt, indem sie verschiedene

<sup>1</sup> Padron (2004), 83.

<sup>2</sup> Cortés, Martin: *The Arte of Navigation [...] Translated out of Spanyshe into Englyshe by Richard Eden*. Imprinted at London: In Powles Church yarde, by Richard Jugg, printer to the Quenes maiestie. London 1561.

<sup>3</sup> Medina, Pedro de: *Arte de nauegar*. Valladolid 1545. Insgesamt wurde das Werk vierzehnmal ins Französische, dreimal ins Italienische, viermal ins Niederländische und zweimal ins Englische übertragen und publiziert. Siehe dazu Schilder, Günter: *Monumenta Cartographica Neerlandica*. Vol. VII. Alphen aan den Rijn 2003, 145 ff. Erste Ausgabe in niederländischer Sprache: Medina, Pedro de: *De Zeevaert oft Comste van ter Zee the varen*. Antwerpen 1580. Weitere Editionen durch Cornelis Claesz in Amsterdam 1589, 1592 und 1598. Erste englische Ausgabe: Medina, Pedro de: *The Arte of Navigation [...] And nowe newly translated out of Spanish into English by John Frampton*. By Thomas Dawson, dwelling at the three Cranes in the Vinetree, and there to be solde. London 1581. 1595 erschien bei Thomas Dawson nochmals eine überarbeitete Edition.

miteinander vereint und die Erkenntnisse aus deren Kombination gewinnbringend zu nutzen vermag:

Amonge all artes the arte of Nauigation is more excellent then others, for it doth not onely communicate with them, but doth shut vp into it, the most principall of them, that is to say, Arithmeticke, Geometrie, and Astrologie. [...] And that this arte hath his beginning and greatnes among other artes, it appeareth by three reasons following. The first, by reason of his subtiltie. The second, by reason of his certaintie. The third, by reason of his profit.<sup>4</sup>

Auf einer dreistufigen Skala kommentiert Medina das hochstehende Wissen und die Raffinesse, welche die Navigation ausmache, die Verlässlichkeit ihres Gelingens und den daraus resultierenden Profit, welcher sich sowohl in der Erlangung materieller Güter als auch der Ausweitung immaterieller Wissensbestände offenbare:

I say there is no art of any that man vseth, so profitable [...] as this art of Nauigation is, [...] because by it we haue knowledge of diuerse and sundrie things in the worlde, and also of the trade with all partes of the worlde.<sup>5</sup>

Neben und oft zeitlich noch vor der Übersetzung iberischer Navigationsschriften begannen im 16. Jahrhundert vermehrt auch eigene Navigationswerke auf dem englischen und niederländischen Markt gedruckt zu werden.<sup>6</sup> Sie gaben exakte Definitionen davon, was unter Navigation zu verstehen sei. So schreibt John Dee:

The Arte of Navigation, demonstrateth how, by the shortest good way, by the aptest Direction, & in the shortest time, a sufficient Ship, betwene any two places (in passage Nauigable), assigned: may be conducted: and in all stormes, & naturall disturbances chauncyng, how, to vse the best possible meanes, whereby to recouer the place first assigned.<sup>7</sup>

4 »The preamble by the author vpon the Arte of Nauigation, wherein is declared the great excellencie of the said arte«. In: Medina, *The Arte of Nauigation* (1581), unpaginiert.

5 Medina, »Preamble«, in *The Arte of Nauigation* (1581), unpaginiert.

6 Siehe dazu Harkness, Deborah E.: *The Jewel House. Elizabethan London and the Scientific Revolution*. New Haven; London 2007, vor allem 97–141; Ash, Eric H.: *Power, Knowledge, and Expertise in Elizabethan England*. Baltimore; London 2004; Taylor Eva, G. R.: *The Haven-Finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*. New York 1957; Schilder (2003), 25–76 und 145–158.

7 Dee, John: »Mathematicall Preface«. In: Billingsley, Henry (Hrsg.): *The Elements of Geometrie of the Most Auncient Philosopher Euclide of Megara [...]*. London 1570, unpaginiert.

William Bourne formuliert: »Navigation is how to direct ones course vpon or thorow the sea, where he findeth no path to any place assigned, and how to atayne the porte or place appointed.«<sup>8</sup> Und John Davis artikuliert: »Navigation is that excellent Art which demonstrateth by infallible conclusion how a sufficient Ship may bee conducted the shortest good way from place to place by Corse and Trauers.«<sup>9</sup> Verschiedene Aspekte der Navigation treten wiederholt in den Vordergrund:

- Die Auffassung der Navigation als Kunst, indem sie verschiedene mathematische Wissenssegmente miteinander vereint sowie theoretisches Wissen und Anwendung in der Praxis eine Verbindung eingehen lässt.<sup>10</sup>
- Die Konstruktion hochseetauglicher Fortbewegungsmittel und deren sichere Handhabung.
- Das Prinzip der Verbindung zweier Punkte, eines Anfangs- und eines Endpunktes einer Reise. Dies gilt als Hauptgrund und Hauptziel der Navigation.

8 Bourne, William: *A Regiment for the Sea: Conteyning most profitable Rules, Mathematical experiences, and perfect knowledg of Nauigation [...]: most needefull and necessairie for all Seafaring men and Trauellers, as Pilotes, Mariners, Marchants [...]*. Imprinted at London by Thomas Hacket, and are to be solde at his shop in the Royall Exchaunge, at the Signe of the Greene Dragon. London 1574. Ediert in Taylor, Eva G. R. (Hrsg.): *A Regiment for the Sea and Other Writings on Navigation by William Bourne of Gravesend, a Gunner (c. 1535–1582)*. Cambridge 1963, 115–281, Zitat S. 139. Der Mathematiker und Kanonier William Bourne betont in seiner »Dedication to Edwarde Earle of Lincolne, Lord High Admirall of England und Captayne generall of the Queenes Maiesties Seas and Nauy Royall« und auch in seinem »Preface to the Reader« die Wichtigkeit, gute, verständliche Instruktionen vor allem für die einfachste Sorte der Seemänner zu produzieren. In seinem Navigationshandbuch sollen daher navigationstechnische Instrumente, ihre Namen und ihr Gebrauch vorgeführt werden, von dem viele Seeleute bis anhin nur wenig oder falsches Wissen besäßen und oft praktisch nicht damit umgehen könnten. Explizit erwähnt Bourne, dass sein Buch mehr und noch bessere Informationen beinhalte, als es dasjenige des Spaniers Martin Cortés täte. Bourne, *Regiment* (1574), in Taylor (1963), 137–142.

9 Davis, John: *The Seamans Secrets [...] Newly corrected by the author Iohn Dauis [...]*. London 1607. Ediert in Markham (1970), 229–337, Zitat S. 239. Eine exzellente Übersicht über die im Spätmittelalter und der frühen Neuzeit publizierten englischen Navigationsschriften bietet die Bibliografie von Adams/Waters (1995). Vgl. auch die niederländischen Navigationsschriften, u. a. Waghen-aer, Lucas W.: *T'eerste deel vande Spieghel der zeevaerdt [...]*. Christoffel Plantijn. Leiden 1584. Digitalisiert durch die Universitätsbibliothek Utrecht: <http://bc.library.uu.nl/node/169> (zuletzt besucht am 12.04.2019). Und Stevin, Simon: *De havenvinding*. Tot Leyden: in de Druckereye von Plantiin, by Christoffel van Ravelenghien. Leiden 1599.

10 Navigation ist eine *art de faire*, sie beinhaltet Wissen, das sich zuversichtlich in die Praxis umsetzen lässt. Siehe dazu Kinzel (2003), 73–94: »Navigation besteht [...] darin, ein Schiff zu führen und zu steuern; sie ist zugleich eine Kunst und eine Wissenschaft, das heißt, es handelt sich um eine Praktik, die Wissen impliziert, und um ein Wissen, das den praktischen Zwecken einer *techné* dient.« Ebd., 75.

- Die Überwindung der maritimen Strecke in kürzestmöglicher Zeit und damit die Transformation von Raum zu Distanz.
- Die Gewährleistung von Orientierung auf dem Meer, welche eine mögliche Wiederholbarkeit der zurückgelegten Strecke impliziert.

Das Prinzip der Verbindung zweier Punkte, die Überwindung einer maritimen Strecke sowie die mit Orientierung zusammenhängende Wiederholbarkeit einer einmal zurückgelegten Route spielen als Kernelemente der Navigation ineinander und geben Auskunft darüber, welche Art der Meeresperzeption mit dem Navigationsverständnis korreliert. Die See wird als ein Element verstanden, dessen Überwindung im Vordergrund steht. Damit wird das Meer nicht nur auf der physischen und praktischen Ebene zu einem Raum, der durch die Möglichkeit seiner Überquerung Verbindung generiert, sondern es repräsentiert auch auf diskursiver Ebene einen Raum, über den hinweg Imaginationen, Begehren, Macht, Wissen... projiziert werden können, »a space *across* which [something] was to be projected.«<sup>11</sup> Die Sicht »über Meer hinaus« auf etwas, das die Seefahrer am anderen Ende erwartet, transformiert vor allem das Ankommen (wie noch zu zeigen sein wird oft auch im Sinne des Heimkehrens) zu einem äußerst stark besetzten Motiv. Im Ausdruck der Navigation wird ein zu Erreichendes stets mit angesprochen, wobei – und dies soll spezifisch auch die vorliegende Arbeit darlegen – der zu erlangende Raum durchaus selbst auch ein maritimer sein konnte.

Am partikulärsten für das der Theorie der Navigation zugrunde liegende Meeresverständnis erweist sich die damit einhergehende partielle Transformation von Räumlichkeit zu Distanz.<sup>12</sup> Meer wird abschnittsweise in eine zielgerichtete, messbare und befahrbare Strecke übersetzt, die zu einem definierten terrestrischen, insularen oder eben auch – aus dieser Strecke herausstechenden – maritimen Zielpunkt einer Reise führen sollte.<sup>13</sup> Wie Ricardo Padron bemerkt, wirkte dabei das Richtungsgebende der Navigation, das Zielführende ihrer Bewegung gegen eine einschüchternde maritime Räumlichkeit. Der theoretische Grundgedanke der Navigation verwandelt die See in eine zurücklegbare Entfernung und versucht mit diesem Prozess einhergehend eine Domestizierung des Meeres zu erlangen.<sup>14</sup> Als interessanter Exkurs dazu liest sich die Pazifik-Exploration

<sup>11</sup> Steinberg (2001), 38.

<sup>12</sup> See wird streckenweise zum »space of distance [...], [an] abstract space to be crossed«. Steinberg (2001), 49.

<sup>13</sup> Vgl. zu der dem europäischen Navigationsgedanken zugrunde liegenden Frage »wie weit?« den äußerst lesenswerten Aufsatz von Ulrike Strasser (2010).

<sup>14</sup> »[Navigation] understand[s] »space« as the route one takes to get from one place to another. [...]

Alvaro de Mendanas: Im Jahr 1595 hatte der spanische *Adelantado* den Piloten seiner Armada vor In-See-Stechen eine Karte ausgeteilt, begleitet von einer mündlich ausgesprochenen Vorschrift, alleine nach dieser zu segeln. Aus dem Bericht des Obersteuermanns geht hervor:

The Adelantado ordered the Chief Pilot to make five charts for the navigation, one for himself and four for each of the Pilots. He was not to show more land on them than the coast of Peru from Arica to Payta, and two points north and south, on one side or the other, the one in 7° and the other in 12°, and 1,500 leagues to the west of Lima, which, he said, was the extreme distance in longitude of the islands of which he was going in search.

Außer diesen Anhaltspunkten fehlte jedwede andere Angabe – »as the better to arrive [...] no more land was to be delineated lest some ship should steer to or desert to it«. <sup>15</sup> Einem maritimen Itinerar gleich, war dies doch eine außergewöhnliche Karte, die nicht bereits gesammeltes Wissen über den Pazifik – auf der vorangegangenen Expedition gesichtete Inseln und Atolle – akkumuliert, sondern die Visualisierung von Informationen auf das Mindeste reduziert; eine Karte, die lediglich Anfang- und Endpunkt der Reise referenziert. <sup>16</sup> Besonders eindrücklich kulminiert hier die Konstruktion des Meeres hin zu schiffbarer Distanz. Doch Mendanas Karte erwies sich, wie sich auf See sehr schnell herausstellen sollte, als empirisch völlig unbrauchbares Navigationsmaterial, welches jegliche möglichen Referenzpunkte und das (wahrlich mühsam ersegelte) Wissen aus der vorangegangenen Expedition auslöschte <sup>17</sup> und dadurch die gesamte spanische Flotte regelmäßig in Gefahr brachte. Der Übertragungsvorgang zeigt sich hier schlicht als zu radikal.

---

Pilots [...] needed to find their way. [...] Although [Pedro de] Medina may wonder at the spaciousness of the sea [in his *arte de navegar*], he does so only to praise the art of navigation, which makes it possible to domesticate this spaciousness.« Padron (2004), 81 ff.

15 Die Karte selbst ist nicht erhalten und wird nur als schriftliche Beschreibung repräsentiert, indem sie Erwähnung im Reisebericht des hauptverantwortlichen Steuermanns der Flotte findet. Quiros, Pedro Fernandez de: »Narrative of the Second Voyage of the Adelantado Alvaro de Mendana, by the Chief Pilot«. In: Markham, Clements (Hrsg.): *The Voyages of Pedro Fernandez de Quiros, 1595 to 1606*. Vol. I. London 1904, 3–146, hier S. 10.

16 Vgl. in diesem Kontext Padron (2004), 54: »The maker of an itinerary map selects as his or her chosen objects of representation, privileged travel destinations and the routes that connect them. All other aspects of the territory [...] are usually excluded.«

17 Alvaro de Mendana hatte bereits 1568 eine Reise in den Pazifik unternommen, auf der er ebenjene Inseln »entdeckt« hatte, die er nun 1595 wiederzufinden hoffte.

Im Folgenden werden jedoch keine als praktische Navigationshilfen gedachte Karten und Schriften analysiert, vielmehr soll es um Aspekte der Repräsentation bereits vollzogener, gelungener Bewältigung maritimer Distanz gehen. Wie wurden die Triumphe der Navigation für den seefahrtstechnischen Laien visualisiert und in welcher Form begleitete die optisch-kartografische Inszenierung der Navigationskunst die Reiseberichte? Mit dieser Frage findet ein Fokuswechsel von der navigationstechnischen Praxis auf die diskursive Darstellungsebene statt.

### 3.2 Weltumsegelungen: erfolgreiche Bewältigung maritimer Distanz und deren kartografische Repräsentation

Ein schmaler Strich zieht sich über die von zwei Kompassrosen und den von ihnen ausstrahlenden Navigationslinien »überdeckte« Südsee hinweg. Auf der Karte *Tabula Hydrographica Maris Australis Vulgo del Zur* (Abb. 1) als »Wilhelm Schoutens Weg« beschriftet, führt ebenjener Strich ausgehend vom Porto Desire an der Südostküste Südamerikas, obschon einige Ausbuchtungen und Schlangelinien beschreibend, den Betrachter doch direkt und zielgerichtet über die Weite des Pazifiks nach Neuguinea und den Molukken.<sup>18</sup> An zwei Stellen wird die Linie durch die Abbildung eines Schiffes ergänzt, dessen Zeichnung – mit durch den von achtern kommenden Wind geblähten Segeln und dem unbeirrt nach Westen zeigenden Bugspriet – den Eindruck steten Vorwärtskommens, einer zielgerichteten Bewegung nach den Gewürzinseln, noch verstärkt. Der Weg des Schiffes ist von kleinen Inseln mit dem sie umgebenden, schraffierten Küstengewässer gesäumt, welche die Linie gleichsam wie an einer dünnen Schnur miteinander zu verbinden scheint. Während der nördlich und südlich dieser Linie durch den Kartenzeichner vollends leer belassene Meeresraum einen wirkmächtigen Eindruck immenser Weite vermittelt, ist es gerade dieser einge-

18 *Tabula Hydrographica Maris Australis Vulgo del Zur* in Schouten in de *Bry America XI* (1619). Die Karte wurde von den de Bry aus dem niederländischen Original übernommen: Schouten, *Journal ofte Beschryvinghe* (1618), in Engelbrecht/Herwerden (1945), Eerste Deel, 139–218, Karte Blz. 172. Die Karte gibt es noch einmal in einer vergrößerten, auf den letzten Abschnitt vor den Molukken fokussierten Version. Siehe spezifisch zu diesen zwei Pazifikkarten mit der Spur der *Eendracht*, welche in den Reisebericht Schoutens integriert sind, die Ausführungen in Engelbrecht/Herwerden (1945), Tweede Deel, 103 f. Abbildungen in Engelbrecht/Herwerden (1945), Eerste Deel, Blz. 172 und Blz. 201. Vgl. für Zoomansichten auch das Digitalisat der John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island: <http://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/detail/JCBMAPS~1~1~1741~103680002:-Mappe-von-der-Sudsee,-zeigt-an-was> (zuletzt besucht am 12.04.2019).

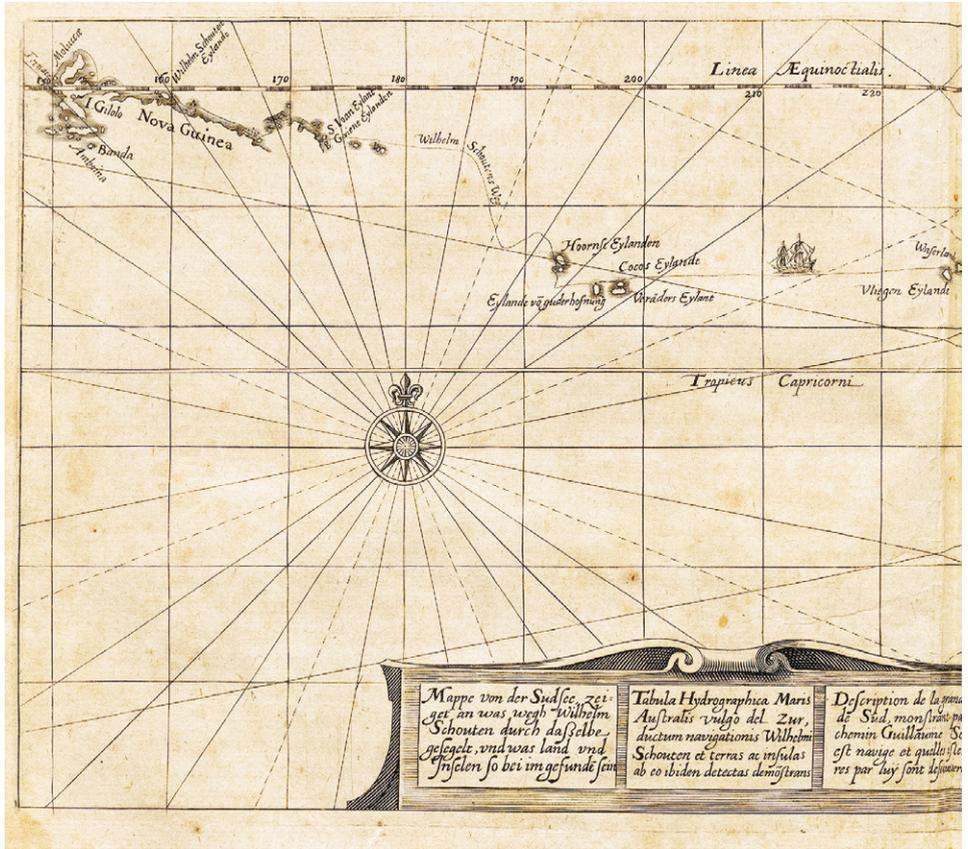
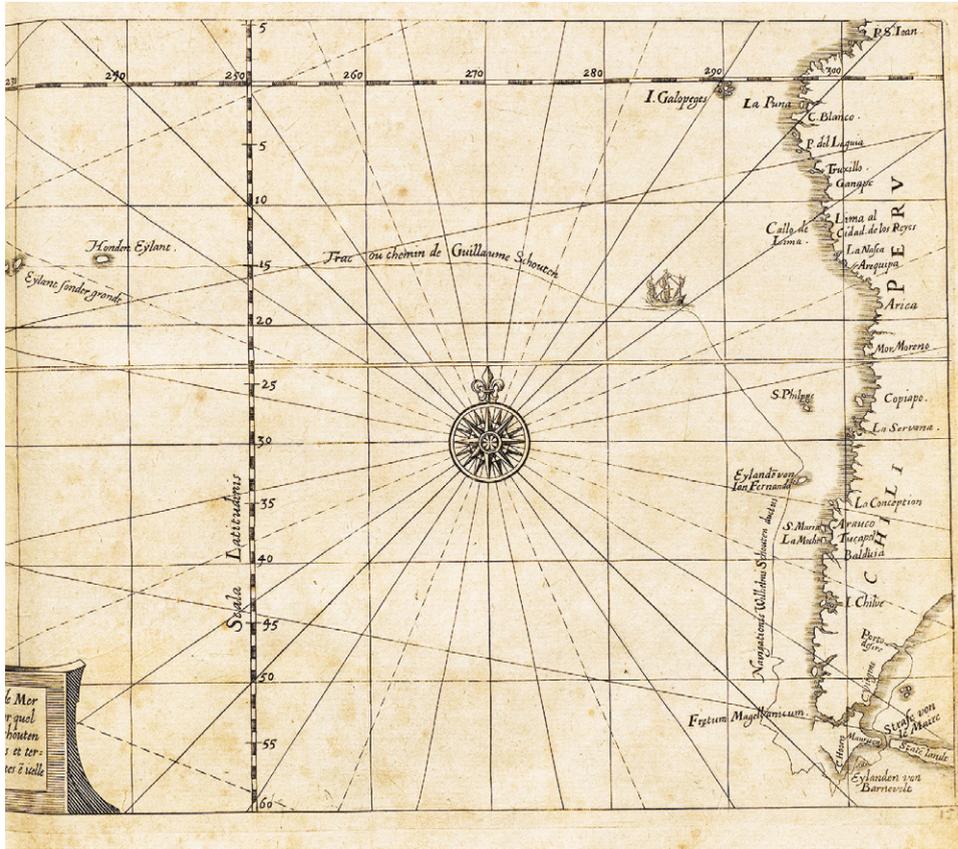


Abb. 1: *Tabula Hydrographica Maris Australis Vulgo del Zur*. Kupferstich, integriert in den Reisebericht Schouten, Wilhelm: »Tag Register Oder Eigentliche Beschreibung der wunderbarlichen Reyse«, in: de Bry *America XI* (1619).

zeichnete Weg von Insel zu Insel, der verhindert, dass der Betrachter sich in der Weitläufigkeit verliert, die dem Meer eigen zu sein scheint. Das Auge hat durch den komplett weiß belassenen Meeresraum optisch bloß terrestrische Ufer als Anhaltspunkte: Südamerika zur rechten Seite des Kartenblatts, links lässt sich Neuguinea erahnen. Dazwischen ist es die schmale Schiffslinie, die diese beiden Seiten verbindet und welcher der Blick des Betrachters – durch die Richtungsangabe des nach Westen zeigenden Schiffbuchs – folgen kann. Die Karte ist von der Vorstellung der Wegstrecke her konzipiert. Ihr Strukturprinzip ist kein Gradnetz, sondern, den Portolankarten gleich, die Windrose, welche in zweifacher Ausführung den Meeresraum überzieht. Die Karte fasst den maritimen Raum in die



narrative Ordnung von Wegen zwischen Stationen und repräsentiert dabei einen vom sinnlich fassbaren Meer abstrahierten kartografischen Zugriff, der sich ausdrücklich mit dem Navigationsgedanken verbindet.

Die *Tabula Hydrographica Maris Australis Vulgo del Zur*, welche im Kontext von Wilhelm Schoutens und Jacob Le Maieres Durchsegelung der Kap-Hoorn-Strecke und der darauffolgenden Weltumrundung angefertigt wurde und die zurückgelegte Route der *Eendracht* wiedergeben soll, bietet ein eindrückliches Beispiel der kartografischen Darstellung eines maritimen Weges. Sie repräsentiert ein Raumstrukturierungsprinzip, welches das Meer (hier spezifisch das pazifische) als Distanz ausweist und dabei die See vollständig in der Definition von Navigation aufgehen lässt – »to iourney or viage by water, from one place to another.«<sup>19</sup>

19 »I saye that Navigation or saylyng, is none other thing then to iourney or viage by water, from one place to another.« Cortés, *The Arte of Navigation* (1561), lvi.

Hinsichtlich der Definition von Navigation und der damit einhergehenden maritimen Streckenwahrnehmung besonders interessant ist die Präambel von Pedro de Medinas einflussreicher Navigationsschrift, in welcher er explizit die Weltumsegelung als die raffinierte Vervollkommnung der Navigationskunst – »the [arte of Nauigation's] subtillitie« – ausweist:

Who is sufficient to speake of so great a misterie that a man with a compasse, [...] doth knowe howe to goe rounde about the world, and knowe both by day and night wheter he shall come, and from whence he shall depart, and howe much he shall go from one place to another, and that he goe certainly in his right way, by so long and so large a thing as the sea is.<sup>20</sup>

Ziel und größte Errungenschaft der Kunst der Navigation, wie Medina bereits in den ersten Zeilen seiner Präambel schreibt, ist es, die Welt zu umrunden: »to goe rounde about the world«.

In relativ kurzen Abständen zueinander folgten ab der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts die ersten Weltumsegelungen der neu aufstrebenden Seemächte England und Niederlande. Francis Drake umschiffte die Erde in den Jahren 1577 bis 1580, daraufhin folgte ihm Thomas Cavendish von 1586 bis 1588. An diese englischen Seefahrten schloss Olivier van Noort an und segelte zum ersten Mal für die Niederlande von 1598 bis 1601 um die Welt. 1614 startete Joris van Spilbergen seine *omvaart*. Wilhelm Schouten und Jacob Le Maire versuchten in den Jahren 1615 bis 1617 nicht bloß, die Welt erneut zu umsegeln, sondern zugleich auch eine andere Route zu wählen und, anstatt die Magellanstraße zu passieren, Kap Hoorn zu umschiffen. Die Reiseberichte dieser Weltumsegelungen, die, nachdem die Schiffe (oder einzelne aus den Flottenverbänden) wieder den Heimathafen erreicht hatten, publiziert wurden, fanden Ergänzung durch Kartenmaterial. Karten, die sich dem Vorbild der Welt- und Hemisphärenkarte anschlossen, auf welcher die Schiffs-*tracks* der Seefahrer die Hemisphären durchziehen. So hatte der in Venedig tätige Kartograf Battista Agnese 1544 eine Weltkarte angefertigt, auf welcher er dem Betrachter Ferdinand Magellans prägnant kartierte Zirkum-Navigations-Segelroute in reinem Silber präsentiert (das mit der Zeit korrodierte, schwarz und matt wurde), ebenso wie er die Seewege der Galleonen zeigt, die Edelmetall aus den peruanischen Minen zurück nach Spanien transportierten – diese in einer feinen Goldlinie gezeich-

<sup>20</sup> Medina, »Preambel«, in *The Arte of Nauigation* (1581), unpaginiert.

net.<sup>21</sup> Die Niederländer und Engländer bedienten sich mit der Aufnahme bestimmter Darstellungselemente somit eines im iberisch-südeuropäischen Raum bereits bestehenden kartografischen Diskurses, den sie nun auf ihre maritimen Erfolge gemünzt fortschrieben und Elemente dieses Kartentypus weiterführten sowie neu kombinierten.

Die im Zuge der ersten englischen und niederländischen Weltumsegelungstriumphe veröffentlichten kartografischen Werke folgen praktisch allesamt dem Prinzip, das über die Meere die in Linien festgehaltenen Schiffrouten legt, welche am Ziel- und Endpunkt der Reise zusammenlaufen. Die Weltumsegelung stellt so »den Prototyp eine[r] geschlossenen [Navigation] im Sinne einer linearen zielgerichteten Bewegung im Raum dar, der ein zirkulärer Charakter aneignet.«<sup>22</sup> Im Folgenden interessieren vor allem das »imaginative Ausagieren«<sup>23</sup> und die kartografisch-mediale Umsetzung dieser linearen zielgerichteten Bewegung im Raum. Nicht nur das textuelle Narrativ der Reise vermittelte dem zu Hause gebliebenen Konsumenten der Expeditionsschilderungen die Vorstellung der Weltumsegelung, sondern auch ein mit ganz spezifischen Referenzsystemen operierendes kartografisches Setting. Auf interessante Weise lässt sich dieses Setting mit den oben angeführten Navigationsdefinitionen verknüpfen und erlaubt damit eine weiterführende, auf die Frage des Seeverständnisses fokussierte Analyse der Weltumsegelungsdarstellungen. Dabei werden ausgewählte Karten, die die Berichterstattung der hier im Fokus stehenden Seefahrten begleiteten, einem *close reading* unterzogen. In einem zweiten Schritt soll daraufhin die Zirkulation dieser Kartenbilder in die Frontispize der Reiseberichte analysiert und

21 Weltkarte in ovaler Projektion mit der Route der Weltumsegelung Magellans von 1520–1522. Venedig ca. 1544. Die Weltkarte ist Teil eines von Battista Agnese 1544/45 angefertigten nautischen Atlases. Agnese fügte sie auch den meisten seiner zahlreichen späteren, teilweise als Auftragsarbeiten hergestellten Seeatlanten bei (die Produktion von über 60 Atlanten wird in der Forschung der Werkstatt Battista Agneses zugeschrieben), wodurch die Weltkarte mit Magellans *track* der ersten iberischen und ersten europäischen Weltumsegelung überhaupt erhebliche Verbreitung fand. Siehe Woronowa, Tamara P.: *Der Portolan-Atlas des Battista Agnese von 1546 in der Russischen Nationalbibliothek von Sankt Petersburg*. Murten 1993, vor allem 23 ff. sowie 28 ff. Siehe auch die weiteren Informationen und das durch die Library of Congress, Washington erstellte farbige Digitalisat: <https://www.loc.gov/resource/g3200m.gct00001/?sp=14> (zuletzt besucht am 13.04.2019).

22 Dünne/Kramer (2013), 18. Es erschien bisher einiges an Forschungsliteratur zu Weltumrundungen. Erstaunlicherweise ist es jedoch eine vorwiegend deskriptive Literatur, die in chronologischer Reihenfolge Weltumsegelungen aufzistet und eine »Geschichte der Weltumrundungen vom Anfang bis heute« zu schreiben versucht. Vgl. beispielsweise Fernandez-Armesto (2006) und Chaplin (2012).

23 Dünne/Kramer (2013), 19.

danach gefragt werden, welche Verflechtungen sie dort mit weiteren Attributen der erfolgreichen Bewältigung maritimer Distanz – dem ikonografischen Aufrufen von Navigationsinstrumenten zum Beispiel – eingingen.

### Spurenlesen – Karten, Frontispize und maritime Raumkonzepte

Felipe Fernandez-Armesto überschreibt die Bewegungen auf den Meeren, die sich spezifisch um 1600 abspielten als »girdling« und greift damit offensichtlich die im 16. Jahrhundert einsetzenden europäischen Versuche auf, die Welt zu umsegeln.<sup>24</sup> Das Begriffsangebot von *girdling*, welches der Expansions- und Kartografiehistoriker mit der Wahl seines Titels macht, bietet die semantische Konnotation des *encircle* und *surround*, zugleich jedoch auch das *secure with a girdle*, das darauf verweist, dass mit dieser umspannenden Bewegung nicht nur etwas umrundet, sondern eben auch (physisch-materiell sichtbar) zusammenzuhalten versucht werden sollte.<sup>25</sup> Bietet die Weltumsegelung vor Ort auf See keine spezifisch nachverfolgbaren Kennzeichen, visualisiert sich jedoch auf den Karten, die diese Navigationsleistungen daraufhin auf medialer Ebene feierten, eine Art Fahrinne, die das »bereits ausgeführte Konzept der Machbarkeit, der Beherrschbarkeit des Meeres« ausdrückt.<sup>26</sup> Die im Anschluss an die Expeditionen fabrizierten Karten repräsentieren die Segelleistungen im Sinne von die Meere durchziehenden, ihnen eingekerbten Linien. Es geht dabei, so die hier aufgestellte These, um das Konstruieren von »Spuren«.<sup>27</sup>

»Spuren entstehen im Auge des Betrachters. Spur ist nur das, was als Spur betrachtet und verfolgt wird. [...] Spuren [...] werden [...] nicht vorgefunden, sondern durch Interpretation hervorgebracht.«<sup>28</sup> Dies rückt die Verleger

24 Fernandez-Armesto (2006), 193. Während er das 15. Jahrhundert zuvor mit »vaulting« bezeichnet und die Geschehnisse im 17. Jahrhundert als »connecting« betitelt.

25 Artikel »Gird« in: COED (122011), 601.

26 Winkler, Martina: »Landratten auf Segeltour? Russländische Unternehmer im Nordpazifik«. In: Kraus/Winkler (2014), 191–214, Zitat S. 206.

27 Im Sinne von als Spur konstruierte Zeichen nach Krämer, Sybille: »Was also ist eine Spur? Und worin besteht ihre epistemologische Rolle? Eine Bestandesaufnahme«. In: dies.; Kogge, Werner; Grube, Gernot (Hrsg.): *Spur. Spurenlesen als Orientierungstechnik und Wissenskunst*. Frankfurt am Main 2007, 11–33. Damit nehme ich Sybille Krämers Ausführungen zu Merkmalen der Spur und der als Spur konstruierten Zeichen als inspirierende Anregung, denke sie hier spezifisch auf die Weltumsegelungsdarstellungen in freier Form weiter und beziehe mich nicht direkt auf die Überlegungen, welche Krämer selbst in Bezug auf Karten angestellt hat. Vgl. zu diesen: Krämer, Sybille: *Medium, Bote, Übertragung. Kleine Metaphysik der Medialität*. Frankfurt am Main 2008, 298–337.

28 Krämer (2007), 14 f.

und Kupferstecher als Rezipienten der Expeditionen in den Vordergrund, welche die hinter dem Schiff einhergehende, sich verlierende Schaumwelle auf der Druckerplatte zu einer materiellen, eingeritzten Spur bannen. Sie transformieren die von den Reisen zurückgebrachten, disparaten Informationen unterschiedlichster Art (Daten, Koordinaten, Beschreibungen, Skizzen) in ein »kohärente[s] Bild einer narratierbaren Spur«.<sup>29</sup> Dem textuellen Verfahren der Anfertigung eines Berichtes gleich, wird auf kartografischer Ebene das »spurbildende Geschehen«, die Expedition, als fortlaufende Erzählung mit einem Anfangs- und Endpunkt rekonstruiert.<sup>30</sup> Auf Wilhelm Schoutens Karte des Pazifiks (Abb. 1) ist es denn auch kein alleinig senkrecht, verharrendes »Daraufschauen«, das der Betrachter vollzieht, sondern er wird (nicht zuletzt durch das strecken- und distanzbetonende Längsformat der Karte) dazu eingeladen, der als »Wilhelm Schoutens Weg« beschrifteten Spur zu folgen, deren Bewegungsrichtung von rechts nach links durch das mit geblähten Segeln abgebildete Schiff vorgegeben ist. Die Schiffe markieren eine wegweisende Erzählrichtung, verleihen der Spur eine Dynamik und leiten somit auch den »Kurs« des Betrachters, den dieser bei seiner Lektüre der Karte zu befolgen hat.<sup>31</sup> Wie in den Navigationsdefinitionen wird die Weitläufigkeit/die Räumlichkeit des Meeres perspektiviert, das heißt, sie bekommt mit einer Spur eine Richtung, wird zur zurücklegbaren und wiederholbaren Strecke. Das, was das Schiff in der suchenden und ungewissen Fährte auf See erkundet, wird in der auf der Karte festgehaltenen Linie zu einer klar definierten Route, »aus der forschend erkundenden Handlung der Fährtsuche ist eine reglementierte Operation bzw. [...] eine Norm geworden«.<sup>32</sup> Die Karte visualisiert und reflektiert so – nicht auf der praktischen, sondern auf einer rein repräsentativen Ebene – exakt die Definition von Navigation, die die Etablierung einer scheinbar standardisierten und regulierten, auf jeden Fall aber stets wiederholbaren Route zum Ziel hat.

Die ersten englischen Weltumsegelungen von Francis Drake von 1577 bis 1580 und Thomas Cavendish von 1586 bis 1588 wurden auf einer Karte repräsentiert, die die Spuren beider Umsegelungen über die Meere legt. Es ist eine in zwei

29 Krämer (2007), 19.

30 Krämer (2007), 17.

31 Es ist interessant, wie Segel, Windfahnen und Wimpel auch in der Malerei zu ganz ähnlichen Zwecken der Betrachterführung eingesetzt wurden. Vgl. dazu zum Beispiel Stefan Neuners Aufsatz zum Ursula-Zyklus von Carpaccio. Neuner, Stefan: »Malerei und Navigation. Kleines Logbuch zu Carpaccios *Ursula-Zyklus*«. In: *Walraf-Richartz-Jahrbuch* 72 (2012), 137–192.

32 Krämer (2007), 14.

Hemisphären dargestellte Weltkarte, welche um 1590 von dem zu der Zeit in London wohnhaften Jodocus Hondius angefertigt wurde. Ihre Überschrift lautet *Vera Totius Expeditionis Navticae* (Abb. 2).<sup>33</sup> In vier Medaillons an den Ecken der Karte sind szenenhaft Ausschnitte aus den Geschehnissen auf Francis Drakes Reise zusammengefasst: An den oberen Ecken finden sich Hafensichten von Java und Nova Albion, an den unteren Ecken spielt sich einmal die Szene der Landung und der darauf erfolgten Beladung mit Gewürzen im molukkeschen Hafen von Ternate ab, ein andermal diejenige, als Drakes Segelschiff auf ein pazifisches Riff aufgelaufen war. Mittig am unteren Bildrand befindet sich ein weiteres Medaillon, auf welchem die *Golden Hind* abgebildet ist, mit welcher Drake wieder in den heimatlichen Hafen zurücksegelt war. Das Wappen Elizabeths I. ist oben mittig ins Bild gesetzt. Die größte Fläche nimmt jedoch die in zwei Hemisphären dargestellte Weltkarte ein, welche erstaunlich »unausgefüllt« scheint.<sup>34</sup> Dies muss dem zeitgenössischen Betrachter aufgefallen sein, denn Hondius nahm diesen Einwand auf ganz interessante Weise bereits vorweg, indem er ihn direkt in der Karte thematisiert. So arbeitete er am unteren rechten Rand eine Kartusche in seine Karte ein, in welcher er die Leere der Hemisphären anspricht und sie dem Rezipienten zu erklären sucht. Hondius schreibt, es wäre unnötig gewesen, die Landmassen genauer auszufüllen, da der Zweck der Karte ausschließlich die Repräsentation der Weltumsegelungen von Drake und Cavendish darstelle. Auch habe er beim Gravieren die meisten Namen weggelassen, die sonst an den Küstenrändern vermerkt zu finden sind, da es ja genau diese Küstenränder seien, welche von den Spuren der Schiffe durchzogen würden und somit diesen Raum besetzten.<sup>35</sup> So ziehen ebendiese Spuren – Drakes

33 *Vera Totius Expeditionis Navticae. Descriptio D. Franc. Draci qui 5. navibus probè instructis, ex Anglia solvens 13 Decembris anno 1577, terrarum orbis ambitum circumnavigans, unica tantum navi, ingenti cum gloria [...] in Angliam redijt 27 Septembris 1588. ADDITA est etiam viva delineatio navigationis Thomae Caundiſh [...] qui [...] Julij 1586 navem conscendit, et decimo quinto Septembris 1588, in patria portum Plimmouth, [...] cum omnium admiratione reversus est.* London 1590; Amsterdam 1595. Schilder (Schilder Günter: *Monumenta Cartographica Neerlandica*. Vol. VIII. Alphen aan den Rijn 2007, 63–79) schreibt zu Hondius' Karte: »Hondius's map is the undisputed epitome of cartographic commemoration of the earliest English circumnavigations.«, Ebd., 74. Nach seiner Übersiedlung nach Amsterdam lancierte Hondius 1595 zusammen mit Cornelis Claesz eine Neuauflage der Karte. Für eine Detailbetrachtung empfiehlt sich das Digitalisat im *Gallica*-Katalog der Bibliothèque Nationale de France, Paris: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84903277/f1.item.langEN> (zuletzt besucht am 12.04.2019).

34 Günter Schilder formuliert: »The world map itself seems rather »empty.« Schilder (2007), 66.

35 »In hac tabula mirabitur forte aliquis, nos nudam terra faciem reliquisse: verum cum sit instituti nostri solummodo peregrinationes Fr. Draci & Thom. Canndiſh designare, videbatur supervacuum

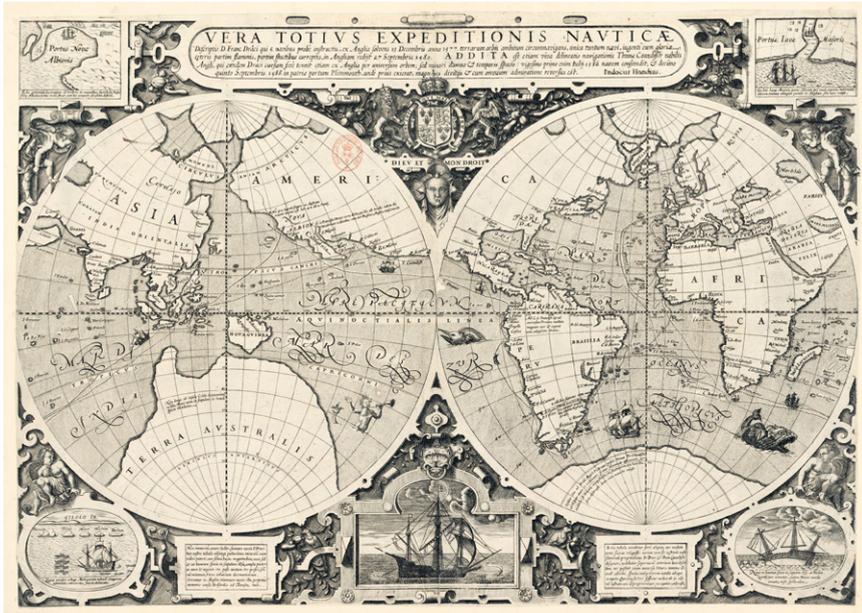


Abb. 2: Hondius, Jodocus: *Vera Totivs Expeditionis Navticae* [...]. Kupferstich, Amsterdam (1595).

in gepunktetem, Cavendishs in gestricheltem Duktus – denn auch das Hauptaugenmerk des Betrachters auf sich.<sup>36</sup>

Die Karte abstrahiert weitestmöglich von räumlichen Spezifika und weiteren Darstellungselementen, welche sie in die Vignetten an den Kartenecken verbannnt, und konzentriert sich komplett auf die Narration der Weltumsegelungen, die zu das Meer durchziehenden Distanzen geworden sind. Beim genauen Anschauen und Nachverfolgen der Spuren lesen diese sich in der Tat wie die Haupterzählung und stehen in auffälligem Kontrast zu den »unausgefüllten« weiteren (terrestrischen) Kartenteilen, welche Hondius in seiner Kartusche erwähnt. Der Betrachter sieht die Schiffsexplosion an der Ostküste Südamerikas, die mit einem Asteriks – *\*hoc loco flammis una navis* – in der Karte schriftlich erklärt wird, oder erfährt, dass nach dem Passieren der Magellanstraße Schiffe die Flotte

---

interiora loca describere, nec possint etiam universa littoris nomina commode ascribi, spacio, navigationum notulis ubique occupato. Quocirca lectori sufficiat nos locca ab ijs visa vel lustrata una cum peregrinantium navigatione adjecisse.«

36 Zudem sind auf Drakes Spur nicht nur die richtungsweisenden Schiffe dargestellt, sondern sie sind jeweils auf den Routenabschnitten auch in ihrer adäquaten Anzahl vermerkt.

verließen, und kann so der Geschichte der beiden englischen Weltumsegelungen, die kartografisch detailliert und spannend inszeniert sind, gebannt folgen.<sup>37</sup>

Diese kartografische Form der Darstellung von nautisch geglückten Weltumrundungen wurde daraufhin auch in Begleitung von Reiseberichten eingesetzt, die von den Segelleistungen erzählten – als den Berichten beigefügte kartografische Visualisierungen wie auch als diese Berichte einführende Titelkupfer. Als Frontispize führen die Spuren-Karten das Element der Narrativität nochmals auf eine nächste Ebene und werden zu ›Eingangstüren‹ zu den Texten.<sup>38</sup> Die Titelblätter bilden den Auftakt zu den Berichten, dienen als Vorschau auf einzelne Reiserzählungen oder den Inhalt eines ganzen Bandes und »fassen den Inhalt symbolisch zusammen oder verweisen [...] darauf«.<sup>39</sup> Ein Beispiel hierfür bietet das Seejournal Francis Pretties von Thomas Cavendishs Weltumsegelung, welches 1598 in Amsterdam von Cornelis Claesz in niederländischer Übersetzung herausgegeben worden war.<sup>40</sup> Das Titelkupfer dieser niederländischen Ausgabe zeigt eine ovale Weltkarte, auf welcher sich in gepunkteter Ausführung die Spur Cavendishs findet.<sup>41</sup> Beide Karten der englischen Weltumrundungen – diese ovale Claesz-Weltkarte sowie Jodocus Hondius' *Vera Totius Expeditionis Navticae* (Abb. 2) – zirkulierten daraufhin als Zwischenfrontispize in den Band 8 (1599) der *De-Bry-America*-Serie weiter, in dem sie den Betrachter in die jeweiligen Berichte visuell einführen. So ziert das Zwischentitelblatt zu Francis Pretties/Thomas Cavendishs Journal die ovale Weltkarte aus der Claesz-Edition. Spiele-

37 Vgl. weiter: Sogar das Schiffsporträt der *Golden Hind* ist vom Hauptthema ›Distanz‹ geprägt, da Hondius diesem in einer Kartusche unter der linken Hemisphäre als wichtige Information hinzufügt, wie viele deutsche Meilen die kleine *Golden Hind* auf ihrer Reise zurückgelegt hatte.

38 Vgl. auch Elmqvist Söderlund, Inga: *Taking Possession of Astronomy. Frontispieces and Illustrated Title Pages in 17th-Century Books on Astronomy*. Stockholm 2010, 313: »The frontispice was one recourse open to the producers of the book in shaping its identity. With its initial position it provides the entrance, just as the façade is the entrance to a building; it makes the first impression and is essential in signalling to the user what kind of book it is.«

39 Siehe dazu Christadler, Maike: »Die Sammlung zur Schau gestellt: Die Titelblätter der America-Serie«. In: Burghartz (2004), 47–89. Zitat S. 48. Und auch Burghartz, Susanna: »Fragile Superioritäten. Imaginäre Ordnung und visuelle Destabilisierung der ›Neuen Welt‹ um 1600«. In: Blank, Anna-Maria; Isaiasz, Vera; Lehmann, Nadine (Hrsg.): *Bild – Macht – UnOrdnung*. Sonderdruck. Frankfurt am Main 2011b, 25–54.

40 Claesz, *Beschryvinge* (1598), (wie Kap. 1 Anm. 102).

41 Die genaue Herkunft dieser Karte ist unklar. Günter Schilder äußert sich nicht dazu. Vgl. Schilder (2003), 192–194. Maike Christadler gibt an, dass für das Titelblatt als Anregung eine Karte (ohne Spur) aufgegriffen worden sein könnte, die 1590 von Johannes Myritius in Ingolstadt herausgegeben wurde. Vgl. Christadler (2004), 72 Anm. 31.

risch dekorative Rankenmotive und Papageien umgeben sie hier.<sup>42</sup> Bei Francis Drakes Bericht findet sich die verkleinerte Hondius-Karte in leicht veränderter Form (Abb. 3). Nun ist nur noch eine Spur, die von Drake, präsent. Die an den Ecken angebrachten Vignetten, die zuvor noch von den Eckpunkten der Reise berichtet hatten, sind durch ein florales Muster abgelöst worden. Jedoch ist das Schiff Drakes weiterhin, gleichsam wie in einem theatralen Schauraum, präsent platziert. Die *Golden Hind* findet sich in einem zwischen den Hemisphären eingebetteten Durchblick – der in seiner Form an eine Bühne mit auf beiden Seiten an den Rändern leicht zurückgeschlagenem Vorhang erinnert – auf ein ebenes, ruhiges Gewässer gesetzt. Über ihr prangt ein Medaillon von Francis Drake.

Das Haupttitelblatt des gesamten *America*-Bandes 8 schließlich zeigt einen Ausschnitt des Atlantiks, den eine Kompassrose überstrahlt (Abb. 4). Über der Karte werden alle an den Schifffahrten beteiligten Akteure vom Seefahrenden über den Journalschreiber bis hin zum Übersetzer erwähnt. Bild und Text gehen im Zusammenspiel von (Zwischen-)Frontispizen und Journalüberschriften eine Verbindung ein. Thomas Cavendishs Reise wird somit auch schriftlich im Titel des Journals anlehnend an das visualisierte nautische Distanzverständnis formuliert. Die Textinformation betont die in den Karten der Zwischenfrontispize präsente maritime Streckenwahrnehmung und keine Raumperzeption und bedient die im europäischen Navigationsverständnis zentrale Frage nach dem Ausgangs- und Endpunkt verbindenden ›wie weit?‹. So wird seine Weltumsegelung angekündigt als

die Reyse deß Edlen vnd vesten Thomas Candish, welcher im Jar 1586. mit 3 Schiffen in Engellandt außgefahren/vnd nach dem er das Meer bey die 13000. Engelländischer Meil besegelt/in Anno 1588. wider an ist gelanget [...].<sup>43</sup>

In Band 8 der de Bry'schen Reisesammlung der *Grands Voyages* verändert sich mit der erstmaligen Aufnahme von Weltumsegelungen im Allgemeinen und englischen sowie darauffolgenden niederländischen im Besonderen der Stil der Frontispizgestaltung. »Die typographisch-kartografische Gestaltung [spricht] für eine bewusste Unterscheidung zu den bis dahin angefertigten Frontispizen«, welche vor allem die fremden Elemente der Neuen Welt(en) integrierten.<sup>44</sup> Kar-

42 Siehe hierzu »Reyse desz Edlen vnd vesten Thomas Candisch«. In: de Bry *America VIII* (1599), Zwischenfrontispiz.

43 Titelblatt de Bry *America VIII* (1599).

44 Christadler (2004), 72.



Abb. 3: »ADDITAMENTVM, Das ist/Zuthung zweyer fürnemer Reysen oder Schiffarten Herrn Francisci Draken [...]«. Zwischenfrontispiz, Kupferstich, in: de Bry *America VIII* (1599).

Theater & Bau  
America Achter Theil/

**In welchem Erstlich beschrieben wirt  
das Mächtige vnd Goldreiche Königreich Gutana / zu Norden  
des grossen Flusses Oronoko, sonstien Oregliana genannt / gelegen / sampt desel-  
bigen fürnehmsten vnd reichsten Hauptstädten Manoa vnd Macuiguarai, auch die für-  
nehmste vnd köstlichste Kauffmannschafft die dieses Königreich  
überfällig in sich hat.**

**Item/Eine kurze Beschreibung der vmbliegenden Landeschafften Emercia, Arro-  
maia, Amapaia, Topago, &c. in welchen neben andern Völkern die Kriegerische Weiber / von den Al-  
ten Amazonen genant / wohnen / sampt kurzer meldung 3. grosser Wasserströhm / vnter denen der Oro-  
noko der größte ist / vnd sich wol 500. Teutsch Meil in das Land hinein / bey nahe an die  
mächtige Statt Quito in Peru, erstreckt.**

**Alles nit fleiß beschrieben durch den gestrengen / Edlen vñ vesten WALTHERN RALEGH,  
Rittern vñd Hauptmann vber irer Kön. Mayest. auß Engelland Leibs Guardi / welcher neben dem auß  
dem Meer auch wolgediren Hauptmann / LORENTZ KEYMIS alles selber er-  
fahren vnd gesehen hat im Jar 1595. vnd 1596.**

**Zum andern / die Keyse des Edlen vnd vesten THOMAS CANDISCH, welcher im Jar  
1586. mit 3. Schiffen in Engelland außsahen / vnd nach dem er das Meer bey die 13000. Engellän-  
discher Meil besegelt / in Anno 1588. wider an ist gelangt / sampt Erzhilff aller Auenßener vnd Ge-  
schickten so im auff dieser Keyse zu handten gestossen seynd.**

**Durch FRANTZEN PRETTIE einen Engelländer / welcher dieser Fahrt Persönlich hat  
begewohnt / von Tag zu Tag außgesetzet.**

**Vnd zum dritten die letzte Keyse der gestrengen / Edlen vnd vesten FRANTZEN DRAECK  
vnd IOHAN HAVCKENS, Rittern welche Anno 1595. mit 6. der Königin vnd 21. andern Schiffen /  
darauff 2500. Mann gewesen / in Engelland abgesetzt in die Occidentalische Indien / die Statt Pana-  
ma einzunehmen / auff welcher Keyse sie beyde jr Leben beschloffen haben.**

**Alles erstlich in Engelländischer Sprach außgangen / jetzt aber auß der Holländischen translation  
in die hochteutsche Sprache gebracht / durch**

**AVGVSTINVM CASSIODORVM REINIVM.**

**Mit etlichen schönen Kupfferstücken geziert vnd an Tag gegeben / durch DIETERICHEN  
von BRY sitzigen / hindersassene Erben.**



Gedruckt zu Frankfurt am Main / durch Matthaeum Becker. 1599.

Abb. 4: Titelblatt de Bry America VIII (1599). Kupferstich.

ten mit Kompassrosen, Spuren der Circumnavigation und das nautische »wie weit?« betonende Textinformationen »orientieren sich [...] an der Überlegenheit abstrahierender europäischer Zeichensysteme«<sup>45</sup>, reflektieren die Definition der Navigation und zelebrieren ihre triumphale Vervollkommnung in der linearen, zielgerichteten und zugleich zirkulären Bewegung der Weltumsegelung.

Wie die englischen Weltumrundungen wurden auch die niederländischen *omvaarten* in diesem kartografischen Setting einer die Meere durchziehenden Spur inszeniert.<sup>46</sup> In den Berichten der Reisen Wilhelm Schoutens und Jacob Le Maieres ist die bereits beschriebene *Tabula Hydrographica Maris Australis Vulgo del Zur*-Karte mit der Spur der *Eendracht* abgedruckt. Zudem findet sich ein weiterer, durch Willem J. Blaeu angefertigter Kupferstich mit einer Weltkarte in Wilhelm Schoutens Bericht (Abb. 5).<sup>47</sup> Die gesamte untere Bildhälfte dieses Stiches nimmt eine Darstellung zweier Hemisphären ein. Die Hemisphären treten durch ihre reduzierte Schraffur und ihre damit einhergehende, mit dem übrigen Kupferstich kontrastierende Helligkeit – auch bei der Betrachtung aus einer etwas größeren Entfernung – optisch stark hervor. Nur in angedeuteten Umrissen sind darauf die Kontinente markiert und beschriftet. Auffällig detailgetreu sind jedoch die insularen Stationen angezeigt und benannt, die Schouten auf seiner Weltumsegelung passierte, deren Spur sich durch den sonst unbeschriftet gelasenen Meeresraum bewegt.<sup>48</sup>

Keine Ornamente, keine Zeichnungen oder weiteren Ausschmückungen sind sonst innerhalb der zwei Hemisphären zu finden. Der Abstraktionsgrad erscheint gegenüber der Hondius-Karte auf dem Drake-Zwischentitelkupfer (Abb. 3) noch einmal fortgeschrittener; umso mehr konzentriert sich der Be-

45 Christadler (2004), 72.

46 Interessanterweise ist auf dem de Bry'schen Zwischen-Titelkupfer zu Olivier van Noort, dem ersten niederländischen Weltumsegler, keine Spureninszenierung zu finden. Van Noort in de Bry *America IX Additamentum* (1602). Im Mittelpunkt stehen dort ein großdimensioniertes Porträt van Noorts, eine Schiffsabbildung und zwei kleine Hemisphären. Siehe dazu Christadler (2004), 79 f. und Shirley, Rodney W.: *The Mapping of the World. Early Printed World Maps 1472–1700*. London 1984, 243. Die Weltumsegelungsspur Olivier van Noorts ist aber auf einer heute nicht mehr erhaltenen Weltkarte von Cornelis Claesz (ca. 1602) präsent. Es existiert von dieser Karte eine spätere von Claes Jansz Visscher angefertigte Version (Amsterdam 1650). Siehe Schilder (2003), 316 ff.

47 Blaeu, Willem J.: *Zinneprent op de reizen van Magelhaes en Schouten*. Integriert in den Reisebericht Schouten, *Journnal ofte Beschryvinghe* (1618), in Engelbrecht/Herwerden (1945), Erste Deel, 146. Siehe das Digitalisat des Maritiem Museum Rotterdam: <http://www.maritiemdignitaal.nl/index.cfm?event=search.getdetail&cid=100065382> (zuletzt besucht am 13.04.2019).

48 Damit gleicht die Karte der *Tabula Hydrographica Maris Australis Vulgo del Zur*.

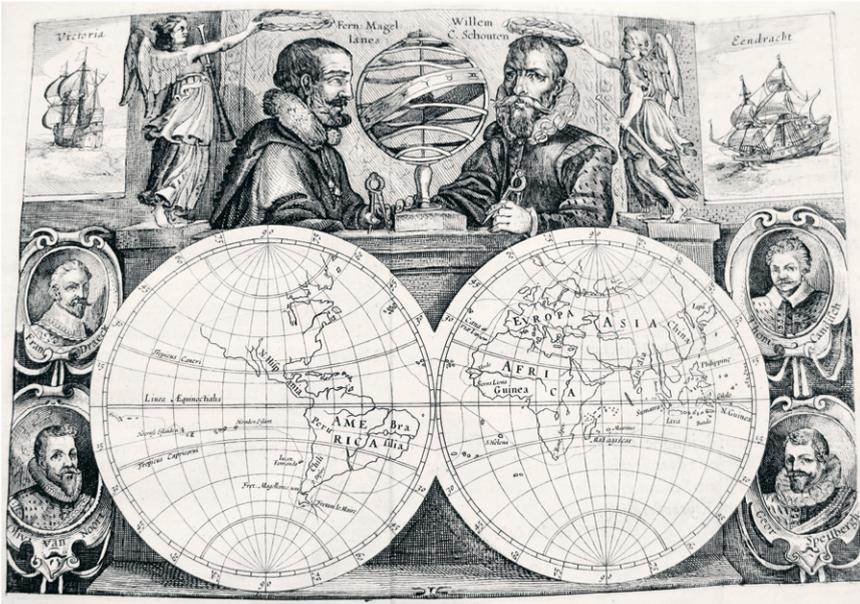


Abb. 5: Blaeu, Willem J.: *Zinneprent op de reizen van Magelhaes en Schouten*. Kupferstich, integriert in den Reisebericht Schouten, Willem: *Iovrnal ofte Beschryvinghe* (1618).

trachter auf die die Hemisphären durchziehende fortlaufende Spur. Den Rahmen der Erzählung bildet dabei der obere Kupferstichteil. Dort finden sich direkt über dem doppelten Hemisphären-Rund Ferdinand Magellan und Wilhelm Schouten vor einer Armillarsphäre gegenübergesetzt, je mit einem Zirkelinstrument in der Hand. In ovalen Kartuschen die Hemisphären links und rechts flankierend erscheinen die Büsten der Männer, die wie Magellan und Schouten die Welt umsegelt haben – Francis Drake, Olivier van Noort, Thomas Cavendish und Joris van Spilbergen. Die »neuen« Seemächte England und Niederlande werden gefeiert, welche, wie der Betrachter realisiert, alle diese vier Weltumsegler stellen. So liefert auf dem Kupferstich das Arrangement um das nüchterne, allein von der Navigationsspur durchzogene Weltenrund herum die Namen, den Kontext und das notwendige Instrumentarium; das »spurbildende Geschehen« verschränkt sich mit weiteren ikonografischen Elementen, um dem Rezipienten die Geschichte der Weltumsegelung zu erzählen.<sup>49</sup> Wilhelm Schoutens und Ferdinand Magellans über den Hemisphären thronende Konterfeie sind ganz im

<sup>49</sup> Krämer (2007), 17.

Stil der um 1600 in den Niederlanden zahlreich vorzufindenden Autorenporträts auf den Eingangsseiten von Atlanten und wissenschaftlichen Abhandlungen gehalten, welche die porträtierten Personen mit dem für ihre Arbeit elementaren Instrumentarium verbunden zeigen. Armillarsphäre und Zirkel rufen die Imagination mathematischer Aneignung des Meeres und die Voraussetzungen der Navigation auf.<sup>50</sup> Die Porträts der personifizierten Seehelden, die, wie im Falle Schoutens, dem Betrachter kühn und zugleich ernsthaft entgegenblicken, lenken die Aufmerksamkeit auf sich und bieten eine Identifikationsmöglichkeit. Ebenso ziehen auch die Schiffsdarstellungen die Blicke an, welche sich, ganz ähnlich den porträtierten Seefahrern, dem Betrachter von allen ihren ansehnlichen und stolzen Seiten zeigen. So präsentiert sich die *Eendracht* unter vollen Segeln im Halbprofil, während von der scheinbar ins weite Meer davongleitenden *Victoria* die Heckansicht sichtbar wird. Vor dem Hintergrund, dass Frontispize auch als Blickfang für potentielle Käufer konzipiert waren, avancierte der Kupferstich daraufhin im Band 11 der *America*-Serie der de Bry (mit nur ganz geringen Änderungen zum Original) zum Zwischenfrontispiz des ins Deutsche übersetzten Berichts von Wilhelm Schoutens Reise.

Auch auf der von den de Bry übernommenen Hondius-Karte zu Francis Drakes Reise wird die *Golden Hind* mit dem Medaillon des Seefahrers parallelisiert (Abb. 3). Beide sind am mittigen je oberen und unteren Rand der Karte zwischen den Hemisphärenhälften platziert, treten so in einen Dialog und präsentieren sich dem Betrachter als die zwei Hauptdarsteller der geglückten Weltumsegelung. Während der Kupferstich sowohl Francis Drake als auch die *Golden Hind* – im Porträt festgehalten – zu bestaunenswerten, jedoch motionslosen ›Helden der See‹ bannt (so ist die *Golden Hind* scheinbar statisch auf glattem Gewässer situiert und nur am Fockmast besegelt),<sup>51</sup> wird zugleich aber auch die

50 Siehe dazu Christadler (2004), 73 ff., insbesondere zum Vorsatzblatt des *Atlas sive cosmographicae meditationes* (1633) mit den Autorenporträts Gerard Mercators und Jodocus Hondius'. Vgl. ebenso Cleempoel, Koenraad: »Representations of Astrolabes in Western Art«. In: ders. (Hrsg.): *Astrolabes at Greenwich. A Catalogue of the Astrolabes in the National Maritime Museum*. Oxford 2006, 99–114, der auf den Seiten 99–104 um 1600 entstandene Autorenporträts mit Astrolabien, Zirkelinstrumenten und Armillarsphären wie beispielsweise von Gemma Frisius oder des Mathematikers Christoph Clavius analysiert.

51 Die *Golden Hind* war nach Drakes Ankunft längere Zeit im Hafen von Deptford stationiert, wo sie von Schaulustigen besichtigt und bestaunt werden konnte. Es ist anzunehmen, dass Jodocus Hondius, der zu der Zeit in London wohnhaft war, das Schiff im Hafen studieren und porträtieren konnte. Vgl. dazu auch die linke untere Kartusche auf Hondius' *Vera Totius Expeditionis Navticae*-Karte: »Servatur in Anglia etiamnum navis illa, perpetuae memoriae causa, Dedfordiae ad Tamesin.«

zeitlich sich fortbewegende, auf das Performative verweisende Geschichte ihrer Weltumsegelung erzählt – anhand der über die Meere gelegten Spur in der Karte.

### Vom Meer abstrahiert – Navigation visualisieren

»To goe rounde about the world« hatte Pedro de Medina in seiner wegweisenden und einflussreichen Navigationsschrift, welche nach ihrem Erscheinen in England und in den Niederlanden ausgiebig rezipiert worden war, als Vervollkommnung der *Arte of Nauigation* definiert.<sup>52</sup> Die im Zentrum der niederländischen und englischen Explorationen stehenden ersten gelungenen Weltumsegelungen dieser Seemächte wurden medial auf eine Weise dargestellt, die exakt die theoretische Definition von Navigation aufgreift, reflektiert und dem Rezipienten auf bildlicher Ebene präsentiert: ein Schiff, das auf der zum aktuellen Zeitpunkt bestmöglichen maritimen Strecke in einer linear-zirkulären Bewegung Anfangs- und Endpunkt einer Reise miteinander verbindet. Die kartografischen Werke visualisieren Navigation, indem sie – wortwörtlich im Sinne von *nauigation* (lateinisch *navis* Schiff und *agere* fortbewegen) – der Schiffe Spur legen. Die Karten, welche nach der Ankunft der Schiffe angefertigt wurden und daraufhin auf den Frontispizen, die Reisenarration zusammenfassend und auf den Punkt bringend, ihre Inszenierung fanden, reflektieren somit die durch Navigation erreichten Ziele und ihre größte Errungenschaft – die Möglichkeit, die ganze Welt zu umsegeln. Als Eingangsseiten der großen Reisesammlungen und als Zwischentitelblätter der einzelnen Weltumsegelungs-Reiseberichte setzen sie auch für den nautischen und seefahrtstechnischen Laien nachvollziehbar und attraktiv ins Bild, was die theoretisch komplexen Navigationsabhandlungen in ihren ausführlichen Präambeln thematisieren, erklären über den Sehsinn, was Navigation bedeutet, und feiern zugleich das Gelingen dieser Kunst. Sie weisen auf die geglückte Domestizierung der Meeresräumlichkeit hin, welche dabei zur Distanz gerinnt, und fassen so kondensiert in der Spur die Errungenschaft der niederländischen und englischen Seefahrer in optischer Sprache zusammen. Sie verweisen auf das durch die Navigation vorgegebene Dispositiv zur Operationalisierung von maritimem Raum, verweisen damit auch auf Raumkontrolle und Machttechniken.<sup>53</sup> In der kartografischen Spur zeigt sich

this task of tracking space. [...]

<sup>52</sup> Medina, »Preamble«, in *The Arte of Nauigation* (1581), unpaginiert.

<sup>53</sup> Siehe dazu insbesondere auch Dünne (2009).

The images of ships sailing the seas along established routes of navigation demonstrate its domestication [...] by indicating how the seas have been converted into useable space, a repeatable route of travel, an itinerary there and back again.<sup>54</sup>

Die damit suggerierte Machttechnik und vermeintlich aktuell bestehende maritime Raumkontrolle wurden aber gerade durch Karte und Spur auch wieder relativiert. Die Publikationen folgten zwar der Aktualität der Seefahrten und hoben sie stark hervor.<sup>55</sup> Dennoch ist ihnen der spur-symptomatische »Zeitenbruch« inhärent – die unweigerlich bestehende Zeitverschiebung zwischen den Explorationen und dem Spurenlesen.<sup>56</sup> Die Karten verweisen zwar auf aktuelle, jedoch im Moment der Spurbetrachtung bereits komplettierte und schon wieder vergangene Weltumsegelungen, die zumeist auf praktischer, merkantiler Ebene noch keine gefestigten Handelsposten hatten errichten können und deren gewählter maritimer Weg noch weit davon entfernt war, regelmäßig und in einer genormten Fahrinne wiederholt werden zu können. Thomas Cavendish, der 1588 so triumphal von seiner Weltumsegelung zurückkehrend nach Plymouth eingefahren war, scheiterte kläglich in der Magellanstraße, als er 1591 zum zweiten Mal versuchte, die Welt zu umrunden, und verstarb auf der Heimreise auf dem Atlantik. Auch die niederländische Flotte Jacques Mahus/Simon de Cordes hatte versucht, es dem Erfolg Olivier van Noorts gleichzutun, doch nur ein Schiff gelangte schließlich nach dem Abbruch der Expedition und der Umkehr aus der Magellanstraße überhaupt wieder in den Heimathafen.<sup>57</sup> Das Besondere der Navigation und das Unsichere und Ephemere maritimer Triumphe werden hierbei ersichtlich.

Die in diesem Kapitel behandelten Medien, die schriftlichen Navigationsabhandlungen, die Hemisphärenkarten sowie die Frontispize der Reiseberichte, vermit-

54 Padron (2004), 83 f.

55 Die Publikation der englischen und niederländischen Reiseberichte und Karten erfolgte zumeist sehr rasch, das heißt nur wenige Wochen oder Monate nach der Heimkehr der Flotten. Auch die Anfertigung von Übersetzungen und die Aufnahme in Reisesammlungen sollten möglichst schnell geschehen. So erschienen zum Beispiel die Berichte niederländischer Seefahrten in den deutschsprachigen *De-Bry-America*-Bänden oft noch im selben Jahr wie die niederländischen Originale. Eine Strategie, bei welcher das Anliegen, die aufstrebende niederländische Expansion medial zu begleiten, sichtbar wird. (Dazu sei auch auf Kap. 1.3 dieser Arbeit verwiesen.)

56 »Zeitenbruch: Die Spur zeigt etwas an, was zum Zeitpunkt des Spurenlesens irreversibel vergangen ist. Das ›Sein‹ der Spur ist ihr ›Gewordensein‹.« Krämer (2007), 17.

57 Siehe dazu auch Kapitel 5.

teln einen mehrenteils vom Sinnlich-Fassbaren abstrahierten Meeresbegriff.<sup>58</sup> Der »kartografische Code«<sup>59</sup> der Spur, welcher das der Navigationsdefinition inhärente Wahrnehmungsmuster von Meer im Sinne von zurückzulegender Distanz aufgreift, verfolgt das Ziel »der Herstellung oder zumindest der Projektierung von erdumfassender Konnektivität«.<sup>60</sup> In den Karten und auf den Frontispizen wird der theoretisch optimale Navigationszustand reibungs- und lückenloser Verbindung vorgestellt, der jedoch auf den Seefahrten selten vorzufinden war. Der Pazifik ist es, der – im Sinne eines maritimen Raumes, in dem und durch den die navigationstechnischen Abstraktionen Brüche erfuhren – im Folgenden den Auftakt zu den weiteren, sich mit individuellen *sea spots* auseinandersetzen den Kapiteln bildet. Dabei soll noch einmal von einer kartierten Linie ausgehend weitergedacht werden – diesmal jedoch nicht von einer Navigationsspur, sondern der Küstenlinie.

---

58 Was jedoch nicht bedeutet, dass ich kartografischen Werken als Medium ein generelles Abstrahieren von Seespezifika unterstelle. Diese abstrahierenden Mittel, wie sie sowohl für die hier vorgestellten Hemisphärenkarten als auch für kartografische Details gelten, die als Einstieg in das folgende Kapitel Erwähnung finden, gehören zu einem spezifisch diesen Karten eigenen Setting. Andere Kartenbeispiele, die sehr wohl mit (sinnlich erfahrbaren) maritimen Eigenheiten spielen und sie zu bestimmten Zwecken einsetzen, finden sich beispielsweise in Kapitel 6 dieser Arbeit.

59 Strasser (2010), 219.

60 Dünne/Kramer (2013), 16 f.

## 4 Brüche in der Linearität

### Pazifische Inselküsten als Zonen des Nicht-Ankommens und die Verhandlung von Alterität

#### 4.1 Inselküsten, Atolle und Lagunen

»The ›coastline‹ [is] that elemental separating line between land and sea and at first sight the most fundamental and obvious boundary on any small-scale map«, schreibt der Geograf Denis Cosgrove.<sup>1</sup> Das Medium der Kartografie zeigt die Küste als einen Linie komprimierten Strich. Gleichgültig aus welcher Perspektive, aus der Vogelschau oder von der See aus kartiert, erscheint das Ufer genau definiert. Es gerät oftmals zur schmalen Linie am Horizont, die in bestechender Eindeutigkeit den Beginn des Landes markiert.<sup>2</sup> Es ist ein scheinbar einfaches Ankommen, das der Strich zugleich suggeriert, indem er zwar eine Grenze anzeigt, jedoch durch seine Feinheit auch die Möglichkeit eines nahtlosen Anlangens und Anlegens an der terrestrischen Seite nahelegt.<sup>3</sup> Doch mit dem Wechsel des Mediums – von der Karte zum erzählenden Bericht und den ihn begleitenden Kupferstichen – erfolgt auch ein Wechsel des Küstenverständnisses, verwässert die Linie, frant aus und verschiebt sich vom Strich zum Raum.<sup>4</sup> Bordbücher und Reiseberichte fassen die Küste als weitläufige litorale

1 Cosgrove, Denis: »Introduction: Mapping Meaning«. In: ders. (1999), 1–23, Zitat S. 7.

2 Auf die Funktionen der Horizontlinie in Zeichnungen und Gemälden der Frühen Neuzeit (vornehmlich bei Albrecht Dürer) geht Hannah Baader ein. Baader, Hannah: »Horizont und Welle«. In: Faietti, Marzia; Wolf, Gerhard (Hrsg.): *Linea I. Grafie di immagini tra Quattrocento e Cinquecento*. Venezia 2008, 211–226.

3 Mercedes Maroto Camino hat in einigen ihrer Publikationen auf die damit verbundene Machtposition des Kartierenden und den »strategic value« solcher »coastal views« hingewiesen. Camino, Mercedes M.: »Viewing the Pacific«. In: dies.: *Exploring the Explorers. Spaniards in Oceania 1519–1794*. Manchester; New York 2008, 210–222, Zitat S. 212. Vgl. auch dies.: »Mission to Tahiti: Cultural Translations in Eighteenth-Century Spanish Journals and Coastal Views«. In: Bailey, Lisa; Diggelmann, Lindsay; Phillips, Kim M. (Hrsg.). *Old Worlds, New Worlds. European Cultural Encounters, c. 1000–c. 1750*. Turnhout 2009, 183–210.

4 So schreibt auch Denis Cosgrove weiter: »Not only are all coasts in fact zones rather than lines – the unstable space between high and low water in tidal zones, for example – which the cartographer

Zone, welche die untiefen, manchmal von Korallenriffen durchzogenen Gewässer des Sublitorals ebenso mit einschließt wie den sandigen oder steinigen, kontinuierlich von den Meereswellen bedeckten Strand. Die Berichte der Expeditionen beschreiben die Küsten nicht als Linien, sondern als Zonen, die in der Bewegung des Ankommens im wörtlichen Sinne des *adripere*, des ans Ufer Bringens und Gelangens, in langwierigen Prozessen durchquert werden müssen.<sup>5</sup> Um ihre semantische Vielschichtigkeit zu fassen, kann sich eine »Visualisierungs- und Imaginationsgeschichte« litoraler Räume daher nicht auf kartografische Darstellungsformen beschränken.<sup>6</sup> Wie zu sehen sein wird, eröffnen im Besonderen die im Anschluss an die Explorationen angefertigten Kupferstiche, welche die edierten Reiseberichte begleiten und darin beschriebene litorale Szenerien für den Rezipienten ins Bild setzen, ganz spezifische Deutungsperspektiven auf die semimaritimen Übergangsräume.

Im Folgenden sollen die Facetten der Wahrnehmung und Darstellung von Küsten verschiedener pazifischer Inseln, an denen die englischen und niederländischen Schiffe im Rahmen ihrer Weltumsegelung anzulanden versuchten, in den Fokus rücken. Inseln sind dabei in dem Sinne speziell, als dass sie, wie Frank Lestringant schreibt, umgeben von Meer – oder, wie bei den Südseeatollen, das Meer in ihrer Mitte umschließend – durch ein Zusammenspiel von Erde und Wasser konstituiert werden: »C'est que l'île revêt une ambuigüité constitutive: formée de terre, elle se définit néanmois par la mer, le lac ou la rivière qui l'entoure. Sa nature est donc essentiellement hybride.«<sup>7</sup> Sind sie flach und klein, scheinen Inseln beinahe nur aus Strand zu bestehen: »liminal places, neither entirely of the land nor of the sea«.<sup>8</sup> Ihre Küsten markieren Räume zwischen Land und Meer, deren

---

has to »fix« according to criteria which are inevitably arbitrary, but their linearity is mapped by determining a finite set of points which are then joined by a sweep of the cartographer's hand to create a coast-line.« Cosgrove (1999), 7. Siehe auch Feldbusch, Thorsten: *Zwischen Land und Meer. Schreiben auf den Grenzen*. Würzburg 2003, 12: »Zeigen auch Karten und Globen Küsten als fest umrissene und hauchdünne Linien, auf deren einen Seite sich das Festland auf deren anderen sich das Meer befindet, so ist gleichwohl von Räumen mit überaus unscharfen Rändern auszugehen, an denen sich die Elemente auf verschiedene Weise durchdringen.«

5 Siehe dazu Russo, Alessandra: »Horizontlinie, Point of no Return. Die Ankunft der Spanier an der Küste Mexikos in den Illustrationen des Codex Duran«. In: Baader/Wolf (2010), 317–328, besonders S. 317 f. Vgl. auch lat. *arripere* = schnell in Besitz nehmen oder zu nehmen suchen.

6 Rees (2014), 97.

7 Lestringant (2002), 26.

8 Cuncliff, Barry: *Facing the Ocean. The Atlantic and Its Peoples. 8000 B. C.–A. D. 1500*. New York 2001, 31. Zahlreiche Kupferstiche spezifisch von Atollen und ihrer manchmal streifen-, manchmal

semimaritimer Charakter, wie im Folgenden gezeigt wird, spezifische Arten des Kulturkontaktes generierte und eigene Formen der Abgrenzung und Zuschreibung von Alterität produzierte. Anders jedoch als das europäische Segelschiff, welches vor allem im Pazifischen Ozean zu einer *contact zone* in der Definition Mary Pratts werden konnte,<sup>9</sup> spielten sich die Begegnungsszenen in diesen Küstengewässern zeitlich in einem viel kürzeren und punktuelleren Rahmen ab, so verließen die Engländer und Niederländer die Inseln nach ein paar Tagen, oft nach ein paar Stunden wieder.<sup>10</sup> Die litoralen Orte der Begegnung verwandelten sich dabei in den Reiseberichten oftmals zu Gelegenheiten der Abgrenzung, und Küstenzonen avancierten von Linien, die ein einfaches Anlangen suggerierten, zu von einer spezifisch hybriden Textur geprägten Räumen, wogegen Identität, Alterität wie auch Superiorität narrativ verhandelt wurden.

---

ringförmigen Gestalt finden sich in Joris van Spilbergens Reisejournal seiner Weltumsegelung von 1614–1617. Siehe zum Beispiel Kupferstich Nummer XVII. »Abriss der Inseln Macian vnd Bacian« und Nummer XVIII. »Abbildung der Insel Solor vnd Hafens daselbst« in Spilbergen in *de Bry America XI Appendix* (1620). Die Stiche wurden übernommen aus dem niederländischen Original *Oost ende West-Indische Spiegel [...]*. Leiden 1619. Vgl. auch die eindrückliche Beschreibung, die Thomas Cavendish gibt, als er die Molukken erreicht: »Den 14. Februarij/kamen wir bey 11. oder 12. kleinen Inseln/welche gar plat vnd niedrig lagen/vnd fuhren neben viel Sandbüeheln hin/welche an zu sehen/als weren es Inseln gewesen/vnnd von dem Meer vberschwemmet worden. Diese Inseln werden Moluccae genandt/vnd ligen auff drey Grad vnd zehen minuten Sudwerts von der Linien.« *Prettie/Cavendish in de Bry America VIII* (1599), 30.

- 9 Wie dies in unterschiedlichen Werken mit Bezug auf Wissenstransferprozesse zwischen indigenen Piloten und den Steuermännern europäischer Schiffe vor allem für das 18. und 19. Jahrhundert aufgezeigt wurde. Siehe beispielsweise Chappell (1997) und Salmond, Anne: »Their Body Is Different, Our Body Is Different: European and Tahitian Navigators in the 18th Century«. In: *History and Anthropology* 16 (2005), II, 167–186. Für die Zeit um 1600 stehen solche detaillierten Untersuchungen zur *contact zone* »Schiffsraum« noch aus, obschon die Reiseberichte ein reichhaltiges Quellenmaterial dafür bieten würden. Aufgrund ihrer anders ausgerichteten Fragestellung berührt auch die vorliegende Arbeit diesen Aspekt nur am Rande. Zur Begriffsprägung der *contact zone* siehe Pratt (2008) und dies.: »Arts of the Contact Zone«. In: *Profession* 91 (1991), 33–40.
- 10 Die hier untersuchten Begegnungsmomente führen Elemente des Kontaktes mit sich, wie sie Urs Bitterli im schon etwas älteren Begriff der »Kulturberührungen« fasst. Vgl.: Eine Kulturberührung ist zu verstehen als »das in seiner Dauer begrenzte, erstmalige oder mit großen Unterbrechungen erfolgende Zusammentreffen einer Gruppe von Europäern mit Vertretern einer überseeischen Kultur. [...] [Oft gekennzeichnet durch ihre] Zufälligkeit [...], kurze Dauer [und] rudimentären Formen der Kommunikation.« Bitterli, Urs: »Grundformen des Kulturkontakts. Kulturberührung, Kulturzusammenstoß, Kulturbeziehung«. In: ders.: *Alte Welt – neue Welt. Formen des europäisch-überseeischen Kulturkontaktes vom 15. bis zum 18. Jahrhundert*. München 1992, 17–54, Zitat S. 17 f.

## 4.2 Begegnungen in untiefen Gewässern – Küsten als Zonen des Nicht-Ankommens

Die Überquerung des Pazifiks auf der Route, welche Thomas Cavendish, Olivier van Noort sowie Wilhelm Schouten segelten – vom Westausgang des Fretum Magellani oder der Le-Maire-Straße nach Norden sich entlang der chilenischen Küste haltend, um dann nach Westen in Richtung Molukken zu steuern –, bedeutete eine lange Reise. Auf ihr wirkte sich die Entbehrung vitaminreicher Nahrungsmittel, die die Schiffscrews seit der bereits zuvor zurückgelegten Atlantik- und Magellan-/Kap Hoorn-Passagen-Strecke erleiden mussten, immer drastischer aus, hinzu kam die äußerst prekäre Situation mit dem frischen Trinkwasser. Ein ganzes Jahr dauerte Thomas Cavendishs Durchsegelung der Südsee, Wilhelm Schouten und Jacob Le Maire waren gute fünf Monate auf dem Pazifik unterwegs. Die diversen Inseln, welche die Schiffe auf ihrem Weg passierten – die in heutiger Benennung als Juan-Fernández-Inseln, Tuamotu-Archipel, Samoa, die Salomonen und die mikronesische Inselgruppe definiert werden können –, funktionierten folglich als unverzichtbare Zwischenstationen.<sup>11</sup> An diesen Inseln, an denen sich die Mannschaften mit Trinkwasser, Brennholz und vitaminreichen Früchten versehen wollten, kam es oft zu kurzen Kontaktmomenten zwischen europäischen Reisenden und indigenen Inselbewohnern, die sich dadurch auszeichneten, dass sie sich primär nicht auf dem insularen Festland, sondern in den davor liegenden Küstengewässern abspielten. Szenen des Tauschhandels zwischen europäischen Segelschiffen und indigenen *Canoas* fanden detaillierte Einträge in die Bordjournale. So hält Francis Prettie auf der Reise Cavendishs in seinem Bericht fest:

---

11 »Ships [...] required regular access to shore facilities. [...] The ability to establish a network of island bases [...], tied together [...], was a key source of [...] power.« Martins de Lima, Luciana: »Mapping Tropical Waters: British Views and Visions of Rio de Janeiro«. In: Cosgrove (1999), 148 f. Vgl. ebenso Lauren Benton, die treffend betont: »Imperial corridors were punctuated [...] by stopping places.« Benton, Lauren: »Spatial Histories of Empire«. In: *Itinerario* 30 (2006), III, 19–34. Der Südpazifik war um 1600 durch die Europäer erst spärlich kartiert, viele der Inseln, an denen die Schiffe vorbeisegelten, konnten die Steuerleute zum ersten Mal in ihre Karten eintragen. Waren die Inseln bewohnt, zielten die englischen und niederländischen Schiffscrews darauf ab, mit den Insulanern und Insulanerinnen Tauschhandel zu betreiben und sowohl materielle Güter wie auch (mehrentsils in der Gegend um die molukkische Inselgruppe, seltener im südpazifischen Raum) lokal-geografische und nautische Informationen zu erlangen. Vgl. des Weiteren John R. Gillis, der nicht bloß diese Rolle der Inseln als praktische *stepping stones* erläutert, sondern auch auf den psychologischen Faktor der Existenz von Inseln in einem weiten Meer hinweist: »[Islands] bridging a sea that still seemed alien and threatening to most Europeans.« Gillis (2010), 97. Dass die insularen Küstengewässer aber genauso beunruhigend sein konnten, wird dieses Kapitel zeigen.

Vnd wie wir mit einem zimlichen Vorwind anher fuhren / kamen wir gegen Nachmittag vmb zwo uhr / auff 2. Meil wegs hinzu [zu den Ladrones-Inseln] / da vns sechtzig oder siebentzig Canoes oder Nachen voll wilder Leut vnd Landvolcks / welche Potatewurtzeln / Vannanas, Cocos, vnd grüne Fisch / die sie im Meer hatten gefangen / bey sich hatten / vnd die vbersich in die höhe / sie mit vns zu vertauschen. Wie wir ihre meynung verstunden / bunden wir etliche Stück alt Eysen / an kleine Strick vnd Fischleinen / vnnd warffen sie ihnen zu in die Canoes / welche sie fasseten / vnd anstatt deß Eysens eine Potatewurtzel / oder gebündlein Vannanas daran bunden / also tauschten wir mit ihnen / biß wir vergnüget wurden.<sup>12</sup>

Immer wieder wird in den Journalen auch beschrieben, wie wendig sich die Insulaner mit ihren Booten im Gewässer bewegten, wie zügig sie rudern, wie schnell sie vor dem Wind segeln, wie agil sie lavieren und die Fahrtrichtung wechseln konnten. »Ihre Canoas sein gar fein vnnd sauber gemacht [...] wissen gar wol damit vmbzugehen/Sie fahren stracks gegen den Windt/vnnd wenn sie Lauieren/wenden sie nicht vmb/sondern fahren mit dem hindertheil fortan/eben als ob es das fordertheil deß Nachen were«, weiß der Schreiber des Schiffsjournals zu berichten, als die Crew des Niederländers Olivier van Noort während ihrer Weltumsegelung im Jahre 1600 an derselben Insel wie gut ein Jahrzehnt zuvor Thomas Cavendish Kokosnüsse, Bananen, Zuckerrohr und Fische gegen Eisen, nach dem die Bewohner der Ladrones-Insel laut des Berichts »sehr begierig« seien, tauschte.<sup>13</sup> Bei jeder bewohnten Insel, an der die englischen und niederländischen Flotten anlangten, wiederholte sich das in den Journalen sich manchmal über ganze Seiten hinziehende Staunen über die Materialien und den Zuschnitt der Ruderboote sowie der teilweise besegelten *Canoas*. Ein Staunen, das zwischen überraschter Verwunderung und zögerlicher, doch offener Anerkennung oszillierte und beides zugleich zu fassen vermochte –

ihr Schiff war bereit auff eine wunderbahrliche weise/vnd frembde Manier [...] Sie sint gar geschwind vnd hurtig ihre Schifflin zu regiren/ob sie schon kein Compass/ noch einige andere Schiffsrüstung haben. [...] Sie sind gute Schifflaute [...] ihre Schiff [...] gehen so wol vor Windt/daß es ihnen wenige Holländische Schiffe zu vorthun,

12 Prettie/Cavendish in de Bry *America VIII* (1599), 25. [Parentesebemerkung F. H., in heutiger Benennung die Gruppe der Marianen-Inseln, zu Mikronesien gehörend.]

13 Van Noort in de Bry *America IX Additamentum* (1602), 57. An derselben Stelle vermerkt der Bericht, dass die Insulaner das Eisen bereits »hier« nennen können, aufgrund des regen Austauschs mit spanischen Schiffen.

heißt es im *Tag-Register* von Wilhelm Schoutens Expedition.<sup>14</sup> Die Schilderung des Anderen changiert zwischen dem Pol der Verfremdung – ausdrücklich firmiert die Art und Weise der Seemannskunst der Indigenen im Text unter dem Prädikat des »Wunderbahrlichen« und »Frembden«, wie auch das »Geschwinde« und »Hurtige« bereits auf danach beschriebene Verwirrung auslösende Begebenheiten vorausweisen –<sup>15</sup> und jenem der Annäherung, indem die insulanischen Schiffsleute hier ansatzweise zum nautischen Vorbild geraten, dem es vielleicht (spezifisch in diesen für die Europäer ungewohnten Gewässern) gar nachzueifern galt. Denn sie orientierten sich ohne Segelhilfen wie dem den europäischen Piloten unentbehrlich gewordenen (und als praktischer/ikonografischer/symbolischer Inbegriff maritimer Superiorität fungierenden) Kompass und erreichten dabei eine Segelleistung, die explizit diejenige niederländischer Schiffe überbot.<sup>16</sup> Die Darstellungen der Indigenen, denen die Reisenden in den Küstenzonen begegneten, werden in den Berichten sehr oft von einer solch spürbaren Ambivalenz getragen. Die Schilderungen befinden sich in einer steten Bewegung des immer wieder Neuaustarierens von Fremdheit und Bekanntem, von Superiorität und Unterlegenheit. »Grenzziehungen und Aufhebung und Überwindung von Abgrenzungen wechselten in den verschiedenen Berichten der Schiffscrews [...] fortwährend miteinander ab.«<sup>17</sup>

Bei der Lektüre der verschiedenen Reiseberichte das Augenmerk auf die Schilderungen insularer Küstengewässer richtend, fällt die Ungewandtheit der Engländer und Niederländer auf, die sich von der in den Journalen beschriebenen indigenen Wendigkeit und Mobilität stark abhebt. Das Ankommen europäischer Schiffe an den Inseln gestaltete sich häufig nicht als schlichtes, geschweige denn imposantes Landen, sondern vielmehr als ein zögerliches Verweilen im untie-

<sup>14</sup> Schouten in de *Bry America XI* (1619), 18 f.

<sup>15</sup> Im niederländischen Original: »Haer Scheepken was [...] seer wonderlijck aen te sein [...].« Schouten, *Journal Ofte Beschrijvinghe* (1618), in Engelbrecht/Herwerden (1945), *Eerste Deel*, 180. Zu Verwirrung auslösenden Begebenheiten siehe die Ausführungen weiter unten in diesem Kapitel.

<sup>16</sup> Bezeichnenderweise hatten die Niederländer aus der Distanz erst nichts anderes vermutet, als dass es sich bei der Sichtung eines dieser indigenen Schiffe nur um eine europäische Fabrikation, genauer gesagt eine spanische Barke handeln konnte. Erst als sie näherkamen, erkannten sie, dass es ein Schiff pazifischer Insulaner war, das so geschwind vor dem Wind segelte. Schouten in de *Bry America XI* (1619), 17 f. Vgl. zum ikonografisch-symbolischen Gehalt des Kompasses und weiterer nautischer Instrumente Göricke, Jutta: »Greifbare Vernunft: Zur Ikonographie mathematischer Instrumente«. In: Holländer, Hans (Hrsg.): *Erkenntnis Erfindung Konstruktion. Studien zur Bildgeschichte von Naturwissenschaften und Technik vom 16. bis zum 19. Jahrhundert*. Berlin 2000, 255–295 sowie Cleempoel (2006). Vgl. ebenso die im vorangegangenen Kapitel analysierten Frontispize.

<sup>17</sup> Burghartz (2011a), 29.

fen Gewässer, als ein unruhiges *tacking*, als ein mühsames, verzetteltes an Land Rudern oder Schwimmen. Generell stellte das Landen an pazifischen Inseln und Atollen aufgrund von Untiefen und sich knapp unter der Wasseroberfläche befindenden Korallenriffen für große europäische Segelschiffe ein schwieriges, äußerst gefährliches Unterfangen dar, bei dem jederzeit damit gerechnet werden musste, dem Schiff ein Leck zuzufügen und es dadurch vielleicht gar auf Grund zu setzen. Daneben fallen vor allem auch die Ungeschicklichkeit und das Unvermögen der Matrosen auf, die diese an den Tag legten, wenn sie mit ihren Beibooten vom etwas weiter entfernt ankernden Segelschiff aus an Land rudern mussten.<sup>18</sup> An beinahe jeder zweiten Insel, so wird in Wilhelm Schoutens Seetagebuch berichtet, gelang nicht einmal das Anlanden mit einem Nachen und die Mannschaft sah sich gezwungen, an Land zu schwimmen. Doch da anscheinend ein großer Teil der Matrosen dessen nicht mächtig war, wurde den noch im Nachen Verbliebenen ein Seil um den Körper gebunden, mit dem ihre Kameraden sie das letzte Stück durch das Wasser zum Strand ziehen mussten.<sup>19</sup> Das Beschaffen von Trinkwasser wurde so zu einem beschwerlichen Akt, wie Kupferstich Nummer VI. »Wie es den Holländern in der Grundlosen Insul ergangen« in einer Szene im linken Bildhintergrund, etwas abseits vom Hauptgeschehen, zeigt (Abb. 6). In einer Linie mit einem Seil zusammengeknotet müssen die Matrosen die Fässer – die leeren aus dem Ruderboot, die frisch gefüllten von der Insel – weiterreichen (Abb. 6a). Immer wieder wird in den Journalen das Bild eines maritimen, die Inseln umgebenden Grenzwalles aufgerufen, den zu überwinden oft gar eine Sache der Unmöglichkeit schien. »Das Meer tobete so gräulich am Ufer dieser Insuln/daß es vnmöglich war/einen Fuß auff das Landt zusetzen«, so dass Schouten aufgrund von Proviant- und Wasserknappheit mehr als einmal »statt deß Frühstücks/einem jedem Schiffman eine halbe Quart einer

18 Die Journale sind voll von Beispielen dafür. Szenen, die von stundenlangen Anlandemanövern erzählen; Schilderungen wildester Stürme, die die Mannschaften auf hoher See meisterten, ohne einen Mann zu verlieren, nur um daraufhin im Bordbuch die Ertrunkenen zu notieren, die es bei den Landeversuchen gab. Vgl. auch Freeman (2010), 24 f.; 31: »The area defined [...] as the central-south Pacific comprises over 10'000 islands [...]. There are thousands more atolls, shoals and reefs that rise above sea level at low tide. [...] In the tropical Pacific, islands [are] usually protected by fringing coral reefs [...]. Coral reefs figure prominently in the history of early exploration in the western Pacific, most often as the principal cause of disastrous shipwrecks, tragic loss of life and thwarted attempts to establish trading posts or imperial possessions.«

19 Schouten in de Bry *America XI* (1619), 15. In den Schilderungen ist nicht nur eine Ungewandtheit im Wasser, sondern auch oft explizite Wasserangst der Schiffsbesatzungen auszumachen. Ein Nachen ist ein kleiner flachbödiger Kahn, der durch Rudern fortbewegt wird und bei vielen Explorationsflotten als Beiboot eingesetzt wurde.



Abb. 6: »Wie es den Holländern in der Grundlosen Insul ergangen«. Kupferstich Nummer VI. aus dem Reisebericht von Schouten, Wilhelm: »Tag Register Oder Eigentliche Beschreibung der wunderbarlichen Reyse«, in: de Bry *America XI* (1619).

Pinte Spanischen Weins« auf leeren Magen reichen musste, wenn keine Aussicht auf Tauschhandel bestand.<sup>20</sup> Durch die Beschriftung »eylant sonder grondt« gerieten solche Buchten und Küsten zu »zone[s] of non-arrival«.<sup>21</sup>

Während sich europäische Dominanz auf dem Meer über die Fähigkeit, lange Strecken zu segeln, auszeichnete, sollten sich gerade Küstengewässer als die Schwachpunkte in diesem System der *long-distance control* erweisen.<sup>22</sup> Der Südsee-

<sup>20</sup> Schouten in de *Bry America XI* (1619), 21. Vgl. auch die eingehende Analyse und die Abbildungen der dem Reisebericht Schoutens beigefügten Kupferstiche weiter unten in diesem Kapitel.

<sup>21</sup> Carter, Paul: »Dark with Excess of Bright: Mapping the Coastlines of Knowledge«. In: Cosgrove (1999), 125–147, Zitat S. 139. Ndl. Eylant sonder grondt = Dt. Insel ohne (Anker-)Grund.

<sup>22</sup> Zur Terminologie der *long-distance control* siehe Law, John: »On the Methods of Long-Distance Control: Vessels, Navigation and the Portuguese Route to India«. In: ders. (Hrsg.): *Power*,



Abb. 6a und 6b: Ausschnitte Kupferstiche VI. und IV. (siehe für den vollständigen Kupferstich IV. nachfolgende Abb. 7).

historiker Paul Carter bezeichnet dies pointiert als »the incompetence and ineptitude inherent in the imperial project of getting ashore, emblemized in its design of

---

*Action and Belief. A New Sociology of Knowledge?* London; Boston; Henley-on-Thames 1986, 234–263.

ships fitted only to moor, that is to pose as stationary fortresses anchored in a moving medium.«<sup>23</sup> Der Begriff »stationary fortress« ruft das Bild eines materiell abgegrenzten und zugleich aktiv abgrenzenden Schiffsraumes auf. An den Ufern der Pazifikinseln ankernd, bildete es eine Art Gegenraum, welcher Sicherheit vor und Distanz gegenüber den Bewohnern der Inseln versprach, ein Raum, den die Mannschaft oft nicht zu verlassen gewillt und den zu betreten die indigene Bevölkerung wiederum auch nicht immer zu bewegen war. Ein Ort, von dem aus Andere(s) aus sicherer Distanz und über die demarkierende Bordreling hinweg beschrieben werden konnten.<sup>24</sup> Praktisch führte dies nicht selten zu misslingenden Kommunikationssituationen und daraufhin ausbrechenden gewalttätigen Szenen. Nicht nur aufgrund des sprachlichen Nichtverstehens, sondern auch, weil die Kommunikationssituation von Segelschiff zu *Canoa* und umgekehrt auf stets schwankendem, unruhigem Untergrund einer klaren Verständigung entgegenwirkte. »Sie schryen vns zu von fernen vnd wir ihnen wiederumb/wir konten aber doch einander nicht verstehen. [...] Sie gaben Merckzeichen von sich/wir solten vns zu Landt begeben/ aber wir begehreten/sie solten zu vnserem Schiff kommen/dazu nicht konten bewegen werden« schildert das *Tag-Register* Schoutens exemplarisch.<sup>25</sup>

### Motion versus Bewegungslosigkeit in den Kupferstichen

Wie diese Unsicherheit der Crews bei der Durchquerung der Uferzone parallel mit den festungsähnlichen Schiffen wörtlich verstanden »ins Bild gesetzt« wurde, visualisiert eine Reihe von drei Kupferstichen, die das Reisenarrativ von Wilhelm Schouten in der de Bry'schen Ausgabe begleiten.<sup>26</sup> Während Kupferstich Num-

23 Carter (1999), 144.

24 Vgl. die Etymologie des englischen Wortes *border*, welches sich vom Fränkischen Lexem *bord* herleitet, was wörtlich bedeutet: Ränder von Stoffen oder hölzerne Schiffsseitenwände. Wendl, Tobias; Rösler, Michael: »Introduction. Frontiers and Borderlands. The Rise and Relevance of an Anthropological Research Genre«. In: dies. (Hrsg.): *Frontiers and Borderlands. Anthropological Perspectives*. Frankfurt am Main 1999, 1–27, hier S. 3.

25 Schouten in de Bry *America XI* (1619), 16.

26 Kupferstich Nummer IV. »Wie sich ferner die Wilden Leute erzeiget haben«, Nummer V. »Wie es den Holländern in der *cocos*, vnd Verräthers Insul ergangen« und Nummer VI. »Wie es den Holländern in der Grundlosen Insul ergangen«. Sie finden sich im Anschluss an Wilhelm Schoutens Bericht. Schouten in de Bry *America XI* (1619). Die erwähnten Inseln sind in der im vorangegangenen Kapitel analysierten längsformatigen Karte *Tabula Hydrographica Maris Australis Vulgo del Zur* eingetragen und sollten nach dieser in der Gegend des Tuamotu-Archipels (Grundlose Insel und Fliegen-Insel) sowie um Samoa (Cocos- und Verräters-Inseln) gelegen sein. Siehe dafür auch die digitale Zoomansicht der Karte (wie Kap. 3 Anm. 18).

mer V. »Wie es den Holländern in der COCOS, vnd Verräthers Insuln ergangen« direkt aus dem niederländischen Original übernommen wurde, sind Nummer IV. »Wie sich ferner die Wilden Leute erzeiget haben« und VI. »Wie es den Holländern in der Grundlosen Insul ergangen« Neuschöpfungen aus der Werkstatt de Bry.<sup>27</sup> In den bildlichen Darstellungen der pazifischen Begegnungsszenen werden die Schiffe noch viel expliziter als in den Texten als Gegenräume zur Uferzone konzeptualisiert, eine Uferzone, an der alles stets in Bewegung und Unruhe zu sein scheint: das Wasser, die *Canoas*, ja die Indigenen selbst. In wohlgeordneter Formation, mit dem ausgeworfenen Ankerseil gut sichtbar, sind die europäischen Segelschiffe auf den Kupferstichen als machtvolle Metaphern visualisiert, die Stabilität und Überlegenheit am unruhigen fremden Gestade signalisieren.<sup>28</sup> Die Motion der Insulaner und des Meeres wird der nun zur positiv konnotierten gefestigten Beständigkeit umgedeuteten Schwerfälligkeit der europäischen Schiffe entgegengesetzt und bestimmt als Grundthema die Stiche. Auf Kupferstich Nummer IV., der den Zwischenhalt an der »Vligen Insel« thematisiert, wo Schoutens Mannschaft vor einem Schwarm Insekten flüchten muss, liegt im Bildvordergrund ein großes Segelschiff vor Anker (Abb. 7). Ebenso in Stich V., der die Niederländer bei der Begegnung mit Insulanern in den Gewässern vor der »Cocos-Insel« zeigt (Abb. 8). Stich VI. (Abb. 6) platziert eines der niederländischen Schiffe im Hintergrund, jedoch weiterhin zentral in der Bildmitte, bildtypisch ist seine festungsähnliche Verankerung gerade durch das gut sichtbar ausgeworfene Ankerseil repräsentiert – »motion is stalled, fixed, leaving the traveller [...] ›travelling on the spot.«<sup>29</sup>

Auf allen drei Stichen symbolisiert das Schiff einen abgegrenzten Gegenraum zu dem es umgebenden Küstengewässer wie auch zu den Strandzonen der

27 Vgl. dazu auch Groesen (2008), 515.

28 Vgl. zur wohlgeordneten Formation auch die Kupferstiche in Adolph Deckers Bericht zu Jacques de L'Hermites Expedition mit der nassauischen Flotte: »Ordentliche vnd Außführliche Beschreibung«, in de Bry/Merian *America XIV* (1630), 59–68, vor allem S. 30, 35, 36, 41. Es sind »visual representations of the floating monuments of power« wie Serres, Dominick; Serres, John T.: *Liber Nauticus, and Instructor in the Art of Marine Drawing*. London 1805, zitiert nach Martins de Lima (1999), 166, schreiben. Vgl. weiter Martins de Lima zum 19. Jahrhundert: »Many [...] images of tropical landscapes worked as frames for the representation of ships. As in portraiture, they served to confirm the ›presence‹ of the vessel.« Martins de Lima (1999), 166. Eine Feststellung, die in Bezug auf die Darstellung südpazifischer Inseln teilweise auch für die hier untersuchten, zwei Jahrhunderte früher entstandenen Kupferstiche gilt.

29 »By reducing motion to a minimum, mobility is in check, and a kind of spatial order seems to have been achieved. But order is soon disrupted when other kinds of mobility come into play.« Smethurst, Paul: »Introduction«. In: Kuehn/Smethurst (2009), 1–18, Zitat S. 15. Siehe auch Hulme, Peter: »Deep Maps: Travelling on the Spot«. In: Kuehn/Smethurst (2009), 132–147.



Abb. 7: »Wie sich ferner die Wilden Leute erzeiget haben«. Kupferstich Nummer IV. aus dem Reisebericht von Schouten, Wilhelm: »Tag Register Oder Eigendliche Beschreibung der wunderbarlichen Reyse«, in: *de Bry America XI* (1619).

Insel. Die Motionslosigkeit der europäischen Segelschiffe wird dadurch noch hervorgehoben, dass die ganze, das Schiff umgebende Szenerie auf den Kupferstichen in unaufhörlicher Bewegung zu sein scheint: Die Wellen sind aufgeworfen, kräuseln sich, die Indigenen schnellen in ihren *Canoas* mit geblähten Segeln vorbei, springen ins Wasser, tauchen wieder auf. Der Insektenschwarm, welcher das Schiff befällt und einen großen Teil des Kupferstichs IV. in eine gepunktete Schattierung taucht, die beim Betrachter das Surren, Brummen und die Unruhe beinahe spürbar evoziert, verdeutlicht nur mehr diesen Eindruck einer von chaotischer Bewegung geprägten Uferzone. Ein Vergleich mit den beinahe ebenso schwärmähnlich sich im Wasser fortbewegenden Insulanern, die sich dem Anschein nach mit großer Geschwindigkeit auf die europäischen Schiffe zubewegen und auf Kupferstich Nummer V. deren Masten erklimmen, um sich danach



Abb. 8: »Wie es den Holländern in der cocos, vnd Verräthers Insuln ergangen«. Kupferstich Nummer V. aus dem Reisebericht von Schouten, Wilhelm: »Tag Register Oder Eigentliche Beschreibung der wunderbarlichen Reyse«, in: *de Bry America XI* (1619).

wieder ins Meer fallen zu lassen, liegt nahe.<sup>30</sup> Umso stärker fällt die Statik des großen niederländischen Schiffes in der Bildmitte ins Auge. Es impliziert auf den ersten Blick eine vermeintliche Berührungslosigkeit mit dem Meer, suggeriert eine distanzierte Beobachterperspektive, die jedoch dadurch gebrochen wird, dass die meisten Crewmitglieder sich nicht an Bord zu befinden scheinen. So treten bei genauerer Betrachtung in den Kupferstichen Nummer IV. und VI. im Hintergrund kleine Figuren hervor. Der Reisebericht verrät, dass es niederländische Matrosen sind, des Schwimmens kaum mächtig und von den wilden, sich an der Küste brechenden Wellen, die ihren Nachen hatten kentern lassen,

30 »The natant body [...] represents a lack of fixity and stability.« Blackmore, Josiah: *Manifest Perdition. Shipwreck Narrative and the Disruption of Empire*. Minneapolis; London 2002, 98.

überfordert, so dass sie sich, mit Seilen um den Bauch, von zweien ihrer Kameraden durch das Wasser an Land ziehen lassen müssen. Einer von ihnen versucht zudem – die Arme weit von sich gestreckt und eine Art Schwimmbewegung andeutend – aus eigener Kraft, das insulare Festland zu erreichen (Abb. 6a).

Dem Bericht Schoutens in einem eigenständigen Abschnitt nachfolgend erhalten die Kupferstiche eine eigene erzählerische Funktion.<sup>31</sup> In ihnen wird nicht allein eine szenische Abfolge illustriert. Vielmehr übermitteln die im Nachgang zur Expedition angefertigten Visualisierungen von Elementen des Reisenarrativs einen mehrschichtigen Inhalt, der die Überforderung der niederländischen Mannschaft, von der der Bericht an mehreren Stellen erzählt, ansatzweise in den Hintergrund treten lässt, indem spezifische nautisch-maritime Machtsymbole wie das Segelschiff, Anker und Ankerseil wie auch die explizite Andersartigkeit der im Wasser agil lavierenden und schwimmenden Insulaner ins Zentrum rücken. Der europäische Schiffskörper auf dem Wasser wird den indigenen Menschenkörpern im Wasser gegenübergestellt.

### 4.3 Amphibische Wesen – Wasser und die Wahrnehmung von Alterität

»Islanders [...] played with the sea at its edges. [...] They played with it, imposed their signature on it with style. [...] The exhilaration with which they plunged into the sea from the tallest masts of European ships was a sign of familiarity with the sea that Europeans did not dare have. [...] Maybe I should begin encompassing Oceania with an ethnography of swimming.«<sup>32</sup>

Greg Dening

Die in Bezug auf das Meer und das Wasser sich manifestierende Alterität der Indigenen der südpazifischen Inselwelt wird in den niederländischen und engli-

31 Der Bildteil wird eingeführt mit »Eigentliche vnd warhafftige Fürbildungen der Histori vnd Geschicht/so in herrn Willhelm Schouten Schiffart in die Sudsee vorgangen [...]. Alles zierlich in schönen Kupffer Stücken für Augen gestellt [...].« Ebenso ist die Tatsache, dass zwei der Kupferstiche Neukombinationen aus der de Bry'schen Werkstatt darstellen, hier zu beachten. Vgl. dazu auch die Ausführungen zu den de Bry'schen Kupferstichen in Kap. 1.3 dieser Arbeit sowie Groesen (2008), 123: »The most intriguing part of the engraving process was the decision-making which preceded it. Whether simply to copy, or instead omit, combine, separate or modify illustrations of the original accounts, or whether to add completely new engravings, constituted the heart of the editorial strategy.«

32 Dening, Greg: »Deep Times, Deep Spaces. Civilizing the Sea«. In: Klein/Mackenthun (2004), 13–35, Zitat S. 15 f.

schen Reiseberichten unter Miteinbezug des hybriden, zwischen Land und Meer schwankenden litoralen Raums entworfen. Sehr schnell konnte das Staunen über die den Europäern scheinbar unvertraute Art der lokalen Inselbevölkerung, sich im (untiefen) Wasser zu bewegen, in eine ins Bedrohliche gerückte Stimmung umschlagen. Anfänglich neutral geschilderte Szenen des Tauschhandels gipfelten in der Beschreibung akuter Bedrängnis durch die Indigenen: »Wir konten aber doch ihrer nicht loßwerden/dann sie kamen darnach so häufig vmb vnser Schiff/ daß sie einander beschädigten/vnn brachen eine oder zwo ihrer Canoes/Aber das Volck erttete sich mit schwimmen.«<sup>33</sup> »Ein jeder wollte der erste seyn im Schiff/vnd schwamm einer vnter deß andern Nachen hindurch/damit er zum Schiff kommen/vnd sein Gut verhandlen möchte«, heißt es im Journal Schoutens. »Sie hatten Cocos Nüsse vnd Ubas Wurtzeln im Maul/vnd stiessen so gedreng auffß Schiff/daß wir sie mit Stecken abtreiben mussten.«<sup>34</sup> Greg Dening stellt fest:

The arrival [...] was marked [...] by scenes of what was taken by the sailors to be almost hysterical disorder. [...] Their isolated situation, their small numbers in relationship to the crowd, their inability to communicate directly, the unreliability of their weaponry, their lack of knowledge of local navigation conditions, their dependence on proper winds to effect their escape – all these conditions made them sensitive to the threats the islanders made to their safety.<sup>35</sup>

Es wird ersichtlich, dass nicht nur Nacktheit beziehungsweise unterschiedliche Formen der (Un-)Bekleidetheit, Kannibalismus, Hautfarbe und Haarsitten sowie Nahrungsmittel zu einem Katalog der Beschreibungsmerkmale gehörten und als Inbegriffe des Anderen kursierten, sondern auch die Art und Weise, wie sich die Indigenen in ihrem Lebensraum fortbewegten, was in den diversen Berichten stets auf das Genaueste festgehalten wurde.<sup>36</sup> Auf diese Weise kam es zu ei-

33 Prettie/Cavendish in de *Bry America VIII* (1599), 25.

34 Schouten in de *Bry America XI* (1619), 20. Vgl. dazu auch die vorangegangenen Analysen der Kupferstiche aus dem Bericht Wilhelm Schoutens.

35 Dening, Greg: *Islands and Beaches. Discourse on a Silent Land. Marquesas 1774–1880*. Honolulu 1980, 19.

36 Vgl. auch Jürgen Osterhammel zu diesem »bisher kaum beachteten Aspekt«: »Alle Außereuropaberichte sind voll von Beobachtungen über die Fortbewegung der Anderen, im allgemeinen ungewöhnlich akkuraten Beobachtungen, da sie dem unmittelbaren Erfahrungskreis der Berichtenden entstammen.« Osterhammel, Jürgen: »Von Kolumbus bis Cook: Aspekte einer Literatur- und Erfahrungsgeschichte des überseeischen Reisens«. In: Maurer, Michael (Hrsg.): *Neue Impulse der Reiseforschung*. Berlin 1999, 97–131, Zitat S. 120. Zu weiteren Alteritätsdiskursen in den de Bry'schen Kupferstichen siehe die zahlreichen Aufsätze von Susanna Burghartz. Des Weiteren

nem Bezug zwischen Raum und Individuum, zu einer Zuschreibung bestimmter Merkmale vor einem ganz spezifischen räumlichen Hintergrund. Der Augenblick, in dem das zwischen Ver- und Bewunderung schwankende Staunen in Befremden umschlägt, ist in den Berichten oft klar festzumachen: Es ist der Moment, in welchem der Blick (der Schiffsbesatzung wie des Lesers) weg von den Booten auf den Insulaner und dessen Körper gelenkt wird. Die Feststellung der (partiellen) Nacktheit, die Beschreibung körperlicher Eigenheiten und das Konstatieren der außergewöhnlichen Schwimmfähigkeiten gingen zumeist in demselben Satz miteinander einher: »Sie sind streitbare Leut/eines schönen vnd geraden Leibs/gute Laufer/erfahrene Schwimmer/einer dunckelrothen Farbe« vermerkt das Schiffstagebuch Schoutens,<sup>37</sup> und auf Thomas Cavendishs Reise hält Francis Prettie fest:

In jeder Canoe waren vier/sechs oder acht Personen/alle nackicht vnd bloß/gute vnn hurtige schwimmer/braun von Farben/an statur etwas grösser/besetzter am Leib denn wir Leut hie außen. Ihre Haar tragen sie gar lang/vnd etliche binden es auff dem Schopff mit einem Knopff zusammen/etliche auch mit zween Knöpfen/vnd gleichen sehr ihren Bildern/welche vorn an ihren Nachen geschnitzelt stehen/vnnd an zu sehen seind wie die Teufel.<sup>38</sup>

Explizit zieht Francis Prettie eine Verbindung zwischen den als teuflisch beschrieben Hauptern der Galionsfiguren und den Indigenen, von denen, wenn sie um die europäischen Segelschiffe schwammen, die Schiffsbesatzung oft nicht mehr ausmachen konnte als ihre zwischen den Wellen auftauchenden Köpfe.<sup>39</sup> Die Flinkheit und Agilität, mit welcher die Insulaner und Insulanerinnen sich nackt, ohne Hilfe eines Nachens im Wasser (fort)bewegen konnten und die sie in der Wahrnehmung der Schiffsbesatzung unzählbar machte, schien bei den europäischen Reisenden Ängste zu wecken und wurde in niederländischen, englischen wie auch spanischen Journalen zugleich als Bedrohung charakterisiert: »Aber doch vmbbrachten sie mit ihren 14. Canoen den Nachen ganz vnd gar: etliche sprangen auß ihren Canoen/*vermuthblich* vnsern Nachen vmbzuwerffen/vber vnd vber zu stossen/od gar vnter das Wasser zu trücken [...]

---

Bucher, Bernadette: *Icon and Conquest. A Structural Analysis of the Illustrations of the De Bry's Great Voyages*. Chicago; London 1981.

37 Schouten in de *Bry America XI* (1619), 25.

38 Prettie/Cavendish in de *Bry America VIII* (1599), 25 f.

39 Oder – wenn sie tauchten – auch mal nur die Füße, wie Schoutens Kupferstich Nummer IV. (Abb. 7) im rechten Bildvordergrund zeigt.

Diese Leute waren auch *arge Diebe/gute Schwimmer vnd Täufer*.<sup>40</sup> Im 49 Artikel umfassenden Bordkatalog des Spaniers Pedro Fernandez de Quiros, von denen die wichtigsten in der Schiffsmittle am Hauptmast befestigt wurden, ist die Feststellung, dass die Inselvölker allesamt gute Schwimmer seien, als dringender Hinweis für die Mannschaft gedacht, wachsam zu sein: »After anchoring in any port, a careful look-out should be kept both by day and night, for the natives are great swimmers and divers, and *might* wedge up the rudder, cut the hawsers, or set fire to the ship.«<sup>41</sup> Die Eigenschaften Schwimmen und Tauchen schienen die Indigenen äußerst stark von den europäischen Reisenden zu unterscheiden und sie zugleich pejorativ als gefährliche Wesen zu stigmatisieren. Eine Folge von Negativurteilen wurde mit dem Wasserverhalten der Indigenen verknüpft, die Verbindung zu Unlauterkeit und diebischen Eigenschaften geschlagen. Eine Marginalie in van Noorts Reisebericht lässt bezeichnend verlauten: »Ladrones können auch vnder dem Wasser leben.«<sup>42</sup> Sie führt somit die Hinterhältigkeit

40 Schouten in de Bry *America XI* (1619), 21 f. [Hervorhebungen F. H.] Im niederländischen Original: »...Canoes, waer uyt ettelijcke overboort spronghen, meenende de Sloep te overvallen, ofte om te halen. [...] Dit volck is mede seer diefachtich, [...] konnen [...] wonder wel swemmen ende duycken.« Schouten, *Journal Ofte Beschrijvinghe* (1618), in Engelbrecht/Herwerden (1945), Erste Deel, 186 und 189. Das Umringen des niederländischen Schiffes bei den Tauschszenen wird auf dem »Cocos Insel«-Kupferstich Nummer V. sehr deutlich (Abb. 8).

Es ist in diesem Zusammenhang interessant, darauf zu verweisen, dass die Wahrnehmung des Meeres und des Lebens an Bord eines europäischen Segelschiffes geprägt war von einem Element, das ich als die »Wichtigkeit des Numerischen« bezeichne. Beinahe alles scheint auf einer Seereise zu Zahlen transformiert oder zumindest transformierbar: Die Zeit der Wachen an Deck strukturieren die Ordnung an Bord, die Essensrationen werden in den Journalen und Logbüchern ganz zuvorderst in Maßeinheiten notiert, jede Änderung im Verlauf der Reise festgehalten, die Tiefe der See wird ausgelotet, die Anzahl der Peitschenhiebe für spezifische Vergehen, der Kurs des Schiffes, die Position von Land und Inseln, die magnetische Abweichung des Kompasses, die verlorenen Anker, die Anzahl eingesalzener Fische und Pinguine, die zusätzlichen Gläser Wein für besondere Verdienste, die Zahl der Kranken an Bord, die Windrichtung, dies alles findet numerischen Eintrag in die die Seereise dokumentierenden Schriften. Kann etwas nicht ge- oder vermessen, be- oder ausgerechnet und in Zahlen ausgedrückt werden – die im wilden Durcheinander um das Schiff schwimmenden Insulaner zum Beispiel –, scheint es sich der Kontrolle zu entziehen und somit zu einer Gefahr zu werden. Siehe dazu auch die interessanten Überlegungen Greg Denings in seinem Schiffsalltags-Exkurs »Reflections: On Boundaries« in ders. (1980), 157–161.

41 De Quiros, *Narrative of the Voyage* (1606), in Markham (1904 Vol. I.), 187 f. [Hervorhebung F. H.] Vgl. das wie schon bei Schouten eingesetzte *might* bzw. *meenende* oder *vermuthblich* – Hinweis darauf, dass es sich bei diesen Äußerungen um Projektionen und Ängste handelt, die die europäischen Seereisenden mit den Fähigkeiten verbanden, flink schwimmen und tief unter die Meeresoberfläche tauchen zu können.

42 Van Noort in de Bry *America IX Additamentum* (1602), 58.

und räuberischen Charakterzüge, die sich in der bereits zuvor durch die Spanier vorgenommenen Benennung der Insel und deren Bewohner niedergeschlagen hat – *Islas de Ladrones* –, explizit mit den den Europäern fremd anmutenden Eigenschaften des Schwimmens und Tauchens zusammen. Das für die Beschreibung der aquatischen Fähigkeiten benutzte Vokabular – des sich unter Wasser Verbergens und Versteckens – ist dabei oft dasselbe, welches in den Journalen für (semi-)maritime Lebewesen aus der Tier- und Fischwelt Verwendung findet. Durch ihr Verhältnis, das die von den Reisenden angetroffenen insulanischen Bevölkerungen im Südpazifik zum Wasser pflegten, wurden sie zu Projektionsfiguren europäischer (Wasser-)Ängste.

So werden aquatische Fähigkeiten zu einem in diversen europäischen Reiseberichten durchweg immer wieder aufgerufenen Alteritätsmerkmal, das auch in verschiedenen Medien zu zirkulieren beginnt und in ganz unterschiedlichen Kontexten zum Tragen kommt. Nicht nur in der warmen Südsee, sondern auch in den eisigen Gewässern um *Meta Incognita* scheinen die Indigenen als besonders mit dem Wasser verbunden. So hält der Reisebericht George Bests fest, dass sie die Inuits, welche sie im Rahmen ihrer ersten Expedition auf ihr Schiff holen wollten, aus dem Meer fischten – »[we] plucked [them] out of the sea« –, als ob sie sich darin tummelten wie Meeresgetier. In der Tat hatte Frobisher die in den schmalen Booten rudern den Inuits aus der Ferne erst für Robben oder Seelöwen gehalten: »... he perceived a number of small things fleeting in the sea afarre off, whyche hee supposed to be porposes or seales, or some kinde of strange fishe; but coming nearer, he discovered them to be men in small boates made of leather.«<sup>43</sup> John Davis schreibt über sie:

They eat all theyr meat raw, they live most upon fish, they drinke salt water, and eat grasse and ice with delight: they are never out of the water, but live in the nature of fishes, but onely when dead sleepe taketh them, and then under a warme rocke, laying his boat upon the land, he lyeth downe to sleepe.<sup>44</sup>

Auch auf den Kupferstichen, die Gerrit de Veers Reisebericht von Willem Barents' Arktisexploration begleiten, sind die nördlichen Völker häufig zusammen mit ihrem maritimen Erkennungsmerkmal, den »Lodgie« gezeichnet, in denen

<sup>43</sup> Best, *True Discourse* (1578), *First Voyage*, in Collinson (1963), 73 f.

<sup>44</sup> Davis, John: »The Second Voyage attempted by Master John Davis for the Discoverie of the North-west Passage«. Ediert in Markham (1970), 15–31, Zitat S. 20.

sie mal sitzen und fleißig rudern, ein andermal die Boote hoch über ihren Köpfen über Land tragen.<sup>45</sup> Zwischen Seehund, Meerjungfrau und schwimmenden Stammesfrauen oszillierend bilden auf einem Kupferstich von Band 13 der de Bry'schen *America*-Serie Kreaturen mit langen, nahtlos zu Wellen übergehenden Haaren und Fischschwänzen, agil im Wasser dahingleitend, Verlockung und Bedrohung des/der Anderen zugleich, indem sie die sich auf dem stabilen Festland von Virginia oder noch im hochbordigen Schiff aufhaltenden Engländer, welche forscht und neugierig dem Wasserspiegel zu nahe gerieten, zu verführen suchen, was gleichbedeutend scheint, wie sie zu sich ins Nass, in die maritime Tiefe und damit ins Verderben zu ziehen.<sup>46</sup> Der französische Reisende Jean de Léry wiederum verweist mit großer Be- und Verwunderung auf die erstaunlichen Schwimm- und Tauchfähigkeiten der Einwohner an der Küste Brasiliens. Explizit hebt er den Unterschied zu den Europäern hervor, die sich noch kaum mit Booten in die Bucht hinauswagten, während die Indigenen sich kindlich und zugleich immens geschickt im Wasser vergnügten, schwammen und dabei quiekten wie die »Meersäw«.<sup>47</sup> Diese überaus guten Schwimmer an den Küsten

45 Kupferstich Nummer LVIII. »Wie wir vnserer Reise bißgen Cola beförderten.« Zum Ausdruck »Lodgie«, mit dem vor allem die Schiffe der »Reußen« bezeichnet werden die Veer/Barents in de Bry *India Orientalis III* (1599), beispielsweise 224 und 228. Ebenso wird mit leichter Abscheu auch der maritime Speiseplan der Nordvölker erwähnt: Den Hering haben die »Moscowiter [...] mit Kopff/Schwanz vnd schuppen verschlungen/vnd nicht anders davon gebissen/wie man von einem Stück Brot beist.« Ebd., 185.

46 Kupferstich Nummer I »Meerwunder oder Syren«. In: de Bry *America XIII* (1627), 5. Erst auf den zweiten Blick, aus etwas größerer Distanz, vermerkt der Autor im Text, hätte er des Wesens Fischschwanz erkannt. Die »Nahtstelle« zwischen weiblichem Torso und walartigem Fischschwanz der Kreaturen wird auf dem Stich auf interessante Weise jeweils durch eine Meerwelle verdeckt. Während die im Bildvordergrund situierte »Syren« vor den beiden erstaunten und neugierigen Engländern am Ufer einladend ihre Arme ausbreitet, versuchen die sich auf dem Schiff befindenden Reisenden im Hintergrund das »Meerwunder«, welches über die Bordkante lugt, mit einem hölzernen Schlagstock zu vertreiben. Siehe zum darin enthaltenen Spiel von Nähe und Distanz, Anziehung und Abstoßung und zu dem Kupferstich und Text immanenten Hinweis, wie sich der Reisende und auch der Betrachtende dem Fremden zu nähern hatten, die Analyse in Burghartz (2011b), insbesondere S. 42 ff. Vgl. in Bezug zu diesen »Sirenen« auch die sehr ähnliche Darstellung von Seelöwen auf Kupferstich Nummer X »Wie der Herr Cavendish in einer Gegend zu einer Insel kamde, da viele Seehunde einer seltsamen Art waren« in de Bry *America VIII*. Diesen Stich hat Bernadette Bucher näher analysiert. Sie stellt fest: »The sea dogs show all the traits of the ambiguous [...] monster [...]. They have the tail of a siren and the head of a dog, a lion's mane, and flippers formed like claws of a bird. Some are shown swimming, others move upright or crawl on the shore, while in the foreground a female nurses her young, thus showing these amphibians as mammals – part fish, part quadruped, and part bird.« Bucher (1981), 150.

47 Léry, Jean de: »Schiffart in Brasilien in America, darinn deß Autoris Reyß/auch viel frembde Thier

Amerikas zirkulierten daraufhin weiter und fanden ihren Platz in einer Kartusche auf Cornelis Claesz' Amerikakarte von 1602.<sup>48</sup> Die im Atlantik situierte Kartusche schildert Eigenschaften der Einwohner Amerikas:

Incolae vero pluribus in locis prudentia, morum comitate, artium variarum peritia ac fide probe instructi, comercia omnem[ue] probitatem satis excolunt. nisi quod Christum ignorent, qui tamen multis innotuit, sed plurimi etiamnum Caelum Solem Lu[nam] & idola adorant. Alij tot ducunt uxores quot libuerit, alij veseuntur carne humana, adeo ut invicem sese dilanient. natatores fortissimi sunt.<sup>49</sup>

Der letzte Satz, in welchem die Indigenen Amerikas allesamt als starke und geübte Schwimmer bezeichnet werden – »natatores fortissimi sunt« –, kann als neutrale, in konstatierendem Gestus gehaltene Aussage verstanden werden, die alle Einwohner des westindischen Kontinents zusammenfasst, während die diesem Satz vorausgehenden Ausführungen jeweils spezifisch einzelne der amerikanisch-indigenen Völker (wenn auch nicht namentlich und geografisch lokalisiert) hervorheben. Es ist jedoch nicht außer Acht zu lassen, dass die Bemerkung am Ende einer Aufzählung indigener Eigenschaften steht, die sich ganz offensichtlich von ihren Vorzügen her – der guten Erziehung, den Sitten, den (Handwerks-)Künsten, dem Handel und einer gewissen Art der Frömmigkeit – abwärts bis hin zu ihren negativsten Dispositionen hin wendet – ihrer Unkenntnis der christlichen Religion, ihrer Idolatrie und Anbetung der Himmelsgestirne, ihrer Vielweiberei und schließlich ihrem Kannibalismus. Der Satz mit den Schwimmkompetenzen der Indigenen folgt damit direkt auf das beim europäischen Konsumenten der Karte wachgerufene Bild menschenverschlin-

---

vnd Gewächs/den vnseren gantz vnbekandt/beschrieben werden«. In: de Bry *America III* (1593), Kapitel 12, 170. Während sich die Franzosen, wie es dort heißt, kaum getrauten, einen Fuß ins Wasser zu setzen, und zur Überwindung von Wasserpassagen, mochten sie auch noch so kurz sein, sofort auf ein Schiff angewiesen waren, »flossen« die Tupinamba, wie es ihnen gefiel, entweder »still vnd sanft« auf der Wasserfläche dahin oder schossen geschwind an den Planken von Lérays Schiff vorbei, lachten, prusteten und freuten sich, »daß sie keicheten wie die Meersäw.«

48 *America Tabula Nova Multis locis [...] et multa quam antea exactior edita*. Amsterdam 1602. Siehe zur Karte auch Schilder (2003), 361–370. Spezifisch zu dieser Kartusche S. 363 f.

49 »In most places, the inhabitants have been brought up well, demonstrating wisdom, friendliness, skill in arts of all kinds; they engage in trade and all manner of piety, although they do not know Christ, who incidentally is unknown to many, but most of them even now still worship the heavens, the sun, the moon, and idols. Others take as many wives as they want, and yet others eat human flesh, so they even tear each other apart. They are excellent swimmers.« Übersetzung Günter Schilder (2003), 363.

gender Wilder. Es ist ein Satz, der prägnant am Ende dieser über Charakterzüge und Merkmale informierenden Kartusche die Einwohner Amerikas auf eine ihnen allen eigene Gemeinsamkeit bringt. Dass diese Eigenschaft so explizit erwähnenswert scheint, verweist auf die Rolle dieser aquatischen Fähigkeit als Distinktionsmerkmal. Umso mehr, als direkt unter der besagten viereckigen Kartusche (und damit nachfolgend auf den *natatores*-Satz) eine weitere, ovale Kartusche angefügt ist, welche von der Kunst der Längenkalkulation handelt (»modus distantiae mensurandae«). Dem Schwimmen der amerikanischen Indigenen, das sich durch ein äußerst sinnlich-taktilen Einlassen auf das Meer auszeichnet, wird hiermit der viel abstraktere und elaboriertere europäische (Wunsch-)Umgang mit dem Meer entgegengesetzt: seine Besegelung, möglich gemacht durch die Kunst der Navigation, der Verwandlung der Meeresräumlichkeit zur mit Schiffen zurücklegbaren Distanz. In der Tradition »of understanding navigation as [...] an act of authority and knowledge in expansionism« werden Schiffe und Navigation zum Ausdruck des »triumph of artifice over nature« und stehen in Opposition zu den »natatorial abilities [...] [as] a talent of the barbaric other«. <sup>50</sup>

#### Abstufungen von Wildheit: schamhaftes Verhalten und artifiziell verzierte *Canoas*

Über die Art und Weise, wie sich diese Meeresverbundenheit äußerte und sich in den Schiffsjournalen mit anderen Begriffen der Alterität verband, wurden moralische Wertungen vorgenommen und graduelle Differenzierungen von Wildheit konstruiert. An einer Pazifikinsel, an der sich die niederländische Besatzung von Wilhelm Schoutens Schiff mit Bananen und Kokosnüssen verproviantierte, stieß die Crew auf Einwohner, die im Bericht als faul, hässlich und unzivilisiert beschrieben werden. Während die Männer Haarzöpfe trugen, die ihnen bis zu ihren Hintern hinabreichten, seien ihre Frauen klein, hätten ein ungestaltetes Gesicht und einen geschorenen Kopf und ihre Brüste würden ihnen wie lederne Säcke über den Bauch hinunterbaumeln. Schamlos gäben sie sich »in gegenwart aller Leute« sexuellen Praktiken hin und würden ihren nackten Körper öffentlich prostituieren. Allein der König der Insel sei so sittsam, zumindest eine dünne Matte zu spannen, wenn er sich dem Liebesspiel hingab. <sup>51</sup> Und obschon sie erfahrene Schwimmer seien, gebärdeten sich die Inselbewohner derart faul, dass sie sich, um Fische zu fangen, nicht auf oder ins Meer begaben, sondern bei Ebbe die Küste entlang watend an »niedrigen Orten« nach Fischen suchten

<sup>50</sup> Blackmore (2002), 91, 107.

<sup>51</sup> Schouten in de Bry *America XI* (1619), 25.

(eine Aufgabe, die zudem primär den Frauen oblag), welche sie sodann »also rohe« fraßen.<sup>52</sup> Auch hier ist die Beschreibung von einer auffälligen Ambivalenz getragen: Wird durch die Schilderung des schamlosen, in der Öffentlichkeit ausgeführten Geschlechtsverkehrs und des Fressens rohen Fisches die Bevölkerung mit ultimativer Unzivilisiertheit assoziiert, so schien sie doch auf ihrer Insel in einem paradiesähnlichen Zustand zu leben. »Ohne Forcht vnn Sorge wie die Waldvögelein« bräuchten sie nichts zu säen und nichts zu ernten, da das Land alles Notwendige von selbst hervorbringen würde, und seien »also hie ein lebendig Muster [...] der Guldinen Zeit/davon die Poeten so viel gedichtet«. <sup>53</sup> Dass die Indigenen der Folgeinsel, die das Schiff einen guten Monat später anließ, zivilisierter waren als die vorherigen, die nackt in knietiefen Gewässern kauern rohen Fisch verzehrten, wurde anhand zweier in einem Satz wie selbstverständlich miteinander einhergehender Anzeichen angezeigt: »Wir merckten/daß sie ein wenig Ehrliebender/als die vorigen wären/dann sie bedeckten ihre Scham mit etlichen Blettern/hatten auch hübschere Canoes, welche vorn vnd hinten mit Bildwerck außgeschnitzt waren.« Verdeckung der Scham und Befahrung der See in, zudem noch mit artifiziellen Schnitzereien versehenen, *Canoas* gingen hier eine Verbindung ein, über welche für den Rezipienten des Berichts die Stufe der Zivilisiertheit der Indigenen eindeutig ablesbar wurde.<sup>54</sup>

Da die Insulaner einerseits die europäischen Schiffe bedrängten, sich andererseits unter dem Wasser verbargen, wurden sie als ein »eigentümliche[s] Raumparadox aus Nicht-Präsenz und Omni-Präsenz« wahrgenommen; denn spezifisch das Meer schien die Möglichkeit für »ein solches unberechenbares Raumverhalten« zu bieten.<sup>55</sup> Möchte man die Zuschreibungen für die Insulaner und Insulanerinnen, die sich aus den Reiseberichten sammeln lassen, zusammenführen, so könnte man sie am ehesten im Ausdruck des Amphibischen fassen. »Diß Volck kann eben so wol im Wasser leben/als auff dem Lande«, wird im Reisebericht

52 Schouten in de *Bry America XI* (1619), 25.

53 Schouten in de *Bry America XI* (1619), 25.

54 Schouten in de *Bry America XI* (1619), 27. Wie Paul Carter anhand englischer Reiseberichte des 18./19. Jahrhunderts herausgearbeitet hat, wurde gerade das indigene Kanu »one of the strongest material arguments for the diffusionist theory of cultural and racial development. [...] In the genealogical delirium which was late eighteenth- and early nineteenth-century ethnography, canoes were signs of geographical and historical filiation.« Carter (1999), 145.

55 Ich habe diese Bezeichnung von Michael Kempe entlehnt, der diese Attribute für die Eigenschaften von Piraten benutzt. Kempe, Michael: »Teufelswerk der Tiefsee. Piraterie und die Repräsentation des Meeres als Raum im Recht«. In Baader/Wolf (2009), 379–411, Zitat S. 399.

van Noorts konstatiert. Die Erfahrungen der Reisenden oszillierten zwischen Angst und Neugier. Die Schiffscrew van Noorts zeigte sich über das amphibische Schauspiel im Küstengewässer höchlich und »sehr verwundert«, traute ihrer Beobachtung auf Anhieb nicht und wollte sich dieser wundersamen Doppelrolle vergewissert haben, die die lokale Bevölkerung – »die Frawen so wol als die Männer« – einzunehmen gewandt zu sein schien: Sie ging ihr denn auch sogleich mit Tests wie dem Auswerfen von Eisenstücken ins Meer, denen die Insulaner und Insulanerinnen nachtauchten, buchstäblich »auf den Grund«. <sup>56</sup>

Die räumlichen Spezifika der Küstenzone – das weder vollends Terrestrische noch durchweg Maritime dieses Raumes – begünstigten die Verhandlung des/der Anderen im Vokabular dieser Zwischenpositionierung zwischen Land und Meer, des Amphibisch-Hybriden. Sich geschickt in diesem Raum bewegen zu können, schien beinahe eine solche Verwandlung zu verlangen:

The beach is an ambiguous place, an in-between place. [...] The tides create a shifting boundary between sea and land. Their effect is to emphasize the liminality of the beach as parts of it are successively revealed and then swamped by tidal action. The boundary between sea and land alters on a daily basis. A [...] space [...] awaiting a metamorphic role. <sup>57</sup>

Vertrautheit mit dem Meer als einem Element, in welchem man sich ohne Hilfsmittel bewegte, lässt sich in den Darstellungen der europäischen Seereisenden als ein sich sehr klar manifestierendes Alteritätsmerkmal erkennen. Eine Zuschreibung von Alterität, die schließlich eindrücklich in der von äußerster Befremdung getragenen Feststellung kulminiert, dass sich Inselvölker gar von Meerwasser ernährten, ja, dass sie sich das Element, in dem sie sich auf so wundersame Weise bewegten, buchstäblich auch noch selbst einverlebten und schon ihre Kinder vom Säuglingsalter an mit dem Salzwasser zu füttern pfl egten. Dies

56 Van Noort in de *Bry America IX Additamentum* (1602), 58. Während sich im europäischen Imaginationsarsenal im Zuge der frühen Expansion die Schilderung der südamerikanischen, vornehmlich brasilianischen Indigenen untrennbar mit dem Bild eines Barbecue-Grills, dem *boucan*, verband, auf welchem zumeist die eine oder andere menschliche Gliedmaße schmorte, so verknüpfte sich in ähnlicher Weise auch das Bild des amphibischen Küstenbewohners, der in den Reiseberichten beschrieben wurde und auf den Kupferstichen in untiefen Gewässern des Pazifiks und Atlantiks dahinglitt, mit der Darstellung von Inseln und litoralen Regionen. In Berichten von Inselmissionaren aus dem 18. Jahrhundert finden sich ausdrücklich solche Zuschreibungen hybrider Wesen: »Almost a race of amphibious beings« nannte der Missionar William Ellis die hawaiianische Bevölkerung. Zitiert nach D'Arcy, Paul: *The People of the Sea. Environment, Identity and History in Oceania*. Honolulu 2006, 30.

57 Mack (2011), 165.

sei »wider die Natur«, wird in Schoutens Bericht ausdrücklich vermerkt und in der *subscriptio* zum Kupferstich Nummer IV. »Wie sich ferner die wilden Leute erzeiget haben« noch einmal wirkmächtig wiederholt – in demselben Kupferstich *nota bene*, in welchem zugleich im Hintergrund die gegen die Brandung ankämpfenden niederländischen Seeleute mit ihren um den Bauch gebundenen Stricken, von ihren Kameraden schwerfällig an Land gehievt, abgebildet sind.<sup>58</sup>

#### 4.4 Am Übergang vom Meer zum Land – *negotiating the shallow waters*

Litorale Zonen spielen eine mehrschichtige Rolle in den englischen und niederländischen Reisenarrativen. Sie waren auf einer praktischen Ebene Zonen des Kontaktes, des materiellen sowie immateriellen Austausches zwischen Festland- beziehungsweise Inselbewohnern und den europäischen Seefahrern. Küstengebiete kristallisierten sich im Kontext der Expansionsfahrten zudem als maritime Arenen heraus, welche durch die Wichtigkeit von Handel, Tausch und Wissenstransfers unter europäischen Reisenden und Indigenen auch zu umkämpften Konfrontationszonen zwischen kolonialen Rivalen geraten konnten. Als Zwischenstationen auf langen Seereisen war das Anlaufen von Landstellen unvermeidlich und Inseln sowie Festlandküstenabschnitte markierten zentrale Ankunftsorte im strategischen System der expandierenden See- und Kolonialmächte. Doch diese Ankünfte ereigneten sich nicht triumphal, sondern waren häufig verbunden mit äußerst schwierigen, langwierigen Bewegungen vom Meer zum Land, die die untiefen Zonen umgekehrt zum Inbegriff des »space of anti-arrival«<sup>59</sup> transformieren konnten. Gerade vor ihrem strategisch-praktischen Hintergrund und ihrer nicht selbstverständlichen Bewältigung fungierten die litoralen Räume als Projektionsflächen, über welche in den Reiseberichten das eigene seefahrerische Selbstverständnis und damit einhergehend die Andersartigkeit der in diesem semimaritimen Übergangsgebiet angetroffenen Indigenen verhandelt wurden. Dabei bildet auf interessante Weise das Element des Wassers die Kulisse, vor welcher diese Fragen nach Identität und Alterität, Unterlegenheit und Superiorität diskutiert und vermittelt wurden. Eine dem europäischen Navigationsgedanken inhärente Komponente wird sichtbar, welche der Litera-

58 Schouten in de *Bry America XI* (1619), 18 und *subscriptio* zu Kupferstich Nummer IV.: »Die Holländer sahen auch daß diese Wilden nicht allein das Meerwasser trancken/sondern auch ihren Kindern davon zu trincken gaben/welches sie doch wider die Natur zu seyn bedachte.«

59 Blackmore (2002), 86.

turwissenschaftler Josiah Blackmore als »the aquatic episteme« bezeichnet.<sup>60</sup> Das Meer wird als ein durch elaboriertes Wissen bewältigbares Element verstanden, das es konstituierende Wasser somit zugleich als Voraussetzung und Grundlage der Expansion gedacht. Dieses aquatische Episteme setzt im Idealzustand Berührungslosigkeit mit dem Wasser voraus, was nur über das Schiff garantiert werden konnte und dieses so zu einem Fortbewegungsmittel in Form einer machtvollen Festung stilisiert.<sup>61</sup> Die sublitoralen Küstengewässer nun gehören zu solchen Orten, die dieses aquatische Episteme herausforderten und buchstäblich ins Wanken brachten. Denn die vorausgesetzte Berührungslosigkeit wurde in den »intrinsisch unstabilen« Küstenzonen aufgelöst, wenn es dazu kam, dass die Schiffe verlassen und der Versuch unternommen werden musste, die letzten Meter bis zum Festland im seichten Wasser zu überwinden.<sup>62</sup> Während die englischen und niederländischen Seereisenden gerade hierbei große Mühe bekundeten, trafen sie bei ihren oft hilflosen Versuchen, an Seilen aneinandergeknotet Proviant und Frischwasserfässer durch das untiefe Gewässer zu transportieren, auf insulanische Indigene, welche keine Probleme hatten, die Küstengewässer zu handhaben und diese nicht bloß anhand passender Fahrzeuge durchquerten, sondern sich auch ohne maritime Transport- und Hilfsmittel, schwimmend und tauchend darin bewegten. Josiah Blackmore schreibt: »The systematic practice of [...] expansion depends primarily on the agency of water; imperialism mandates that travel [via ship-bodies] *over* and *across* water is essential [...] to the realization of empire.« »[Human] bodies *in* water« sind in diesem Verständnis irritierend und unnatürlich.<sup>63</sup> In den Journalen Schoutens, Cavendishs und van Noorts und in noch prägnanterer Weise auf den Kupferstichen wird eine verstörende Unordnung von Menschenkörpern im Wasser und beängstigenden Köpfen zwischen den Wellen dem stabilen, mit dem Anker am Meeresgrund befestigten Schiffskörper auf beziehungsweise über dem Wasser entgegengesetzt. Wie auch in der oben erwähnten Kartusche der Claesz-Karte auf textueller Ebene ausgearbeitet, prallten in den litoralen Räumen unterschiedliche aquatische Episteme aufeinander und drohten damit einhergehend auch die nautische Überlegenheit und das Navigations-Selbstverständnis der europäischen Seemächte in Frage zu stellen. Hier setzt in den Reiseberichten die Verhandlung des Anderen im ex-

60 Blackmore (2002), 91.

61 »Maritime travel beats at the very heart of expansionist epistemology and symbolism. [...] [The] aquatic episteme pervades the canonical texts of conquest. [...] [It] echo[es] symbolically the associated ideas of water, cohesion, power, and control.« Blackmore (2002), 91.

62 Wigen (2006), 720. [Übersetzung F. H.]

63 Blackmore (2002), 90. [Hervorhebungen und Parenthesebemerkung F. H.]

plizit pejorativen Stil ein und stellt mit wilder Alterität assoziiertes Schwimmen und Tauchen auf einer bipolaren Achse dem zivilisiert-elaborierten europäischen Navigations-Seeverständnis entgegen – »from this perspective, violent truck with the sea, even to the point of death, ironically stands as a mark of superiority.«<sup>64</sup> Die unsicheren Bemühungen der niederländischen und englischen Matrosen, die sich mühsam durch die pazifischen Korallenriffe bewegten, um immer wieder von den Wellen zurückgeworfen zu werden und dabei auch zu ertrinken drohten, wurden, auch wenn sie noch so stark ein Scheitern implizierten, anhand der Verhandlung der Alterität der Insulaner zu einem Element zivilisatorischer Überlegenheit re-definiert.

Das als Titel dieses Kapitelabschnitts gewählte *negotiating* der untiefen Gewässer bringt damit eine Doppeldeutigkeit des Begriffes vom ›Ver- und Aushandeln‹ zum Vorschein, die bei der frühneuzeitlichen Erörterung von *sea spots* generell greift und für deren Konstitution und Diskussion – wie im Weiteren zu zeigen sein wird – kennzeichnend ist. Im englischen *to negotiate* verflechtet sich ›verhandeln‹ mit ›bewältigen‹ und ›überwinden‹.<sup>65</sup> *Sea spots* sind maritime Räume, welche durch die Explorationsfahrten in das europäische Wissens- wie auch Imaginationsarsenal Aufnahme fanden und an denen die aufstrebenden Seemächte Fragen nach der eigenen Position innerhalb eines maritimen und kolonial-merkantilen Netzwerkes medial verhandelten. Die Vermarktung des Bestehens, Bewältigens, Überwindens und des schließlich (wie auch immer gearteten) erfolgreichen Passierens dieser *sea spots* spielte dabei eine wesentliche Rolle. Auf gewisse Weise bedurfte es gar eines schwierig zu navigierenden Elements, damit ein Ort auf See überhaupt zu einem innerhalb des kompetitiven Expansionsdiskurses mit Bedeutung aufgeladenen, medial zirkulierenden *sea spot* werden konnte. Das ›Verhandeln‹ maritimer Bedeutungsräume, so zeigt sich, ging eine – manchmal stärkere, zuweilen sehr subtile – Verbindung mit der Komponente ihres gemeisterten Befahrens ein.

64 Blackmore (2002), 92.

65 Vgl. den Artikel »Negotiate« in: COED (<sup>12</sup>2011), 959, der diese Dualität hervorhebt und neben der semantischen Komponente des ›Verhandelns‹ und ›Aushandelns‹ die damit im Zusammenhang stehende symbolisch-übertragene wie auch ganz praktisch gemeinte Bedeutung »find a way over or through (an obstacle or difficult path)« anführt.

## 5 Meerespassagen als Scharnierpunkte eines globalen Denkens

Reflexionen zu Verflechtungen, Verbindungen und prekären Randzonen

### 5.1 Mit dem Brennglas das Meer betrachten – Richard Hakluyts *pamphlet* »A Discourse of the Commodity of the Taking of the Straight of Magellanus, 1580«

Richard Hakluyt verfasste 1580 ein an den englischen Hof gerichtetes *pamphlet*, ein kurzes Schriftstück, in dem er zur unverzüglichen Besetzung der Magellanstraße aufrief.<sup>1</sup> Zur Annexion jener insgesamt 311 Meilen langen Wasserstraße also, welche an der Südspitze Südamerikas liegt, in mehreren Windungen und Ausbuchtungen – in ihrer Form eine Art ›V‹ beschreibend – den Atlantik und den Pazifik miteinander verbindet, an einigen Stellen bis zu 22 Meilen breit ist, an anderen kaum deren eineinhalb.<sup>2</sup> Eine Seepassage, die im frühen europäischen Explorationskontext von Ferdinand Magellan 1520 das erste Mal durchsegelt worden war und die der Engländer Francis Drake auf seiner ersten Weltumsegelung für England – von der er soeben nach Plymouth zurückkehrte, als Hakluyt 1580 das *pamphlet* einreichte – in nur 16 Tagen passiert hatte.

Elizabeth I. und die Mitglieder des Privy Council brauchten nicht lange zu lesen, bis sie auf Richard Hakluyts prägnant formulierte Hauptaussage des Schriftstücks stießen, in der er in wenigen Worten die strategische Wichtigkeit, die einer solchen Meerenge oblag, verdeutlicht: »The Str of Magellane is the gate

---

1 Hakluyt, Richard: »A Discourse of the Commodity of the Taking of the Straight of Magellanus, 1580«. Ediert in: Taylor (1967), Vol. 1, 139–146. Der Verfasser ist Richard Hakluyt der Jüngere, der Kompilator und Herausgeber der *Principal Navigations* (1598–1600). Mit *pamphlet* – eine Überschrift, die auch die Herausgeberin der gesammelten Hakluyt-Dokumente, E. G. R. Taylor, für das Schriftstück verwendet – ist hier gemeint »a small booklet or leaflet containing information or arguments about a single subject«. COED (12011), 1033.

2 Morris, Michael A.: »Characteristics of the Strait of Magellan« In: ders.: *The Strait of Magellan*. Dordrecht; Norwell 1989, 17–21. Die Monografie ist Teil der im Brill-/Nijhoff-Verlag herausgegebenen Reihe *International Straits of the World*, welche die heute (noch oder neu) existierenden Meerespassagen unter einem zeitgeschichtlichen, primär seerechtlichen Fokus behandelt.

of entry into the treasure of both the East and the West Indies. And whosoever is Lord of the Straight may account himselfe Lord also of the West Indies.«<sup>3</sup> Vergleicht man Richard Hakluyts Erklärung mit derjenigen des Seefahrers und Kolonialherren Walter Raleighs – der in seinem skizzenhaft knapp drei Jahrzehnte später begonnenen, doch nie zu Ende geführten Traktat *Of the Art of Warre by Sea* verkündet hatte, »hee that commaunds the sea, commaunds the trade«<sup>4</sup> –, so blickte Hakluyt mit einer auffallend scharfen Linse auf das Meer. Denn er fokussierte keine generelle Seefläche oder spezifische -route, sondern explizit die magellanische Meerenge als zentralen strategischen Brennpunkt maritimer und handelstechnischer Bewegungen. Mit Begrifflichkeiten der Optik gefasst, gemahnt Hakluyts Sicht auf das Meer an den Blick durch ein Brennglas, das durch seine Konvexlinse Strahlen bündelt und sie auf einen spezifischen Punkt konzentriert – wortwörtlich den ›Brennpunkt‹ generiert, an dem sich daraufhin nicht nur die Wärme der Sonne, sondern – übertragen auf die maritime Situation – auch koloniale Reibungen entzünden konnten.

In der Forschung zur frühen europäischen Expansion ist die Tatsache bisher seltsam unerwähnt geblieben, dass die meisten europäischen Explorationsfahrten lanciert wurden, um nach Passagen, Meerengen oder Seestraßen zu suchen, die unterschiedliche maritime Gebiete und Ozeane miteinander verbinden sollten. Diese avancierten um 1600 zu den am intensivsten und meistdiskutierten, imaginierten, gesuchten, erfahrenen und erörterten *sea spots* innerhalb des europäischen Expansionsdiskurses. Die Seedokumente be- und verhandelten die Existenz verschiedener maritimer Durchgangsstraßen, deren Beschaffenheit und Durchschiffbarkeit, ihre strategische Wichtigkeit, die Möglichkeit ihrer militärischen Besetzung sowie ihre Zugehörigkeit zu einer spezifischen Seemacht. Nicht nur in Reiseberichten, sondern auch in Explorationsfahrten reflektierenden Traktaten, Navigationsschriften, hydrografischen Überlegungen und nicht zuletzt kartografischen Werken gerieten maritime Passagen zu einem Gegenstand von zentraler Bedeutung.

3 Hakluyt, »Discourse« (1580), in Taylor (1967), 140.

4 Der gesamte Abschnitt lautet: »It is true, that hee that commaunds the sea, commaunds the trade, and hee that is lord of the Trade of the world is lord of the wealth of the worlde and hee that hath the wealth hath the dominion.« Raleigh, Walter: »Of the Art of Warre by Sea [1608–1610?].« Fragmentarische Skizzen und Teile eines Inhaltsverzeichnisses eines Traktats. Ediert in Lefranc, Pierre: *Sir Walter Raleigh Ecrivain. L'Œuvre et les Idées*. Paris 1968, Appendice D, 596–601, Zitat S. 600.

Mit der vernachlässigten Thematisierung von Meerengen in der geschichtswissenschaftlichen Forschung bleibt auch die Rolle und Konnotation dieser Meerespassagen, die ihnen im Zuge der Explorationsfahrten zugesprochen und aufgeprägt wurden, merkwürdig unterbehandelt. Dies erstaunt insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Wertschöpfung, welche die *global history* aus dem *oceanic turn* und der damit einhergehenden gesteigerten Aufmerksamkeit für transmaritime Bewegungen und speziell Weltumsegelungen erfährt.<sup>5</sup> Denn die Verhandlung der Passagen in den Seedokumenten und die Leitgedanken, unter welchen solche maritimen Verbindungswege diskutiert wurden, stehen in einem engen Zusammenhang mit dem, was der Geograf Denis Cosgrove als »evolution of a global spatiality with its implications of boundlessness, uninterrupted movement and communication« herausstreicht.<sup>6</sup> Cosgrove sieht explizit die frühneuzeitliche Weltumsegelung als ein zentrales Momentum in der Herausbildung des Globalen im Sinne von etwas Räumlichem.<sup>7</sup> Doch geht der tatsächlich erfolgten Weltumrundung die Denkbarekeit von maritimen Passagen, welche überhaupt erst zu solchen ungehinderten Zirkulationen befähigten, unweigerlich voraus.<sup>8</sup> Seestraßen fungierten damit, so die leitende These in diesem Kapitel, als essentielle Scharnierpunkte eines globalen Denkens. Oder anders formuliert: Globalisierung entfaltete sich im Kontext der frühen europäischen Expansion als die und in der Suche nach maritimen Passagen.

#### *A global reach* – der Gedanke allseitigen Zugriffs auf koloniale Handelsgüter

Richard Hakluyts an den englischen Hof adressiertes *pamphlet*, in welchem er die Besetzung des Fretum Magellani als »[a] matter [that] requyreth present consideracion without delay« deklariert, kann als eine direkte Reaktion auf ein

5 Es ist frappierend und beinahe schon etwas bizarr, dass der *Companion to Global Historical Thought* zwar die *oceanic history* als ein eigenständiges Kapitel führt, in diesem jedoch maritime Passagen mit keinem Wort erwähnt werden. Vgl. Pearson (2014).

6 Cosgrove (1999), 20.

7 Bezugnehmend auf Ausführungen Jerry Brottons formuliert Cosgrove: »Circumnavigation [was the] critical moment in the emergence of globalism as a »spatiality.« Cosgrove (1999), 20. Vgl. auch Brotton, Jerry: »Terrestrial Globalism: Mapping the Globe in Early Modern Europe«. In: Cosgrove (1999), 71–89.

8 Robert Stockhammer weist – jedoch ebenso, ohne die Rolle der Seestraßen zu erwähnen – darauf hin, dass, sobald die zirkuläre Bewegung von Seereisen »konzipierbar wurde«, »diese »räumliche Voraussetzung der Macht« [...], die um die Kugelgestalt der Erde nicht nur [wusste], sondern sie zur Voraussetzung des Handelns macht[e] [...], Globalisierung begründet[e].« Stockhammer (2007), 19.

europäisches, dynastisch-politisches Ereignis – die Krönung Philipps II. zum König Portugals im August 1580 – gelesen werden.<sup>9</sup> Hakluyt beginnt seinen expansionspropagandistischen Text mit dem Hinweis auf die aktuell bestehende politische und damit einhergehend auch spezifisch merkantile Gefahr: Würde Spanien im Zusammenschluss mit Portugal die Chance bekommen, sich neben der Reichtümer Westindiens (Edelmetallen und damit verbunden einer Währung) auch noch der Schätze Ostindiens (den Gewürzen, dem Absatzmarkt der *currency*) bedienen zu können, würde nicht bloß England, sondern »all Princes of Europe« eine Gefahr drohen.<sup>10</sup> Mit dieser auf ein iberisches Großreich konzentrierten Verteilung der maritimen »spheres of influence« täte sich ein nicht mehr tragbares Ungleichgewicht in Bezug auf das Kräfteverhältnis zwischen den europäischen See-, Kolonial- und Handelsmächten auf.<sup>11</sup> Richard Hakluyt schreibt hier explizit »in economic terms«:<sup>12</sup> Sowohl mit der Kontrolle des maritimen Weges zu den westindischen Silberminen und dem damit einhergehenden Zugang zur Quelle der Edelmetallwährung als auch der Kontrolle des ostindischen und molukkischen Absatzmarktes für diese Währung, einem Ort, an dem neue Waren für den Verkauf in Europa erschlossen werden konnten, würde sich für Spanien und Portugal ein ökonomischer Kreislauf schließen. Englands wirtschaftlicher Export brähe gezwungenermaßen vollends zusammen: »Yf the East and West Indies fall to Spaine, and Portugal, [...] having so many commodities and several Territories to make enterchange [...] from thenceforth [there is no] desire to have anie commoditie of England [at all].«<sup>13</sup> Was Hakluyt darauffolgend der Queen in seinem *pamphlet* vorschlug, war kein offener Seekrieg oder eine verstärkt gegen Spanien und Portugal gerichtete Kaperei (obschon beides sich ziemlich bald danach ebenso ereignen sollte),<sup>14</sup> sondern ein ganz spezifisch maritim-strategisches Vorgehen. Hakluyt plädierte für die Maßnahme,

9 Hakluyt, »Discourse« (1580), in Taylor (1967), 139. So explizit Helgerson (1992), 163. Wann genau im Jahre 1580 Richard Hakluyt das *pamphlet* am englischen Hof eingereicht hatte, lässt sich nicht eruieren, durch das *close reading* des Textes ist jedoch die Lesart des *pamphlet* als eine Reaktion auf das sich verändernde iberische Kräfteverhältnis naheliegend.

10 Hakluyt, »Discourse« (1580), in Taylor (1967), 139. Der erste Satz des *pamphlet* beginnt sehr aussagekräftig mit »The perill that may ensue...«. Der Leser wurde so umgehend in eine gewisse Alarmbereitschaft versetzt.

11 Steinberg (1999) und (2001). Zu den den iberischen Seemächten zugesprochenen maritimen Einflussphären und deren Hinterfragung durch die neu aufsteigenden Seemächte England und Niederlande siehe auch Kapitel 2 dieser Arbeit.

12 »... in terms of ›vent‹ and ›commodity.‹« Helgerson (1992), 163.

13 Hakluyt, »Discourse« (1580), in Taylor (1967), 140.

14 Siehe dazu auch Andrews (1999), 223–255.

die Magellanstraße in Besitz zu nehmen, sie zu fortifizieren und längerfristig zu besiedeln: »That the Straight of Magellanus be taken and fortified, inhabited and kept«. <sup>15</sup> Denn der Kompilator von Reisebeschreibungen, kartografischen und kosmografischen Werken hatte im fluiden Handelsnetzwerk der iberischen Seemächte das Fretum Magellani als nautischen *bottleneck* – »a narrow section of road where traffic flow is restricted« – ausgemacht, als Meerenge, die sich aufgrund ihrer geografischen Lage und seefahrtstechnischen Besonderheiten als Engpass auszeichnete und sich so ganz besonders zur Fortifizierung anbot. <sup>16</sup>

In seinem *pamphlet* entwarf Hakluyt das Projekt der Kolonisierung des Fretum Magellani. Er zeichnete von der Meerenge ein verheißungsvolles, paradiesisches Bild. So würde dort die größte maritime Streitmacht bei jedem Wetter und zu allen Jahreszeiten »moste safelie and moste quietly« im Hafen liegen. Ruhiges Gewässer und schützende Buchten zeichneten das Fretum aus. Holz zum Bau von Behausungen und Segelschiffen sowie Süßwasser und Nahrungsmittel wären im Überfluss vorhanden. Überdies wäre das magellanische Meerwasser reich an Leben, so gäbe es Fische, Robben und dazu Muscheln in erstaunlicher Größe, die sich bei Ebbe ganz einfach einsammeln ließen, »able to victuall a whole armie, as for ever«. Rhetorische Steigerungen wie »plentie of« und »infynite« wechseln sich in Hakluyts Text beständig ab. <sup>17</sup> Unter der Führung einiger guter Kapitäne könne an diesem Ort der Stützpunkt einer schlagkräftigen englischen Flotte aufgebaut werden, mit deren Hilfe die Straße zu okkupieren und zu bewachen sei. »Infinite multitudes of peoples« fänden in dieser Siedlung Platz, nicht nur Engländer, sondern auch das Volk der Cymarrones, welches aktuell in Südamerika unter der Herrschaft der brutalen Spanier zu leiden habe und die milde Regentschaft der Engländer vorziehen würde, wie Hakluyt meinte, und so bei der Fortifizierung der Seestraße dienlich sein könnte. <sup>18</sup>

<sup>15</sup> Hakluyt, »Discourse« (1580), in Taylor (1967), 140.

<sup>16</sup> Artikel »Bottleneck« in: COED (<sup>12</sup>2011), 163.

<sup>17</sup> Hakluyt, »Discourse« (1580), in Taylor (1967), Zitate S. 140 f. und 144 f. Bestätigt würde dies zudem alles durch Berichte aus dem Umfeld der Drake-Exploration, so Hakluyt. Informationen, die er erhalten haben könnte, stammten vermutlich von Kapitän John Winter, der nicht mit Drake um die Welt gesegelt war, sondern die Flotte aufgrund eines Schiffverlusts vorher hatte verlassen müssen und – nochmals durch die Magellanstraße zurücksegelnd – bereits 1579 nach England zurückgekehrt war.

<sup>18</sup> Hakluyt, »Discourse« (1580), in Taylor (1967), 142 f. Cymarrones waren nach Südamerika gebrachte versklavte Afrikaner, die vor ihren spanischen Herren geflohen waren und sich in Panama angesiedelt sowie dort mit der lokalen Bevölkerung vermischt haben. Zusätzlich dazu konnten, laut Hakluyt, auch verurteilte Engländer ihre Strafe in der Straße absitzen und diese bevölkern.

Richard Hakluyt platzierte in seinem *pamphlet*, das in kolonialpropagandistischer Sprache einen verheißungsvollen *sea spot* an dem in Wahrheit äußerst stürmischen Zipfel Südamerikas entwarf, jedoch noch eine weitere Aufforderung. So müsse zeitgleich mit der Besetzung der Magellanstraße die Suche nach einer Nordostpassage in Angriff genommen werden. Aus Hakluyts bifokaler Sicht sollte England sein eigenes maritimes Ausgreifen beidseitig – in diesem Fall über Südwest und Nordost – forcieren; es waren »two [...] strokes«, die das Projekt, Spaniens umfassenden Handel zu durchbrechen, implizierte.<sup>19</sup> Passagen fungierten somit nicht nur auf einer praktischen Ebene und geografisch gesehen als verbindende *links*, als maritime Bindeglieder zwischen Ozeanen, sondern wurden zugleich auch häufig in ihrer Verflechtung und Relationalität zueinander thematisiert. Richard Hakluyt macht mit seinen Vorschlägen deutlich, dass mehrere maritime Scharnierpunkte existierten und dass es wichtig war, sie alle unter Kontrolle zu haben oder zumindest im Blick zu behalten. Maritime Passagen wurden selten komplett gesondert verhandelt, sondern vielmehr von Beginn an in ihrer Verflechtung gedacht.<sup>20</sup> Der Einfluss, den es haben konnte, wenn eine spezifische Seemacht in der Lage war, mehrere solcher Seestraßen und Meerengen zu besetzen, wurde abgewogen, das Resultat ihres Zusammenspiels auf die maritim-merkantile Lage, die koloniale Situation sowie die daraus resultierende Kräfteverhältnisse der Seemächte reflektiert. Dies illustriert auch Hakluyts *pamphlet* als Reaktion auf den Zusammenschluss von Portugal und Spanien ganz konkret. Der Literaturwissenschaftler und Hakluyt-Experte Richard Helgerson schreibt dazu treffend:

Neither the general plausibility nor the particular implausibility of Hakluyt's project is as significant as the glimpse it affords us [...] of the global reach of his thought, including as elements in his response to a European dynastic event all the world from China to Peru.<sup>21</sup>

Das Lexem ›global‹ erscheint in der vormodernen Verhandlung von Seestraßen in einem facettenreichen Licht, indem mit ihm nicht nur die Konnotation des ›weltumspannenden‹ aufgerufen, sondern (und gerade auch explizit in Richard

<sup>19</sup> Helgerson (1992), 164.

<sup>20</sup> Beispielsweise flocht der erfahrene englische Seefahrer und Pilot John Davis bei der Nacherzählung seiner Arktisreisen ebenso seine Erlebnisse und Kenntnisse der Magellanstraße mit ein, was ihn explizit als nautischen ›Kenner‹ mehrerer strategisch wichtiger Passagen auswies. Vgl. dazu auch Kapitel 6.4 und 6.5 dieser Arbeit.

<sup>21</sup> Helgerson (1992), 165.

Hakluyts *pamphlet*) das Synonym ›allseitig‹ hervorgehoben wird.<sup>22</sup> Dieses ›Allseitige‹ zeigte sich im Bestreben danach aus unterschiedlichen Richtungen Zugang zu einem verlockenden östlichen Großraum und damit Zugriff auf dessen neue Waren und Märkte zu bekommen. In diesem »Möglichkeiten erprobenden Denken« konnte auch ein nach Westen führender Weg im Osten anlangen.<sup>23</sup> Auf der südöstlichen Strecke um das Kap der Guten Hoffnung, auf der südwestlichen durch das Fretum Magellani, über eine Nordwestpassage im Eismeer und eine nordöstliche arktische Seestraße versuchten die neuaufsteigenden europäischen Seemächte um 1600 den um die Molukken situierten Handelsraum zu erreichen.<sup>24</sup>

### Die Prekarität der Magellanstraße

Auf den diskursiv-globalen Beobachtergestus, der Richard Hakluyts *pamphlet* zugrunde liegt, folgten praktisch-lokale Erkundungen des maritimen Scharnierpunktes. Was Hakluyt zu erwähnen ausließ, war die Tatsache, dass sich die Magellanstraße klimatisch rau und navigationstechnisch sehr anspruchsvoll ausnahm. Situiert am südlichen Ende Südamerikas 53° Süd 71' West, fungierte die Seestraße als strategische Schlüsselzone, als maritimer *bottleneck*, markierte aber zugleich auch eine äußerst prekäre maritime Randzone. Die Bedeutungsfacetten von ›prekär‹ deuten dabei auf das Unsichere und Schwankende der Expeditionen in die Meerenge hin, bergen mit ›misslich‹ und ›verfänglich‹ die Möglichkeit des Scheiterns in sich. Im Falle der Magellanstraße koinzidierten die Aspekte

22 Vgl. die mehrschichtigen Bedeutungen von ›global‹, welche in Synonymen wie ›erdumspannend‹, ›auf die ganze Erde bezüglich‹, ›weltweit‹, ›umfangreich‹, ›absolut‹ und eben auch ›allseitig‹ fassbar werden.

23 Kiening, Christian: *Das wilde Subjekt. Kleine Poetik der Neuen Welt*. Göttingen 2006, 212.

24 Während im 16. und 17. Jahrhundert folglich die Exploration und kartografische Verzeichnung von Meerengen dominierte, weist der Geograf Martin Lewis auf die sich in Bezug auf die Meereskartierung im Laufe des 18. Jahrhunderts nochmals verändernde Vorstellung von Globalität hin. Das Fließende und Verbindende wird nun anders aufgegriffen und kartiert. Nicht mehr Passagen und Meerengen stechen als die wichtigen *sea spots* hervor. Nun ist es die Kartierung von Wasserbögen – »ocean arcs« –, welche den Schwung globalen Handels und der maritimen Zirkulation wiedergeben sollen. Diese winden sich schweifartig um terrestrische Ausbuchtungen und verstärken damit die Dynamik der Bewegung nochmals visuell. Solche Meeresbögen, die in ihrem schweifartigen Duktus beinahe nur noch Motion zu sein scheinen, bringen – zumindest in der kartografischen Darstellung – zugleich ansatzweise die ozeanischen Becken in ihrem Verständnis als getrennte *bounded basins* zum Verschwinden. Lewis (1999), vor allem die Seiten 203 ff., Zitat S. 204.

einer maritim-strategischen Scharnierstelle globaler Über-See-Bewegungen, eines Brennpunktes kolonialer Reibungen und diejenigen eines überaus schwierig zu navigierenden *spots*, was dieses Fretum für die praktische wie auch mediale Verhandlung von Seetüchtigkeit und damit auch Seemacht im Kreis der expandierenden Mächte besonders interessant zu machen schien. Im Folgenden sollen daher das Ausagieren von Rivalität vor Ort und dessen intertextuelles Aushandeln in ihrem Zusammenspiel näher betrachtet werden.

Die englische Königin Elizabeth I. ließ auch auf den dringenden Hinweis Richard Hakluyts hin die Magellanstraße nicht fortifizieren. Dafür segelte kurz darauf im Jahre 1581 eine Armada von 23 Schiffen genau eben jenes maritimen und kolonialen Rivalen los, vor dem Hakluyt den Privy Council gewarnt hatte. Die Flotte hatte das Ziel, in der *Estrecho de Magallanes* eine spanische Festungsstadt zu gründen. Bereits 1579 hatte Philipp II. diesen Auftrag gegenüber dem soeben von der erfolgreichen Durchsegelung dieser *estrecho* zurückgekehrten Seefahrer Pedro Sarmiento de Gamboa verlauten lassen, womit Richard Hakluyts 1580 eingereichtes *pamphlet* an die Queen eine nochmals neue Bedeutung und Signifikanz erlangte. Ob jedoch Hakluyt von den spanischen Anordnungen gewusst hatte und sein Schreiben somit nicht bloß als Reaktion auf den Zusammenschluss Portugals und Spaniens, sondern auch auf die in Bezug auf die Magellanstraße geäußerten spanischen Fortifizierungspläne gelesen werden kann, ist nicht mit Sicherheit zu eruieren.<sup>25</sup> So oder so zeigte sich Englands maritime Reaktion auf die spanische Kolonialfahrt gen Fretum Magellani schließlich nicht im Versuch der eigenen Bewährung als Siedler an der Südspitze Patagoniens, sondern im prägnanten Berichten über das dortige Scheitern der Anderen.

---

25 Aus Hakluyts *pamphlet* geht dies nicht explizit hervor. Keiner der wenigen Autoren, die zu Hakluyts *pamphlet* gearbeitet haben, erwähnt diese Möglichkeit, vgl. Helgerson (1992), 163 ff. und Mancall (2007) 80 f. Da Philipps II. Auftrag jedoch auch eine Reaktion auf die erste englische Weltumsegelung durch Francis Drake darstellte, könnte die Absicht der Spanier, die Seestraße zu besetzen, von den Engländern durchaus in Betracht gezogen worden sein.

## 5.2 »Philippus Statt« oder *Port Famine*? Rivalitäten in der Magellanstraße

»The shape of the Strait of Magellan as an inverted triangle or letter >V< adds to the formidable problems generally experienced by sailing vessels in transiting the strait. Westerly winds are prevalent through the year; strong winds and storms come from the southwest, and winds from other directions occur in varying patterns depending on the section of the strait. [...] Strong, unpredictable tidal currents further complicate navigation. [...] Below the snow line dense forests border the strait [...] until the westernmost fringes of the strait become rocky outcroppings practically devoid of vegetation. [...] Throughout the year there is frequent precipitation in the form of rain, snow, and hail, often accompanied by strong, sudden winds (williwaws), fog, and heavy cloud cover. [...] Daylight transit through such difficult passages is recommended.»<sup>26</sup>

Michael A. Morris

Als Folge auf Francis Drakes erste Weltumsegelung für England, bei der dieser die Magellanstraße passiert und somit auch (in)direkt die seit Ferdinand Magellans Erstdurchsegelung unbestrittene Oberhoheit der Spanier über das Fretum in Frage gestellt hatte, wurde Pedro Sarmiento de Gamboa, einer der gelehrtesten und bis dahin angesehensten iberischen Exploratoren, von Philipp II. beauftragt, im Fretum ein Fort zu errichten und damit im Namen Spaniens die Magellanstraße ganz offiziell in Besitz zu nehmen, um so den Schiffdurchgangsverkehr kontrollieren und solche englischen (und zudem möglicherweise auch von anderen Seemächten geplanten) Vorstöße künftig unterbinden zu können.<sup>27</sup> Die Ausführung dieses Auftrags stellte Generalkapitän Sarmiento de Gamboa jedoch auf eine harte Probe.<sup>28</sup> Schwierigkeiten bei der Ausrüstung und Beman-

26 Michael Morris gibt hier eine vorzügliche Wetter- und Schifffahrtsprognose der noch heute zu den nautisch anspruchsvollsten Seetappen gehörenden Magellanstraße. Morris (1989), 18 ff.

27 Zu Sarmiento de Gamboa zum Beispiel Barros, José M.: *Pedro Sarmiento De Gamboa. Avatares de un caballero de Galicia*. Santiago de Chile 2006. Schon etwas älter: Clissold, Stephen: *Conquistador. The Life of Don Pedro Sarmiento De Gamboa*. London 1954.

28 Siehe die Dokumente dazu in Markham, Clements R. (Hrsg.): *Narratives of the Voyages of Pedro Sarmiento De Gamboa to the Straits of Magellan*. London 1895. Darin insbesondere Sarmiento de Gamboa, Pedro: »Concise Narrative by Pedro Sarmiento de Gamboa, Governor and Captain-General of the Strait of the Mother of God, formerly called the Strait of Magellan, and of the settlements made and which may be made for his Majesty [1589]«, 226–351. Der Bericht war direkt an Philipp II. gerichtet, er wurde nicht veröffentlicht. Und weiter Hernandez, Tomé: »Declaration which, by Order of the Viceroy of Peru, Don Francisco De Borja, Prince of Esquilache, Tomé Hernandez made before a Notary respecting what happened in the settlements founded in the Strait of Magellan by Pedro Sarmiento de Gamboa [1620]«, 352–375. Tomé Hernandez war in der Funktion

nung der Flotte, Widrigkeiten auf See, Konspirationen und Aufstände innerhalb der auf 23 Segelschiffe verteilten Mannschaft führten dazu, dass die am 27. September 1581 aus dem spanischen Sanlúcar de Barrameda losgesegelte Flotte erst am 1. Februar 1584 den Eingang der Magellanstraße erreichte.<sup>29</sup> Ein großer Teil der für die Festungsstadt vorgesehenen Siedler war bis dahin bereits verstorben oder gemeinsam mit einigen Seeleuten desertiert. Mit Fallwinden, Engen und Untiefen sowie unberechenbaren, durch die Gezeiten verursachten Strömungen konfrontiert, navigierten die verbleibenden Schiffe unter der Führung Sarmiento de Gamboas durch das Fretum. Am 11. Februar 1584 gründeten die noch gut 400 übriggebliebenen Spanier eine erste kleine Siedlung namens »Ciudad de Jesús«. Nach einigen Tagen weiteren Auskundschaftens verschiedener Meerbusen kam der Generalkapitän schließlich zum Entschluss, die passende Stelle für das Hauptfort gefunden zu haben. In einer dichten und faszinierenden Beschreibung schildert Sarmiento de Gamboa in seinem an Philipp II. gerichteten Bericht nicht nur die exzellente Lage ihrer Befestigung, sondern auch das sich in der Beschreibung über mehrere Seiten hinziehende Zeremoniell der am 25. März 1584 erfolgten Inbesitznahme und Benennung der Stadt nach dem spanischen Monarchen als »Ciudad del Rey Don Felipe« sowie die verschiedenen Etappen der Errichtung des Forts:

With the divine grace and in the name of the most Holy Trinity, he [Pedro Sarmiento de Gamboa] took formal possession for your Majesty [...]. The tree of justice was erected, and the city was traced out, receiving the name of the »King Don Felipe«. The church was built of very fine timber, high and stray, the chapel of the high altar being of stone, which all the people brought on their backs. [...] Next, the royal store house was commenced, 100 paces long, with thick and lofty forts of oak [...], daubed with clay and roofed with straw. [...] The town was traced out in form of a square, and surrounded by a fence. [...] In front was the sea shore, with a convenient port. [...] A quantity of beans and seeds of turnips and garden vegetables, and some grains of wheat, were sawn. [...] The town was surrounded by pallsades, and a bastion was erected on the sea face to defend the anchorage and the landing place. [...] Six pieces of artillery of 20 cwt were planted on it, on a levelled platform.<sup>30</sup>

---

eines für die Verteidigung des zu gründenden Forts verantwortlichen Soldaten mitgesegelt und erstattete daraufhin als einziger überlebender Augenzeuge (neben Sarmiento de Gamboa selbst) dem peruanischen Vizekönig gegenüber Bericht.

29 Die Gesamtzahl der Mitreisenden kann nicht genau bestimmt werden. Insgesamt umfasste die Crew circa 3000 Personen. Siehe auch Clissold (1954), 140 ff.

30 Sarmiento de Gamboa, »Concise Narrative« (1589), in Markham (1895), 328 ff. Um eine noch

Schon zuvor hatten die Spanier bei der Grundsteinlegung von »Ciudad de Jesús« feierlich das *Te Deum Laudamus* angestimmt, die königliche Flagge gesegnet und den Gründungsakt in einem neu angelegten Ratsbuch notiert. Aus Sarmiento de Gamboas direkt an den König adressiertem Bericht wird ablesbar, wie sehr sich die Spanier um die Aufrechterhaltung sinn- und identitätsstiftender Rituale bemühten. Und auch baulich bildete Ciudad del Rey Don Felipe in seinen Ansätzen ein beeindruckendes Fort.<sup>31</sup> Zumal seine Errichtung zustande kam, während die spanischen Siedler aufgrund der bereits drei Jahre dauernden Unternehmung schwach und kränklich waren, Hunger litten und untereinander in Streitigkeiten und Zwist verwickelt waren. Unter großen Anstrengungen und mithilfe diverser »ceremonies of possession«<sup>32</sup> bemühten sich die Spanier, einem »spurlosen Verschwinden« in der Meerenge entgegenzuwirken.<sup>33</sup> Doch bald schon folgten neue Meutereien. »After twenty or thirty days the people were getting worn out with hard work and hunger, and from want of propper clothing, and were becoming disgusted«, berichtet der Augenzeuge Tomé Hernandez.<sup>34</sup> Schließlich verließ Sarmiento de Gamboa am 24. Mai 1584 das Fort und machte sich auf den Weg nach Brasilien, um dort frische Lebensmittel zu beschaffen. Wie ein Unglück verkündendes Omen ereignete sich in seiner Beschreibung in dieser Nacht eine Mondfinsternis am Himmel: »A total eclipse of the moon [...], of a pale yellow colour, [...] not noted [...] for these parts [before].«<sup>35</sup> Pedro Sarmiento de Gamboa sollte, nachdem er es verlassen hatte, nicht mehr zu seinem Fort zurückkehren. Zwar meisterte er schlimme Unwetter auf See, wurde jedoch daraufhin von Walter Raleigh auf dem Atlantik aufgerieben und von dessen Flotte nach

---

beeindruckendere Vorstellung von den in Pedro Sarmiento de Gamboas Bericht dargestellten Ausmaßen und Gebäuden »Ciudad del Rey Don Felipes« zu bekommen, lohnt es sich, die komplette Passage von S. 327–332 zu lesen, ebenso wie diejenige zur Errichtung von »Ciudad de Jesús«, S. 305 ff.

- 31 Die Beschreibungen bei Tomé Hernandez sind nicht ganz so ausführlich wie diejenigen Sarmiento de Gamboas, doch auch er vermittelt einen Eindruck von der Grundfestigkeit des Forts. Vgl. zum Beispiel Hernandez, »Declaration« (1620), in Markham (1895), 359: »They formed a settlement [...] fortifying it and sorrounding it with very strong timbers, [...] leaving an opening towards the sea, where two pieces of artillery were mounted. Two other gates were left towards the hills, each with two pieces of artillery.«
- 32 Seed, Patricia: *Ceremonies of Possession in Europe's Conquest of the New World, 1492–1640*. Cambridge 1995.
- 33 Siehe zu Sarmiento de Gamboa in der Magellanstraße auch hervorragend Burghartz (2011a), vor allem S. 8–11 und 15–21, Zitat S. 17.
- 34 Hernandez, »Declaration« (1620), in Markham (1895), 359.
- 35 Sarmiento de Gamboa, »Concise Narrative« (1589), in Markham (1895), 332.

England geführt. Nach der Freilassung durch Königin Elizabeth I. reiste Sarmiento de Gamboa über Frankreich zurück nach Spanien, wurde auf dem Weg erneut verhaftet und verbrachte dreieinhalb Jahre in französisch-hugenottischer Gefangenschaft. Derweil versuchten seine Leute in Ciudad del Rey Don Felipe verzweifelt an Nahrung zu gelangen und den Attacken der in der Magellanstraße lebenden Indigenen zu entkommen.

### Das *wrecking* der Konkurrenten beobachten

Am 6. Januar 1587 fuhr der Engländer Thomas Cavendish vom Atlantik aus in die Magellanstraße ein. Vorsichtig ließ er sein Schiff durch die ersten Engen des »Estrecho« manövrieren und erreichte daraufhin bereits einen Tag später die Stelle, an der Pedro Sarmiento de Gamboa drei Jahre zuvor Ciudad del Rey Don Felipe gegründet hatte.<sup>36</sup> Im aufmerksamen, langsamen Vorbeisegeln verschaffte sich Cavendish einen detaillierten Überblick über das scheinbar in der Zwischenzeit an diesem Ort stattgefundene *wrecking* der Spanier. In der hier propagierten Lesart dieser Szene drehte sich dabei auf interessante Weise die vom Philosophen Hans Blumenberg skizzierte Beobachtersituation (die Blickrichtung vom Festland auf die See) um: Cavendish wurde zum peripatetischen Beobachter, der auf der Durchfahrt von seinem Segelschiff aus den auf der *tierra firma* erlittenen ›Schiffbruch‹ – das *wreck* – der Anderen begutachtete,<sup>37</sup> wobei *wreck* nicht nur ein versunkenes Schiff, sondern eben auch, wie in diesem Fall, ein zerstörtes oder zerfallenes Gebäude an Land bedeuten konnte.<sup>38</sup> Der Bergung bei einem auf See geschehenen Schiffbruch gleich rettete Thomas Cavendish denn auch als erste Handlung einen der etwa zwanzig noch lebenden Spanier aus der ›untergehenden‹ Siedlung.<sup>39</sup>

36 Prettie/Cavendish in de Bry *America VIII* (1599), 6 ff.

37 Blumenberg, Hans: *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*. Frankfurt am Main 1997 [1979]. Vgl. zum peripatetischen Beobachten vom vorbeisegelnden Schiff aus Jörg Dünne: »Navigator[en] [sind] bewegte Beobachter.« Dünne, Jörg: »Luis de Camoes und der globale Blick. Die bewegte Welt der *Lusiadas*«. In: Ganz, David; Neuner, Stefan (Hrsg.): *Mobile Eyes. Peripatetisches Sehen in den Bildkulturen der Vormoderne*. München 2013, 295–320, Zitat S. 297.

38 Vgl. den Artikel »Wreck« in: COED (<sup>12</sup>2011), 1666. Vgl. auch ebd. das hier im doppelten Wortsinn »suffer or undergo shipwreck« sowie »suffer severe destruction« verwendete Lexem *wrecking*.

39 Wohl eher, um an Informationen zu kommen, als aus einem humanitären Antrieb heraus. Die anderen spanischen Siedler nahm Cavendish nicht auf. Prettie/Cavendish in de Bry *America VIII* (1599), 6. Bei dem an Bord geholten Spanier handelte es sich um den nachher vor dem peruianischen Vizekönig Bericht erstattenden Tomé Hernandez.

Die dem Blumenberg'schen Zuschauer eines Schiffbruchs so spezifische Eigenschaft der distanzierten (und damit auf gewisse Art auch der Situation überlegenen) Beobachtung des sich vor seinem Blick abspielenden Untergangs war dabei ebenso dem Betrachter und Berichterstatter in diesem hier geschilderten Umkehrmoment zu eigen – auch wenn die Fragilität von Thomas Cavendishs Beobachtungsstandort ›Schiff‹ um einiges größer war als bei Blumenbergs sich in Sicherheit wissendem Küstenbetrachter. Auf praktischer wie auch auf metaphorischer Ebene machte dies der im Reisebericht erwähnte Ankerverlust deutlich, den die *Desire* am Eingang der Magellanstraße auf äußerst stürmischer See erlitt.<sup>40</sup> Doch die Engländer unter Cavendish blieben – zumindest für diese Durchfahrt – den Anforderungen des dem Fretum eigenen wilden und aufgewühlten Meeres gewachsen.

Was nun die Engländer aus ihrer vorbeisegelnden Perspektive registrierten, war der unaufhaltsame Untergang der spanischen Siedlung. Wie sie dies taten, zeigte sich in einem ausgeklügelten Prozess des Rückgängigmachens iberischer »ceremonies of possession«.<sup>41</sup> Es war ein im schriftlich festgehaltenen Schildern des Zerfallens der Bauten vorgenommenes Aufheben der mit feierlichen Reden und rituellen Gesten gegründeten Befestigungen – und damit einhergehend auch ein Aufheben der initiierten spanischen Inbesitznahme des magellanischen Fretums. Die von den spanischen Siedlern um Sarmiento de Gamboa unternommenen eindrücklichen und »sehr konkreten Anstrengungen«, der »akuten Gefahr von Identitätsverlust und spurlosem Verschwinden« in der Magellanstraße entgegenzuwirken, wurden durch die Berichte ihrer kolonialen Konkurrenten als letztlich misslungene entlarvt.<sup>42</sup> Die in Sarmiento de Gamboas Text beschriebenen »shops of the carpenters and blacksmiths [...] round the principal square«, die »chapel [...] of very fine timber«, das »royal storehouse« und die »thick and lofty forts« blickten nun den im englischen Reisebericht nur noch in ihren skelettartigen – buchstäblich »abgewrackten« – architektonischen Grundfesten bestehenden Befestigungsanlagen entgegen.<sup>43</sup> Das von den Spaniern zum rituellen Zeremoniell

40 Prettie/Cavendish in de *Bry America VIII* (1599), 6: »... verlohren einen Ancker durch Sturm und Ungewitter/welches drey Tag gar hart anhielt.«

41 Seed (1995).

42 Burghartz (2011a), 17. Auch wenn vieles von Sarmiento de Gamboa bloß »er-schrieben« gewesen sein sollte, es sich um textuell inszenierte *ceremonies of possession* gehandelt hätte, funktionierte Cavendishs Taktik der – erneut schriftlich konstatierten – Aufhebung »Philippus Statt[s]«.

43 Sarmiento de Gamboa, »Concise Narrative« (1589), in Markham (1895), 328. Die Kirche und die Pfeiler der Wehranlage waren in ihrer eindrücklichen Baumasse und Grundfestigkeit jedoch noch teilweise erkennbar, wie Francis Prettie schildert.

der Etablierung Ciudad del Rey Don Felipes und der formellen Inbesitznahme des Fretums feierlich verwendete Geschütz, welches zugleich und vor allem auch für die militärische Befestigung der Seestraße eine essentielle Rolle spielen sollte, fanden Cavendish und seine Crew im Erdboden vergraben.<sup>44</sup> Mit dem Zerfallen der sicht- und greifbaren »physical objects« des spanischen Forts löste sich in der Argumentation der konkurrierenden englischen Seemacht – faktisch wie auch rechtlich gesehen – der Anspruch auf die iberische Hoheit im Fretums-Gewässer (wieder) auf.<sup>45</sup> Als schließlich 1599 der Niederländer Olivier van Noort, gut zehn Jahre nach Cavendish, durch das Fretum segelte, konnte er gar kein »Zeichen« einer Befestigung mehr ausmachen. Die Stadt des *Rey Don Felipe* war komplett zerbröckelt und mit ihr die Bewohner verschwunden: »[Wir] fuhren mit den Nachen zum Lande/[...] funden aber kein Zeichen/daß die Spannier daselbst Vorzeiten eine Statt/die sie Philippus Statt nannten/gebawet hetten/sintemal dieselbe nun gantz und gar vergangen.«<sup>46</sup>

Doch mit dem kontinuierlichen Verfall des Forts drohte aus englischer und niederländischer Sicht zugleich auch das Versagen der iberischen Konkurrenten zu verbleichen – und damit deren ganz offensichtlich misslungener Versuch, das maritim-strategisch so wichtige Fretum unter spanische Oberhoheit zu bringen, in Vergessenheit zu geraten. Um diese Episode des Scheiterns im Expansionsdiskurs bewusst zu halten, benannte Thomas Cavendish daher noch vor Ort die Befestigungsanlage in »Port Famine« oder »Porto Hambriente« um.<sup>47</sup> »Naming [...] signified imagining [...] [and] remembering«, wird hierbei ersichtlich.<sup>48</sup>

44 Prettie/Cavendish in de *Bry America VIII* (1599), 7.

45 Wie die Historikerin Patricia Seed in ihrer Monografie dargelegt hat, war vor allem für die Engländer bei der Inbesitznahme und Kolonisierung neuer Gebiete das Errichten von »physical objects« – von Zäunen, Mauern, angelegten Feldern oder Gärten bis hin zu Gebäuden – von zentraler Bedeutung. Siehe dazu Seed (1995), 16–40 und 179 ff. Thomas Cavendishs im Reisebericht deutlich werdende Fokussierung auf das Zerfallen der »physical objects« des spanischen Forts und die damit einhergehende Auflösung der Inbesitznahme lässt sich mit Seeds Argumentationen übereinbringen. Vgl. des Weiteren auch Seed, Patricia: »Taking Possession and Reading Texts: Establishing Authority of Overseas Empires«. In: *The William and Mary Quarterly* 49 (1992), II, 183–209.

46 Van Noort in de *Bry America IX Additamentum* (1602), 26.

47 Prettie/Cavendish in de *Bry America VIII* (1599), 8. Dem Niederländer van Noort war bei seiner zehn Jahre danach stattfindenden Durchsegelung der Magellanstraße dieser Name denn auch durchaus geläufig, so heißt es in seinem Journal: »Den neun vnd zwenzigsten [...] zogen [sic] ihre Ancker auff nach Porto Famine zufahren.« Van Noort in de *Bry America IX Additamentum* (1602), 26.

48 Seed (1995), 183.

Mit der abschreckenden Wortwahl »Famine« oder »Hambre«, die in vielen Seeleuten sehr unliebsam vertraute Vorstellungen und Leidensbilder ausgemergelter Körper wachrief, geriet das ehemalige Ciudad del Rey Don Felipe auf einer symbolischen Ebene zu einem Mahnmal spanischen Scheiterns, zu einem Hafen, der sich nicht zur Einkehr empfahl. Das Scheitern der Spanier erfuhr so über das durch Thomas Cavendish verliehene Toponym zumindest in den englischen und niederländischen Expansionskreisen eine wirkmächtige Tradierung und nicht nur intertextuelle, sondern auch intermediale Weiterverarbeitung.

In den Jahren 1592 bis 1594 veröffentlichte nämlich Cornelis Claesz in Amsterdam eine durch Petrus Plancius entworfene Karte Südamerikas (Chile, Peru, Patagonien und Feuerland), welche die rivalisierenden Geschehnisse in der Magellanstraße als eines ihrer Grundthemen anführt (Abb. 9).<sup>49</sup> Die Hauptkarte zeigt die Region angelehnt an iberische kartografische Vorlagen.<sup>50</sup> Eine kleinere Karte, die am rechten unteren Rand eingefügt ist, gibt hingegen eine aus englisch-niederländischer Perspektive aktualisierte Version der Gegend wieder.<sup>51</sup> Mit dem Fokus auf das Fretum Magellani macht eine Gegenüberstellung der beiden Karten deutlich, dass es hierbei weniger um eine Korrektur der Gestalt und Formgebung der Straße – also um eine geografische Berichtigung des iberischen Kartografen – ging,<sup>52</sup> sondern darum, der größeren Südamerikakarte eine Aktualisierung dessen anzufügen, was sich auf einer strategisch-maritimen und kolonialpolitischen Handlungsebene im Fretum ereignet hatte. »[Explicit] attention is given to events *in* the Strait of Magellan«, wie auch Günter Schilder

49 *Haec pars Peruvianae, regiones Chicam & Chile[nsem] complectitur, & Regionem Patagonum.* Amsterdam 1592–1594. Ca. 39 x 50 cm. Stecher: Johann van Doetecum. Die Karte ist Teil einer Serie von 25 Detailkarten, welche Küsten außerhalb Europas zeigen. Zur Karte Schilder (2003), 110–112 und 131 f. Um Details in vergrößerter Ansicht anzuschauen, siehe zum Beispiel das Digitalisat der John Carter Brown Library at Brown University, Providence, Rhode Island: <http://jcb.luna.imaging.com/luna/servlet/detail/JCBMAPS~1~1~3446~101666:Haec-pars-Peruvianae,-regiones-Chic> (Zuletzt besucht am 12.04.2019).

50 Als verwendete Referenz fungierten Karten des portugiesischen Kartografen Bartholomeu Lasso. Siehe Schilder (2003), 108 und 110 ff.

51 Mit ziemlicher Sicherheit auf eine von Thomas Cavendish auf seiner Exploration angefertigte Kartenskizze zurückgehend. Auf diese Kombination zweier Magellanstraßenabbildungen in derselben Karte weist zum Beispiel auch Johannes Keuning hin, ohne jedoch eine Deutung zu wagen: »Merkwaardig is hierbij, dat er twee voorstellingen van dit deel der aarde op voortkomen: de hoofdkarta naar het Spaansch-Portugeesche voorbeeld van Lasso, de bijkaart daarentegen naar Cavendish, de tweede Engelsche wereldomzeiler.« Keuning, Johannes: *Petrus Plancius. Theoloog en Geograaf 1552–1622*. Amsterdam 1946, 85.

52 So waren zum Beispiel Bartholomeu Lassos nautische Karten auch unter niederländischen Seefahrern aufgrund ihrer geografischen Detailtreue sehr geschätzt. Schilder (2003), 111.



Abb. 9: Plancius, Petrus/Claesz, Cornelis: *Haec pars Peruviana, regiones Chicam & Chile[nsem] complectitur, & Regionem Patagonum*. Kupferstich, Amsterdam (1592–1594).

schreibt.<sup>53</sup> Das im Vorbeisegeln durch Thomas Cavendish festgestellte Scheitern der Spanier und die durch den Engländer vorgenommene symbolisch-semantische Besetzung der *wrecking*-Stelle als »Port Famine« wurde auf *Haec pars Peruviana, regiones Chicam & Chile[nsem] complectitur, & Regionem Patagonum* kartografisch vorgeführt. So findet sich auf der Hauptkarte am Atlantikeingang der »Estrecho de Fernando Magallanes« der aus spanischer Sicht vielversprechende schriftliche Hinweis: »Anno 1.5.8.2. Philippus Hispaniarum Rex. iußit ut ad fauces huius freti castella atque arces consteruentur«. Mit der Erwartung einer Aufklärung über das Resultat dieses königlichen Auftrages wechselt der Betrachter daraufhin von der großen zu der kleinen Karte und wird sogleich über das Misslingen der Unternehmung unterrichtet – unübersehbar markiert dort ein »P.Famin« den Untergangsort der spanischen Siedlung. Was dies, symbolisch markiert, kolonialpolitisch nach sich zog, wurde ebenso über Benennungen aufgerufen: Der strategisch wichtige maritime Scharnierpunkt hieß zwar weiterhin mit Verweis auf den spanischen Erstdurchsegler und dessen *Nao Victoria* »Est-

53 Schilder (2003), 131. [Parenthesebemerkung und Hervorhebung F. H.]

recho de Magallanes alias, de la Victoria«. Weitere Beschriftungen von Küstenabschnitten des Fretums mit englischen Toponymen wie »C. Forward« weisen aber auf die englische Durchsegelung und Präsenz in der Straße hin. Die Narration der wichtigsten Eckdaten und Ereignisse zum Untergang der spanischen Siedlung und der englischen Durchfahrt übernahm eine oberhalb der besagten eingefügten Karte präsenzierte Kartusche. Interessant ist dabei, dass es sich um eine typografische *Paste-on*-Kartusche handelt. Dies bezeichnet den Vorgang, bei dem eine Karte mit einer Blankokartusche gedruckt wurde, die daraufhin in einem zweiten Schritt mit einem typografischen Aufdruck versehen werden konnte. Dadurch konnten Karten für den Käufer personalisiert oder – wie in diesem Falle – der Karteninhalt auf neu hereingekommene Informationen hin rückbezogen und aktualisiert werden.<sup>54</sup> So erklärte die besagte Kartusche auf der Plancius-/Claesz-Karte dem Rezipienten die unlängst stattgefundenen Ereignisse in der Seestraße und damit die in der eingefügten Karte im Vergleich zur Hauptkarte vorgenommenen Veränderungen:

Anno 1585. [corr. 1587] 6. Ianuarij die, illust. D. Thomas Candishe Anglus, fretum hoc Magellanicum attigit & in preasentem formam delineavit, & octavo die mensis reperit insulas, quarum unam Franciscus Draco Insulam Bartolomaei, alteram à multitudine piscium quos vocant Penguinos, Insulam Penguinorum, nuncupavit, ex quibus piscibus dictus Candishe 3. vasa in usum suarum navium sale dividit, suntq grati saporis.

Die 9. Ad pagum dictum Philippopolim appulit, quem Candish alio nomine Pagum famelicum nuncupavit, quod ex aliquot cetenis Hispanis quos Petrus Sermientus eo deduxerat vix 22. reliqui essent caeteris fame & inedia confectis.<sup>55</sup>

54 Vgl. Schilder (2003), 131: »Above the insert-map a [...] cartouche, a text printed on a strip of paper, has been included.« Ich danke Nicolai Kölmel für die Informationen zu solchen kartografischen Druckvorgängen.

55 »In 1585 [corr. 1587], on 6 January, the Englishman, the distinguished Lord Thomas Candishe reached this strait of Magellan and drew it in the form shown here. On the eighth day of the same month he found the islands of which Francis Drake had named one Bartholomaeus Island, the other Penguin Island after the enormous number of fish that people call penguins. The aforementioned Candishe for the sake of his ships has salted three barrels of those fish; they are pleasing to the taste.

On the ninth day he came ashore near the village named Filipsstad, which Candishe using another name called Hongerdrorp because, out of the several hundred Spaniards who Petrus Sermientus had sent there, barely 22 were left and the rest had succumbed to famine and shortage of food.« Übersetzung Günter Schilder (2003), 131.

Kurz und prägnant wurde für den zeitgenössischen Kartenbetrachter und Kartuschenleser, der das Geschehen um die aktuellen europäischen Seefahrten verfolgte, die Nachricht auf visueller, kartografischer Ebene wie auch schriftlich formuliert. Mit den Semantiken unterschiedlicher ›Siedlungsformen‹ spielend vermittelte der Text in der Kartusche klar: Die projektierte, vom »Rex Hispaniarum« in Auftrag gegebene stolze Festungsstadt »Philippopolis« hatte sich zu den Ruinen eines verlassenen rural-dörflichen »Pagum Famelicum« gewandelt.

Die durch Cornelis Claesz von Amsterdam aus in Umlauf gebrachte Karte *Haec pars Peruvianae, regiones Chicam & Chile[nsem] complectitur, & Regionem Patagonum* verbreitete damit auch die Essenz von Thomas Cavendishs beschreibender Aufhebung iberischer »ceremonies of possession« in dessen Reisebericht. Durch den mit Ciudad del Rey Don Felipe erlittenen ›Schiffbruch‹ der Spanier bekamen die neuen Seemächte nun die Gelegenheit, die Magellanstraße scheinbar ohne dortige Konfrontation mit den iberischen kolonialen Konkurrenten zu befahren, wodurch sich ihnen all die Vorteile der Nutzung des maritimen Verbindungswegs für Handel, Transport und Weltumsegelung eröffneten.

In der Auseinandersetzung um den maritimen Scharnierpunkt globaler Seebewegungen war es den Engländern und Niederländern mit diesem lancierten Zusammenspiel von Reiseberichtbeschreibung und Kartenproduktion gelungen, das Scheitern des kolonialen Rivalen präsent zu machen – vorderhand, ohne sich selbst wirklich direkt vor Ort als Siedler und Fortifizierer (wie es Richard Hakluyt in seinem *pamphlet* propagiert hatte) bewährt zu haben. Die »perzeptive Erschließung« der Magellanstraße vollzog sich bei Thomas Cavendish im Modus des spähenden Vorbeisegelns.<sup>56</sup> Involvierung hatte schlicht über das distanzierte Beobachten – in der Blumenberg'schen Umkehrsituation mit der Blickrichtung vom Meer aufs Land – und das Rapportieren und mediale Tradieren des *wreckings* der Anderen stattgefunden.

Mit dem Fokus auf das Scheitern der Anderen wurde, und dies markierte einen weiteren wichtigen Schritt innerhalb des Diskurses um die maritim-strategischen Schlüsselzonen, auch die Prekarität der Seestraße relativiert. Nicht generell war die Magellanstraße nicht zu besetzen, sondern durch die Spanier war sie nicht zu besetzen, schien das Fazit hier zu lauten. Dies wurde in den niederländischen und englischen Rezeptionen von Sarmiento de Gamboas Unternehmung auf verschiedene Art und Weise präsentiert. So treten in den Reiseberichten Beschreibungen des eigentlich gut situierten Hafens und Siedlungsplatzes

<sup>56</sup> Kramer, Kirsten: »Bewegte Beobachter«. In: Passepartout (2013), 251–258, Zitat S. 254.

von Ciudad del Rey Don Felipe hervor: »Die Statt war an einen bequemen ort gebawet/vnd mit guter gelegenheit der Wäld vnd Wassers genugsam versehen.«<sup>57</sup> Interessant ist diesbezüglich auch das *close reading* der erwähnten Kartusche, deren zwei jeweils über die Nennung des Datums beginnenden Sätze (»6. Januarij die« und »Die 9.«) beide Male mit dem ambivalenten Verweis auf im Fretum (in)existente Nahrungsmittel enden. Der erste Satz lobt Cavendishs Voraussicht, die zahlreich vorhandenen, wohlschmeckenden Pinguine für seine Schiffscrew einzusalzen, und schließt mit »piscibus [...] grati saporis«, der andere Satz endet mit »fame & inedia confectis«, dem Verweis auf das Leiden der Spanier an Hungersnot und Lebensmittelknappheit. Noch frappanter greift das Journal diese Gegenüberstellung auf, wo es heißt: »Daß sie [die Spanier] für Hunger in ihren eygnen Hütten vnd Kleydern/verschmachten vnd verkamen musten. [...] An diesem Ort erquickten wir [die Engländer] vns mit guter Ruhe/vnd versahen vns mit Wasser vnd Holtz für eine gute zeit.«<sup>58</sup> Die Spanier schienen in der Argumentation ihrer Konkurrenten nicht gerüstet für diesen Ort. Sie konnten die Nahrung, die Land und Meer ihnen bot, nicht verwerten und waren für Kälte und stürmische Meereszonen nicht geschaffen. »Die Spanier sich an dem kalten Ort nit haben erhalten können«, referiert auch Olivier van Noort, indem er auf die südländische, nur an warme Temperaturen gewohnte »Natur« der Iberer rekurrierte.<sup>59</sup> So erschien es schließlich als ein providentielles Urteil, dass das Fretum in der Rolle einer Durchgangspassage zwischen Atlantik und Pazifik durch die Spanier nicht zu fortifizieren war, worauf Cavendish – mit dem *visus* in Verbindung stehende Wörter betonend und damit die eigene Beobachterposition hervorhebend – hinweist: »Diese Hispanier waren zu dem Ende allein dahin gelegt/daß sie den Passz sollten verwahren/damit niemand dann ihr Volck die Sudersee möchte gebrauchen. Aber/wie es augenscheinlich zu sehen/war es Gottes will nicht.«<sup>60</sup>

Ob die Durchsegelung und Fortifizierung der Magellanstraße umgekehrt den Engländern gelingen (sowie providentiell gestattet sein) sollte, blieb hiermit jedoch offen. Darauf folgende englische Fahrten durch die Seestraße waren jedenfalls alles andere als von Erfolg gekrönt. Thomas Cavendish selbst sollte

57 Prettie/Cavendish in de *Bry America VIII* (1599), 7.

58 Prettie/Cavendish in de *Bry America VIII* (1599), 7.

59 Van Noort in de *Bry America IX Additamentum* (1602), 26. Dies ist eine klimatheoretische Argumentation, die sowohl von den Engländern als auch den Niederländern in den Expansionsdokumenten detailliert ausgearbeitet wurde. Siehe hierfür auch das Folgekapitel 6 zur Besegelung eines eisigen Nordmeeres.

60 Prettie/Cavendish in de *Bry America VIII* (1599), 7.

es zusammen mit dem erfahrenen Piloten John Davis nicht fertigbringen, die Meerenge ein zweites Mal zu passieren. Viele Mitglieder der Crew verhungerten kläglich, nachdem sie – so der Bericht von John Jane – auf dem Festland ausgesetzt worden waren, da es auf den Schiffen anscheinend nicht mehr genügend Nahrungsmittel vorrätig gab.<sup>61</sup> Die Spanier hingegen konnten in den Folgejahren durchaus erfolgreiche Fahrten verzeichnen.<sup>62</sup> Weitere Versuche einer Fortifikation blieben seitens der Spanier und der Engländer jedoch vorerst aus, was wiederum anderen Seemächten wie insbesondere den Niederlanden die Gelegenheit gab, im Passieren dieser Meerenge sich auf den Weg einer (ersten) Weltumsegelung zu begeben.

### Ein Ort des Ein- und Überholens

Eine erste *omvaart* für die Niederländer versuchte sowohl die Flotte unter Jacques Mahu und Simon de Cordes als auch diejenige von General Olivier van Noort. Beinahe zeitgleich starteten sie 1598 zum Unternehmen, die Welt zu umsegeln, unterstützt und ausgestattet durch zwei unterschiedliche in Rotterdam ansässige Kompagnien. Jacques Mahus Reise war durch die *Südniederländische Kompagnie* finanziert, einem Zusammenschluss von aus Flandern und Brabant emigrierten Kaufleuten, angeführt durch den einflussreichen Kaufmann Pieter van der Haegen.<sup>63</sup> Die Exploration des Olivier van Noort hingegen stützte sich auf die Beteiligung der *Magellan Kompagnie*, welche aus Rotterdamer und Amsterdamer Investoren bestand.<sup>64</sup> Am 27. Juni 1598 verließen Mahu und de Cordes mit fünf Schiffen den Hafen auf der Insel Goeree. Etwas verzettelter

61 Jane, John: »The last voyage of the worshipfull M. Thomas Candish, esquire, intended for the South sea, the Phillipinas, and the coast of China, with 3 tall ships and two barks. Written by M. John Jane, a man of good observation, imployed in the same, and many other voyages [1593]«. Ediert in Markham (1970), 93–128. Interessante Analysen und Lesarten dieser Seereise liefern zum Beispiel Fuller (2007), Burghartz (2011a) und Moss, Sarah: »Class War and the Albatross: The Politics of Ships as Social Space and *The Rime of the Ancient Mariner*«. In: Klein, Bernhard (Hrsg.): *Fictions of the Sea: Critical Perspectives on the Ocean in British Literature and Culture*. Aldershot 2002, 77–88.

62 So segelten insbesondere die Gebrüder Nodal 1618/19 äußerst gekonnt und mit glücklichem Ausgang durch die Straße. Siehe dazu die Dokumente in Markham, Clements R. (Hrsg.): *Early Spanish Voyages to the Strait of Magellan*. Nendeln 1967. Zu den Nodals insbesondere die Seiten 171 ff.

63 »Also the pre-eminent figure at Rotterdam trading with the Caribbean and Guinea.« Israel (1989), 68.

64 Siehe dazu Zandvliet (2002), 41 f.

startete daraufhin – nur eine Woche später – Olivier van Noort mit zwei Schiffen aus Rotterdam, einem aus Amsterdam und einem, das von englischen Gestaden aus segelte.<sup>65</sup> Beide Armadas bekundeten immense Schwierigkeiten, den Atlantik zu überqueren. Fast eineinhalb Jahre hatten sie daher bereits auf dem Meer zugebracht, ehe sich die zwei niederländischen Schiffsverbände im Dezember 1599 zum ersten und einzigen Mal auf ihrer Fahrt begegnen sollten – im stürmischen Seeverkehrs-Engpass des Fretum Magellani.

Bis dahin war der General der Flotte der *Südniederländischen Kompagnie*, Jacques Mahu, verstorben, woraufhin Vizeadmiral Simon de Cordes die Führung übernahm. Doch am Westausgang der Magellanstraße wurden ihre fünf Schiffe durch Wind und Strömungen abgetrieben und voneinander separiert. Sie verirrteten sich auf dem Südpazifik und galten schließlich als verschollen. Nur eines der Schiffe blieb in der Magellanstraße zurück, die *Glauben* unter dem Kommando Kapitän Sebald de Weerts, dessen Schiffsbarbier, Barent Jansz, einen Bericht über ihre Reise verfasste. Auch Olivier van Noorts Truppe, ausgerüstet von der *Magellan Kompagnie*, hatte bei der über ein Jahr dauernden Atlantiküberquerung und den insgesamt fünf Anläufen, die sie benötigten, um überhaupt in die Magellanstraße einzufahren, zahlreiche Männer verloren, doch sollte es ihm schließlich gelingen, die Reise fortzusetzen und die Welt zu umsegeln.

In der Editionsstrategie der de Bry las sich dieses ›Regatta-Rennen‹ um die erste niederländische Weltumsegelung als spannend gestaltete Fortsetzungsgeschichte. Der *America*-Band 9 wurde so arrangiert, dass van Noorts Bericht als *Additamentum* direkt an de Weerts beziehungsweise Barent Jansz' Bericht anschloss. In van Noorts Text sind eingestreute Bemerkungen zum Verbleib einzelner der vermeintlich verloren gegangenen Schiffe aus Mahus/de Cordes' Flotte auszumachen. Hinterhalte und an den Crews begangene Grausamkeiten durch die iberischen Konkurrenzkräfte sowie unter deren Herrschaft stehende Indigene, von denen van Noort auf seiner *omvaart* angeblich an pazifischen Inseln erfahren hatte, wurden mit Marginalien im Text markiert und ausführlich geschildert.<sup>66</sup> So ver-

65 Van Noorts Flotte hatte auch englische Piloten an Bord und segelte anhand einer aus der Weltumsegelung Thomas Cavendishs hervorgegangenen Karte der Magellanstraße – mit exakt derjenigen, wie in der Forschung vermutet wird, die als Vorlage für die oben erwähnte eingelegte Karte auf Petrus Plancius' *Haec pars Peruviana, regiones Chicam & Chile[nsem] complectitur, & Regionem Patagonum* gedient hat. Ein Beispiel für englisch-niederländische Kooperation auf dem Gebiet der Kartenproduktion, aber auch bei der Ausstattung von Expeditionen. Vgl. diesbezüglich Zandvliet (2002), 42.

66 Van Noort in de Bry *America IX Additamentum* (1602), 40 ff.

lautet beispielsweise die Marginalie »Ein Schiff aus Verhagens Gesellschaft wird von Spaniern zu S. Iago gefangen«:

Der General [van Noort] hat daselbst [S. Iago] etliche schreiben bekommen/von einem Dirck Gerritß genannt/der ein Capiteyn war auff dem Fliegenden Herten/welches ein Schiff von offtgemeltem Verhagens Gesellschaft gewesen/dieser hatte in Teutscher Sprach geschrieben an seine gute Freunde/wie daß er gar armseelig were in den Hafen Val paraiso eynkommen/also daß er kaum 9.gesunde Personen auff dem Schiff gehabt/da were er selbst ohne einig Gewehr mit eim Friedfähnlein auff das Land gangen/vnd begeret in Friede vnd Freundschaft mit ihnen [den dort an-sässigen Spaniern] zuhandlen/Aber als er auff's Land kommen/ist er durch das Dicke seines Beins geschossen/vnd sampt allem Volck von den Spaniern gehen Sanct.Iago gefangen weggeführt worden/folgende weil kein gesund Volck in dem Schiff mehr gewesen/haben die Spanier das Schiff vnd Gut genommen/vnnd gehen Lima gesandt/dieses hatte er geschrieben/vnnd daß er sampt seinem Schreiber/der ein junger Geselle/auß dem Haghe bürtig ist/gar elendig gefangen gehalten [...]. Erscheinet also auß diesem Schreiben klärlich gnug/was man für ein Handthierung mit den Spaniern thun möge.<sup>67</sup>

Die editorische Taktik der de Bry hatte folglich zum Resultat, dass der Rezipient den Van-Noort-Bericht als eine Art Fortsetzung in der Reihe niederländischer Weltumsegelungsabenteuer lesen konnte. In dieser wurde nicht nur der Triumph der letztlich geglückten *omvaart* geschildert, sondern auch das vorangegangene Misslingen der durch Pieter van der Haegens *Südniederländischen Kompagnie* ausgerüsteten Flotte Mahus und de Cordes' erklärt und indirekt – in der bereits bekannten Dichotomie – dem iberischen Rivalen zugeschrieben .

Doch die Geschichte der ersten niederländischen Weltumsegelung kann – losgekoppelt von der im Nachgang der Reisen implementierten Editions- und damit Narrationsstrategie der de Bry – auch anders gelesen werden: als inner-niederländische Rivalitätserzählung.<sup>68</sup> Im Folgenden soll daher ein Blick auf die

67 Van Noort in de Bry *America IX Additamentum* (1602), 43. Vgl. auch die Marginalie »Wie es den Schiffen Symon Cordes an der Insel S. Maria ergangen«: »Haben ihnen auch zu erkennen gegeben/ daß zwey Schiff auß obgemeldtem Verrhagens Gesellschaft auff der Insel S. Maria gewesen/auff welchen der General war Symon Cordes/von dem sie sagten/daß er auff dem Festen Lande/sampt vngefahr noch 23. Mann/von den Indianern were Todtgeschlagen worden.« Ebd., 41.

68 Damit wird auch sichtbar, was Mary Fuller in ihrem Aufsatz »Writing the Long-Distance Voyage« stark gemacht hat – dass zwar mit der Publikationssituation an Land gewisse Erzählweisen der Exploration beeinflusst werden konnten, dass die Entscheidung über das Narrativ der Reise aber

Pluralisierung von Rivalität, die sich in der Magellanstraße abspielte, geworfen und damit auch der Versuch unternommen werden, die in der Forschung zur frühen europäischen Expansion dominierende Perspektive auf koloniale Konkurrenz, welche sich vornehmlich in der Gegenüberstellung ›Iberien versus eine nördliche, nicht-katholische Seemacht‹ zeigt, ein Stück weit aufzubrechen.<sup>69</sup> Dabei wird eine Lesart der ersten beiden Versuche einer niederländischen Weltumsegelung angeboten, welche die Geschichte eher als eine des innerniederländischen Wettbewerbs erzählt. Denn eine Seemacht wie die Niederlande, die sich um 1600 im Status des Neuetablierens und Bestätigens befand, musste sich nicht bloß gegen außen, sondern auch gegen innen definieren. Die *voorcompagnieën*, welche im Vorfeld der Gründung der VOC Handelsfahrten wie auch Explorationen ausstatteten, taten dies in sich gegenseitig konkurrierenden, kompetitiven Unternehmungen.<sup>70</sup> Die magellanische Meerenge fungierte im Falle der ersten niederländischen Weltumsegelung dabei als – tatsächlicher sowie intertextuell ausgehandelter – Austragungsort des Wettbewerbs, als ein Ort des Ein- und Überholens.

Am 16. Dezember 1599 – kurz, nachdem Kapitän Sebald de Weerts Berichtschreiber Barent Jansz zu notieren gezwungen worden war, dass sie jetzt auch ihr allerletztes Beiboot mitsamt einem wichtigen Wurfanker verloren hätten, da es sich aufgrund eines Sturmwindes von ihrem Segelschiff losgerissen hatte – wurde die Crew eines auf sie zukommenden Nachens gewahr. Noch rätselnd, wer dies sein könnte, zeigte sich bald darauf im Näherkommen, dass es ein niederländischer Schiffmann war – Olivier van Noort hatte sie nach knapp 18 Monaten auf See, wie es schien, letztlich in der Magellanstraße doch noch eingeholt.<sup>71</sup> Die

---

bereits von den Teilnehmenden der Expedition auf See über das Schreiben auf dem Schiff (mit-) bestimmt worden war. Vgl. Fuller (2007) und die Einleitung dieser Arbeit, vor allem Kap. 1.3.

69 Als ein explizit gegen die Spanier gerichteter Propagandaversuch und damit in dieser Nord-Süd-Konkurrenz-Perspektive verharrend liest beispielsweise Schmidt (2001), 159 f. die bereits im Vorfeld der de Bry'schen Edition stattgefundene mediale Vermarktung der *omvaart van Noorts*.

70 Siehe zu den verschiedenen *voorcompagnieën* und den durch sie lancierten Explorationen Zandvliet (2002), 33–49. Vgl. auch Jonathan Israel, der betont: »Companies proliferated at Amsterdam, Rotterdam, in Zeeland, and in the North Quarter, based at Hoorn and Enkhuizen; in addition investment was drawn in, especially to the Rotterdam companies, from inland towns such as Delft and Dordrecht. [...] The competition between the rival companies was such that [...] it seemed (not only to many merchants but also to the burgomasters of the towns) to be getting out of hand.« Israel (1989), 68.

71 Die Begegnungsszene findet sich bei Jansz in de Bry *America LX* (1601), 53–58b und bei van

Freude seitens Sebald de Weerts darüber, seinen Rotterdamer Rivalen anzutreffen, war allerdings groß, erhoffte er sich doch von General van Noort »Beystand in ihrer Noth«. So wurden dieser und seine Mannschaft denn auch »sehr freundlich« empfangen.<sup>72</sup> Die Begegnung ihrer beiden Crews offenbarte aber einen überraschend markanten Gegensatz:

Der Hauptmann de VVeert [...] sich nicht wenig verwunderte daß sie [die Mannschaft van Noorts] so wol bey Leibe waren/da doch hergegen seine Soldaten fast mager hesslich vnnd Ungestalt waren.<sup>73</sup>

Nachdem sich Kapitän de Weert und General van Noort gegenseitig ihre in den vergangenen eineinhalb Jahren auf See gemeisterten Erlebnisse geschildert hatten, fällten die beiden Kommandanten ein divergierendes Urteil, weshalb die Mannschaft de Weerts so schwach und kränklich, diejenige van Noorts hingegen noch so munter und bei Kräften schien. Während Sebald de Weert im Abmessen ihres Leidens zum Fazit kommt, dass sie im Vergleich zu van Noorts Leuten eindeutig die härteren Prüfungen zu bestehen hatten,<sup>74</sup> so ist aus Olivier van Noorts Bericht eine ganz andere Deutung abzulesen. Offen unterstellte er eine Fehlverproviantierung der Flotte Mahus/de Cordes/de Weerts, übte Kritik an der *Südniederländischen Kompagnie*, welche die Expedition mit zu wenig Nahrungsmitteln und viel zu wenig Leuten ausgestattet habe, und hielt somit unumwunden fest, dass der direkte niederländische Kompagnierivale unzulänglich und inkompetent gehandelt habe.<sup>75</sup> Dies konstatiert habend, kehrte General van Noort daraufhin wieder auf sein Segelschiff zurück, stellte den aufkommenden

---

Noort in de *Bry America IX Additamentum* (1602), 27–31 geschildert. Bei Barent Jansz' Bericht im *America*-Band 9 sind die Seiten 57 und 58 doppelt geführt, daher wird hier im Folgenden mit den Zusätzen a und b nummeriert.

72 Jansz in de *Bry America IX* (1601), 54.

73 Jansz in de *Bry America IX* (1601), 54.

74 »Jedoch als er gegen einander hielt vnd betrachtet/was ihnen beyderseits begegnet/vnnd wie es ihnen bissher ergangen/nam es ihn nicht mehr wunder/denn da seine Soldaten ein gantzes Jarlang nicht allein kein Erfrischung vnnd Labsal bekommen hatten/sondern auch bey täglicher/vnablesiger vnnd schwerer Arbeit/fast wenig zuessen vnd schmal zubeißen gehabt/hatten hergegen die andern/wie auss ihrer Erzehlung gnugsam abzunehmen war/nicht allein keinen Mangel/sondern alles vberflüssig vnd vollauf gehabt.« Jansz in de *Bry America IX* (1601), 54.

75 Van Noort in de *Bry America IX Additamentum* (1602), 28 f. Im niederländischen Original: »Dese Vloot was qualijck gestelt, overmits t'ghebreck van victualie ende volck dat te luttel was om soo groote voyagie te vollbrenghe.« Van Noort, *Beschryvinghe vande Voyagie om den geheelen Werelt Cloot* (1602), in Ijzerman (1926), Erste Deel, 43.

günstigen Wind fest und ließ »ein schuss thun abzufahren«. <sup>76</sup> Tapfer folgte ihm Sebald de Weert, denn er war ganz und gar »nicht [...] gesinnet«, die andere niederländische Flotte einfach so davonziehen zu lassen. <sup>77</sup> Als van Noort jedoch zu einem schwierigen Manöver ansetzte, konnte ihm de Weert auf seinem bereits etwas seeuntüchtigen Schiff nicht mehr folgen, woraufhin van Noorts Flotte um eine Biegung des Fretums und somit aus dem Sichtfeld verschwand. Olivier van Noort hatte Sebald de Weert – und damit in der niederländischen *omvaart*-Regatta die *Magellan Kompagnie* die *Südniederländische* – nun nicht nur eingeholt, sondern entschieden überholt.

Doch de Weert hatte noch nicht komplett aufgegeben. Seine inzwischen offen meuternde Mannschaft, deren »hungerige Mägen« durch den Anblick ihrer – um einiges feisteren – Kameraden auf van Noorts Schiffen »so sehr gereizet« worden waren, beruhigte der Kapitän mit einer langen Rede, trieb sie erneut zu Höchstleistungen an und zwei Wochen später, mit dem Anbruch des neuen Jahres, kam die van Noort'sche Armada in einem Meerbusen des Fretums tatsächlich noch einmal in Sicht. <sup>78</sup> De Weert verlangte nach einem Gespräch. Per Nachen ließ sich daher General van Noort zu ihm auf die *Glauben* rudern. Geschickt richtete es de Weert ein, dass van Noort länger und länger blieb, bis es komplett dunkel wurde und der General bei ihm übernachten musste, bei welcher Gelegenheit de Weert ihn in seine leere Brotkammer führte. <sup>79</sup> Am nächsten Morgen – scheinbar beeindruckt von der Leere in de Weerts Vorratsraum – verabschiedete sich van Noort wieder auf sein eigenes Schiff, jedoch diesmal nicht ohne guten Zuspruch und mit der Versicherung, ihnen in ihrer Not auszuhelfen. Kurz darauf sandte de Weert noch einmal per Ruderboot einen Brief an van Noort, in welchem er mit Nachdruck bat, sie »auff 2. Monat Brot« auszustatten. <sup>80</sup> Doch der abschließende Bescheid in General van Noorts zurückgeschickter Korrespondenz fiel negativ aus: Auch er wäre bloß mit dem Notwendigsten versehen und könne nichts davon entbehren. Diese Antwort wird von beiden Journalen bestätigt. <sup>81</sup> Sebald

76 Van Noort in de *Bry America IX Additamentum* (1602), 29.

77 Jansz in de *Bry America IX* (1601), 56.

78 Jansz in de *Bry America IX* (1601), 55 ff.

79 Jansz in de *Bry America IX* (1601), 58b und van Noort in de *Bry America IX Additamentum* (1602), 31.

80 Jansz in de *Bry America IX* (1601), 58b.

81 Jansz in de *Bry America IX* (1601), 58b: »... brachten sie auff seinen Brieff ein antwort/mit der er aber nicht vergnüget war/denn der General für ihn nichts zum besten hatte/vnd sich entschuldigte mit seiner langen Reyse/die er noch zuthun hätte.« Und van Noort in de *Bry America IX Additamentum* (1602), 31: »Sebald de Weert [...] bath/man wölle ihm mit Brodt auff zween Monatlang zuhülff kommen/sintemal er noch gerne seine Reyse wölte vollziehen [...]. Aber der General

de Weert konnte wohl bloß erahnen, dass nur wenige Seiten zuvor van Noort in seinem Bericht schriftlich festgehalten hatte, dass ihr Beschluss lautete, »ire Reyse zufördern nach der Sudsee/dieweil sie wol versehen waren.«<sup>82</sup> Mit dem nächsten guten Wind segelte er in Richtung Pazifik davon und ließ Sebald de Weert »ohne Hoffnung [...] vnd ohn einigem menschlichen Beystandt« mit seinen wenigen Männern im Fretum Magellani zurück, wo diese weitere Wochen gegen die unberechenbaren Wirbelströmungen, hohe Sturmwindgeschwindigkeiten und immense Wellen ankämpften – »es sich anließ/als hetten alle Elemente ihnen den Untergang vnd das Verderben geschworen [...], das Wasser in der Luft vber dem Schiff zusammen schlug« –, bis sie schließlich kapitulierten und die Umkehr über den Atlantik antraten.<sup>83</sup>

Hingegen kam die *Südniederländische Kompagnie* ihrem Rotterdamer Rivalen mit der Publikation des Reiseberichts zuvor. Zwar kehrte aus der einst fünf Schiffe umfassenden Explorationsflotte bloß Sebald de Weert mit seiner dezimierten Crew wieder heim, dies jedoch, da er über den Atlantik zurücksegelt war, schneller als der weltumsegelnde van Noort. Im Juni 1600 lief de Weerts *Glauben* in den Hafen von Goeree ein. Der Verleger Zacharias Heyns arbeitete daraufhin die Notizen des Schiffbarbiere Barent Jansz zu einem sorgfältigen Journal aus und ließ dieses unter dem Titel *Wijdtloopigh Verhael* noch im selben Jahr in Amsterdam publizieren. Olivier van Noort wiederum erreichte – nachdem ihm die erste Weltumsegelung für die Niederlande gelungen war – Ende August 1601 den niederländischen Heimathafen. Inzwischen hatte Barent Jansz' *Wijdtloopigh Verhael*, obschon ein Bericht einer missglückten Seefahrt, erhebliche Verbreitung gefunden. Medial hatte die *Südniederländische Kompagnie* mit der Geschichte von Kapitän Sebald de Weerts Mühsal in der Magellanstraße bis dahin größere Aufmerksamkeit auf sich ziehen können als die *Magellan Kompagnie*. Denn was

---

hat ihme zur Antwort geben/daß er solches nicht thun künt/denn er noch ein lange Reyse für der Handt hette/vnd nicht mehr als nur nach Notturfft vorsehen were.«

82 Van Noort in de Bry *America IX Additamentum* (1602), 28. Im niederländischen Original: »... heeft de General mette crijchsraet besloten ons voyagie te vorderen naer de Zuytsee, alsoo wy wel versien waren.« Van Noort, *Beschryvinghe vande Voyagie om den geheelen Werelt Cloot* (1602), in Ijzerman (1926), Erster Deel, 41.

83 Jansz in de Bry *America IX* (1601), 52 und 58b. Überdies berichtet auch van Noort detailliert von den ungewohnten Strömungsverhältnissen in der Magellanstraße: »[Es] war der strom dess Wassers fast seltzam vnd vnbeständig/Denn er gar keine gewisse Zeit hielt/sondern bissweilen wol zwölff stundenlang an einander gar vngestümm war/Bissweilen nur ein stunde/[...] bissweilen gar widerwertig/mit vnterschiedtlichen drehungen dess Wassers.« Van Noort in de Bry *America IX Additamentum* (1602), 29.

zählte eine Weltumsegelung, die zwar geglückt war, jedoch (noch) keine Publizität erreicht hatte, im Gegenzug zu einem durchaus spannend geschriebenen Bericht von Stürmen, Schiffbrüchen und der (Beinahe-)Bewältigung einer schwierig navigierbaren Seepassage, wobei durch die Heimkehr zumindest eines Schiffes das Scheitern schon wieder zu einem Gelingen umgedeutet werden konnte? Die Reaktion des Kompagnierivalen erfolgte daher prompt: Bloß vier Wochen nach van Noorts Einlaufen im Rotterdamer Hafen ließ man durch den Verleger Jan van Waesberghe den *Extract oft Kort Verhael*, einen Kurzbericht der Weltumsegelung, in Umlauf bringen.<sup>84</sup> Das Titelblatt zierte ein Holzschnitt einer anderen Publikation, der keinen direkten Bezug zu der van Noort'schen Seefahrt aufwies – für ein individualisiertes Titelblatt reichte schlicht die Zeit nicht aus – und der Text besaß keine Marginalien. Doch mit diesem Vorabdruck war zumindest die Nachricht der geglückten *omvaart* durch die *Magellan Kompagnie* veröffentlicht. Des Weiteren sollte der kurze Bericht auch das möglicherweise durch Barent Jansz' Journal bis dahin verbreitete negative Bild ihres unbarmherzigen Generals korrigieren. Hier schien es angebracht, möglichst schnell eine Gegendarstellung zu liefern, die bestätigte, dass van Noorts Entscheidung, der Mannschaft auf der *Glauben* nicht zu helfen, richtig war, da auch er selbst daraufhin noch Hunger leiden musste. Das an den Leser gerichtete Vorwort des *Extract oft Kort Verhael* vermerkt:

Hierentusschen zal u believeen the ghemoeghen met dit Sommier ende Memorial, daerin ghespeurt kann worden wat zoodanighe reyse in heeft, hoe menich perijckel men te passeren ende wat onghemac, als ooc hongher ende dorst men te lyden heeft.<sup>85</sup>

Mit Nachdruck wurde betont, dass auch van Noorts Männer Seeunwetter – »perijckel ende onghemac« – zu bewältigen und »hongher ende dorst« zu ertragen hatten. Auch sie konnten somit einen maritimen Leidensbericht liefern, aber, und dies war der Unterschied zu de Weert, hatten zum Ende die Erde doch noch umsegeln können. Die Leser wurden nun um Geduld gebeten, bis der ausführliche Bericht die Umstände der Expedition vollständig auf- und erklären sollte, und sollten bis dahin mit dem durch van Noort verfassten Vorabdruck Vorlieb nehmen: »Neemt dan desen mynen gheringen (doch ghewilligen) arbeyt int

84 Noort, Olivier van: *Extract oft kort verhael wr het groote Journael [...]*. Rotterdam 1601. Ediert in Ijzerman (1926), Erste Deel, 159–198.

85 Van Noort, *Extract oft kort verhael* (1601), in Ijzerman (1926), 160.

goede, verwachtende met patientie tgroote Journael.«<sup>86</sup> Das *grote Journael*, der Hauptbericht, erschien einige Monate später – über hundert Seiten lang sowie mit zahlreichen Kupferstichen versehen, womit sich auch der Triumph Olivier van Noorts medial rasch zu verbreiten begann.<sup>87</sup> Mit der Editionsstrategie der Verleger de Bry wurden daraufhin schließlich 1602 – in dem Jahr, in welchem sich die *voorcomapagnieën* auflösten und mit der VOC eine zentral organisierte niederländische Expeditionsausstatterin gegründet wurde – auch die innerniederländischen Rivalitätswogen im Narrativ geglättet und dem Leser mit dem *America*-Band 9 und seinem *Additamentum* eine spannende *prequell/sequel*-Fortsetzungsgeschichte einer am Ende geglückten ersten niederländischen Weltumsegelung geboten.

Wie in der Auseinandersetzung um »Philippus Statt« beziehungsweise »Port Famine« als auch in der Verhandlung des niederländischen Weltumsegelungswettkampfs aufgezeigt wurde, war das Fretum Magellani als verbindende Passage zwischen Atlantik und Pazifik eine strategisch äußerst wichtige maritime Scharnierstelle. Durch ihre Windungen und Engpässe fungierte die Seestraße als ein nautischer Flaschenhals und geriet so um 1600 zu einem akuten Brennpunkt kolonialer Reibungen, zu einem Ort des *wrecking* und des Ein- und Überholens. Doch das Fretum Magellani war nicht die einzige Passage, welche im Umfeld von globalem Seehandel Wichtigkeit erlangte. Im Bestreben, einen allseitigen maritimen Zugang zu einem östlichen Handelsraum zu erlangen, richteten die neu aufsteigenden Seemächte ihren Fokus – schon vor dem sowie parallel zum Versuch, die iberische Hoheit im magellanischen Fretum herauszufordern – auch auf weitere maritime Scharnierstellen. Ein Gebiet, das in diesem Zuge mit besonderer Intensität exploriert wurde, war das westliche Eismeer ab 60° Nord.

86 Van Noort, *Extract oft kort verhael* (1601), in Ijzerman (1926), 160.

87 Für einen Überblick über die verschiedenen Editionen von van Noorts *omvaart*-Bericht siehe auch Schnall (1991), vor allem S. 362 ff.

## 6 Beschreiben, Aufschreiben und Einschreiben als Formen der Aneignung eines gefrorenen Meeres

Die Suche Englands nach einer Nordwestpassage im arktischen Eismeer

### 6.1 Präludium: die Ankunft der *Gabriel* 1576

Am 2. Oktober 1576 passierte die *Gabriel*, das Schiff, mit dem Martin Frobisher fünf Monate zuvor zu seiner ersten Expedition auf der Suche nach einer Nordwestpassage in den Nordatlantik aufgebrochen war, Harwich Road. Seine Reise hatte Frobisher bis zum 62. nördlichen Breitengrad geführt, wo er einen von Eismassen gesäumten Wasserweg gesichtet, diesen als »Frobisher Straight« benannt und auf einer der zu dem Zweck auf dem Schiff mitgeführten leeren Pergamentkarten verzeichnen lassen hatte. Daraufhin hatte er seiner Mannschaft Befehl gegeben, umzukehren und mit den Neuigkeiten nach England zurückzusegeln.

Nachdem an besagtem 2. Oktober die *Gabriel* vor Harwich gesichtet worden war – wo sie eine knappe Woche ankerte, damit die kranken und schwachen Seeleute erste Pflege bekamen –, verbreitete sich die Nachricht ihrer baldigen Ankunft wie ein Lauffeuer in London. Michael Lok, Kaufmann und Agent der *Muscovy Company*, der als Hauptinvestor der Reise fungierte, nutzte die verbleibende Zeit, bis die *Gabriel* in die Themse einlaufen würde, um bei einem Londoner Instrumentenmacher für acht Shilling einen Globus zu bestellen. Als das Schiff vier Tage später die Themse erreicht hatte, ließ Lok den Globus ganz zuvorderst am Bugspriet der *Gabriel* montieren.<sup>1</sup> Zugleich ordnete Frobisher an, den Inuit, welchen sie aus der eisigen Gegend mitgebracht hatten, mitsamt seinem Kajak – gut sichtbar für die die Themse flankierenden Zuschauer – auf dem Deck zu postieren. So fuhr das von Sturm und Eis gezeichnete Schiff, dessen Segel zerfetzt und bei dem einige Lecks nur provisorisch ausgebessert waren,

---

1 Wie aus den von Michael Lok zusammengestellten Rechnungsbüchern der Expedition hervorgeht. *Accounts, with subsidiary documents, of Michael Lok, treasurer, of first, second and third voyages of Martin Frobisher to Cathay by the north-west passage. Composite volume.* NA, E 164/35, S. 28. Hier findet sich der Eintrag: »For a Sphera, to set on the bolsprite of the shippe gabriell arrived in tames\_o.8.o.«

stolz den Globus an seinem Bug führend und auf dem Deck den Inuit präsentierend, erst am Palast Queen Elizabeths in Greenwich vorbei und daraufhin nach London ein.

In dieser Ankunftsfeier der *Gabriel*, bei der die Themse temporär zum theatralen Spielort gerät, sind die Repräsentation eines erweiterten maritimen Aktionsraumes, der Verweis auf dessen Gewinn versprechendes Potential sowie der Anspruch auf Aneignung untrennbar aufeinander bezogen. Der in der arktischen Gegend gekidnappte Inuit ließ, wie Michael Lok festhält, die Menschenmenge am Flussufer staunen und verwies zugleich aufgrund seiner asiatischen Gesichtszüge auf das fremd-ferne Cathay:

[They] were ioyfully received with the great admiration of the people, bringing with them their strange man and his bote, which was such a wonder onto the whole city and to the rest of the realm that heard of yt as seemed never to have happened the like great matter to any man's knowledge.<sup>2</sup>

Auf welchem Wege man nach Cathay zu gelangen hoffte, bildete in kaum überbietbarer Aktualität der Globus ab, den das Schiff im Sinne einer Galionsfigur vor sich her führte. Des Weiteren verkündete der Globus unmissverständlich Englands Anspruch auf Aneignung der Meerespassage.<sup>3</sup> Und zuletzt erzählten die lädierte *Gabriel* sowie die durch Bein- und Armbrüche, Schnittwunden und Anzeichen von Mangelernährung gezeichnete Crew eindringlich von den überstandenen Gefahren und Strapazen im arktischen Meer und gerieten so aufgrund visueller *evidentia* zu den Garanten für die Authentizität des mitgebrachten, auf Karten und in Berichten notierten Wissens über das neu besiegelte Gebiet. Dass die *Gabriel* überhaupt heimgekehrt war, womit viele in England schon nicht mehr gerechnet hatten, wurde überdies euphorisch als Beweis dafür gefei-

2 Lok, Michael: »East India by the Northwestw[ard]« (1576), in Collinson (1963), 87. Lok beschreibt den Inuit wie folgt: »He was a very good shape [...] a very brode face and very fat [...]. His Cullor of skyn [...] of a dark sallow, much like to the tawny Moors, [or ra]ther to the Tartar Nation, whereof I think he was.« Ebd. Im Rechnungsbuch Loks findet sich darüber hinaus die Ausgabe »apparrall for the strange man of Cathaj or new land India\_I.10.o.«, NA E 164/35, S. 28. Lok bezeichnet hier den Inuit somit explizit als einen Menschen aus Cathay.

3 »The early modern period [is] the site of the emergence of the image of the terrestrial globe as a socially affective object [...]. The image of the globe is [...] an arresting symbol, establishing claims to the infinite and truly »global« accessibility.« Brotton (1999), 72 f. Vgl. auch die vorangegangenen Ausführungen zum »globalen Denken« im Kontext der Passagensuche in Kapitel 5.1 dieser Arbeit.

ert, dass die englischen Seefahrer in der Lage waren, ein eisiges Meer nördlich des 60. Breitengrades, über das man noch fast nichts wusste, navigationstechnisch souverän zu bewältigen. Umgehend wurde nicht bloß die Porträtierung Martin Frobishers, des Hauptinvestors Michael Lok sowie des mitgebrachten Inuits angeordnet, sondern auch (und dafür wurde die größte Summe gesprochen) ein durch den holländischen Maler Cornelis Kettel anzufertigendes großes Gemälde der *Gabriel* in Auftrag gegeben.<sup>4</sup> Frobisher hatte zwar auf seiner ersten Expedition die Nordwestpassage nicht gefunden und somit die Bewegung über die Meere (noch) nicht in globalem Sinne vollführt, aber dennoch seine Reise vollendet, was in England die Hoffnung auf weiterführende Erfolge latent greifbar hielt. Eine erfolgreiche Ankunft manifestiert sich hier in der geglückten Heimkehr – die dabei auf eindrückliche und vielschichtige Art und Weise sowohl zur medialen wie auch performativen Inszenierung gerät.

### Eine Topografie des Eismeereres

In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts intensivierte England die Seefahrten in Richtung Nordatlantik. Die Engländer hofften, im Eismeer einen von der Einflussphäre der iberischen Seemächte unabhängigen maritimen Verbindungsweg zu den Schätzen der Gewürzinseln und Cathays zu finden. Martin Frobisher unternahm 1576, 1577 und 1578 insgesamt drei Reisen in das Gebiet der heutigen Baffininsel, welches Königin Elizabeth I. bezeichnend mit dem Namen »Meta Incognita« belegte.<sup>5</sup> Die Reisen, auf denen die Zahl der beteiligten Schiffe mit jedem Jahr zunahm, wurden vornehmlich von Mitgliedern des englischen Hofes finanziert. Nachdem die drei Expeditionen in Bezug auf eine Nordwestpassage jedoch keine abschließenden Ergebnisse hatten liefern können,

- 
- 4 Leider existiert dieses 1576/77 angefertigte Schiffsporträt der *Gabriel* nicht mehr. James McDermott stellt die Vermutung an, dass es sich um »the earliest example of formal English ship portraiture« hätte handeln können. McDermott, James: *Martin Frobisher. Elizabethan Privateer*. New Haven; London 2001, 149. Siehe auch ebd. 435 zu den erhaltenen Porträts von Martin Frobisher. Bezüglich der insgesamt vier Inuit, welche Frobisher mit nach London brachte (einer von der ersten Expedition, drei von der zweiten Reise) wissen wir, dass bei Cornelis Kettel Gemälde in Auftrag gegeben wurden, die die Inuit einmal in ihrer Kleidung, einmal in englischer Kleidung und einmal nackt zeigen sollten. Sie sind jedoch nicht erhalten. Siehe dazu Andrews (1999), 172 f. Alle Inuit starben jeweils kurz nach ihrer Ankunft in England.
- 5 »And bicause that place & country, hath never heretofore bin discovered, and therefore had no speciall name, by which it might be called & known, hir Majestie named it very properly Meta Incognita, as a marke and bounds utterly hitherto unknown.« Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 105 f.

segelte John Davis überwiegend mithilfe privater Investoren (jedoch weiterhin mit der finanziellen Unterstützung von Elizabeths *principal secretary* Francis Walsingham) in den Jahren 1585 bis 1587 erneut in arktische Gewässer.<sup>6</sup>

Im Folgenden soll aufgezeigt werden, welche Erfahrungen auf den Expeditionen Martin Frobishers und John Davis' gemacht und in den unterschiedlichen Medien, die die Reisenden anfertigten, verarbeitet wurden – und wie sich darüber zugleich bestimmte Formen der Aneignung des besiegelten arktischen *sea spots* konstituierten. Aneignungsakte werden dabei weniger als physisch greifbare verstanden, sondern als unterschiedliche Formen des Schreibens zu fassen versucht. Untersucht werden soll eine *Topografie* des Eismeer, welche die Engländer auf ihren Reisen entwarfen; mediale Praktiken und Prozesse des Registrierens, die den arktischen Raum aufzeichneten, repräsentierten, ordneten und Vorstellungspraktiken zu steuern vermochten.<sup>7</sup> Auf diese Weise soll gezeigt werden, auf welche Art die Erfahrung und deren Bewältigung mit Fragen nach Repräsentation, Wissensproduktion und zugleich Identitätskonstruktion verbunden sind. Die Erzählung der Ereignisse im Eismeer, welche dieses Kapitel anbietet, ist keine durchgehend chronologische, sondern nach den unterschiedlichen Arten der Aneignungs-Grafie – gefasst im Beschreiben, Aufschreiben und Einschreiben – strukturiert. Die knapp zehn Jahre auseinanderliegenden Explorationskomplexe der Engländer Martin Frobisher und John Davis werden in ihrer – für den Fokus dieses Kapitels Gewinn bringenden – Kombination und Verflechtung analysiert. In einer nicht außer Acht zu lassenden (Konkurrenz-) Beziehung zu den englischen Explorationen einer Nordwestpassage standen überdies die in den 1590er-Jahren organisierten niederländischen Versuche, eine Nordostpassage im eisigen Meer um Novaja Zemlja zu finden.<sup>8</sup> Die Reisen des Niederländers Willem Barents und die damit einhergehenden Repräsentationen einer Eissees finden hier somit ebenso Eingang in die Analyse.

»What we call *the* Northwest Passage varies geographically [...] and textually; it is mediated through varying discursive formations [...] over many centuries«,

6 Für einen breiteren einführenden Hintergrund zu den Frobisher- und Davis-Reisen sowie zu den zahlreichen in ihrem Kontext publizierten Berichten von George Best, John Jane und weiteren Mitgliedern der Expeditionen sei auf das Kapitel 2.2. dieser Arbeit verwiesen.

7 Ähnlich dem, wofür Mary Fuller den Ausdruck »the spatial poetics of a cold climate« geprägt hat: »... a spatial poetics of a New World which, for the English mind, was importantly organized by climate and latitude as well as by national interest.« Fuller, Mary C.: »The Poetics of a Cold Climate«. In: *Terrae Incognitae* 30 (1998), 41–53, Zitat S. 41.

8 Vgl. dazu Kap. 2.3.

schreibt die Historikerin Adriana Craciun.<sup>9</sup> Dies zeigt auch der transepochele Blick auf die aktuell geführte Diskussion um einen ressourcenreichen und ebenso als maritimer Transitraum vielversprechenden *new north* im arktischen Gewässer auf, welche mit dem Fund des Wracks eines der Schiffe der britischen Franklin-Nordwestpassagen-Expedition im September 2014 und den formulierten Ansprüchen Kanadas auf das arktische Gebiet eine neue (mediale) Dynamik entwickelt hat.<sup>10</sup> Craciun sieht Kanadas strategische Bemühungen, »to control a transcontinental access point ›to almost all countries of the world« und die Versuche, Zugang zu den »natural resources in the High Arctic« – im Meeresgrund vermutetes Erdöl – zu gewinnen, als eine an vorangegangene (vornehmlich britische) »colonial vision[s] of the Northwest Passage« anschließende »new form of appropriation« des eisigen *sea spot*.<sup>11</sup> Insbesondere vor diesem heute aktuellen Hintergrund erscheint es interessant, die Projektionen, Verheißungen und Vorstellungen zu betrachten, die sich in Bezug auf ein gefrorenes Meer Ende des 16. Jahrhunderts im Kontext der ersten intensiv geführten englischen Suche nach einer Nordwestpassage konstituierten, und sich – wie im transepochealen Exkurs im Postludium dieses Kapitels noch zu sehen sein wird – in variierenden Figurationen fortzusetzen vermochten.

Die verschiedenen Arten der Grafie, nach denen nun im Folgenden die Aufzeichnungen aus dem Eismeer gegliedert sind, erstrecken sich vom Beschreiben über das Aufschreiben bis hin zum Einschreiben, wobei alle drei Praktiken ineinander verwoben sind und gerade in ihrem Zusammenspiel wirken.<sup>12</sup> Sie

9 Craciun, Adriana: »The Scramble for the Arctic«. In: *Interventions: International Journal of Postcolonial Studies* 11 (2009), I, 103–114, Zitat S. 105.

10 John Franklins Expedition war 1845 auf der Suche nach einer navigierbaren Nordwestpassage im Eismeer verschollen. Vgl. zum Toponym *new north* auch Smith, Laurence C.: *The New North. Our World in 2050*. London 2011. Vgl. ebenso aus der Reihe *International Straits of the World*: Pharand, Donat: *The Northwest Passage. Arctic Straits*. Dordrecht 1984.

11 Craciun (2009), 104 sowie dies.: »The Franklin Mystery. An Essay«. In: *LRC: Literary Review of Canada* 20 (2012), IV, 3–5. Vgl. auch Williams, Lisa: »Telling an Arctic Tale: Arctic Discourses in Canadian Foreign Policy«. In: Ryall, Anka; Schimanski, Johan; Howlid Waerp, Henning (Hrsg.): *Arctic Discourses*. Cambridge 2010, 240–258.

12 Das in diesem Kapitel aufzuzeigende Interagieren des Be-, Auf- und Einschreibens macht auch Patricia Seed im Kontext ihrer Untersuchung expansionistischer und kolonialer »ceremonies of possession« stark und geht dabei u. a. auf die semantischen Konnotationen des Lexems »(be-)schreiben« im englischen sowie niederländischen Vokabular ein. Siehe Seed (1995), 161.

besitzen die Macht, Räume zu konstituieren, darzustellen, auf sie zu verweisen oder Ansprüche zu erheben.<sup>13</sup>

Doch bevor die Schiffe überhaupt lossegeln und ihre Besatzungen das Eismeer erleben und darstellen konnten, war durch kartografische und propagandistische Werke im Vorfeld der Reisen ein verlockender nördlicher maritimer Raum konstruiert und vorgezeichnet worden.<sup>14</sup> Den Explorationen vorangehend und die Begegnung mit der Eissea begleitend, ereigneten sich kartografische sowie klimatheoretische (und damit auch handels- und wirtschaftstheoretische) Prozesse der Eröffnung eines arktischen Raumes, denen hier einführend nachgegangen werden soll.

## 6.2 Arktische Verheißungen: die Eröffnung eines maritimen Möglichkeitsraums im nordwestlichen Eismeer

### »A thing to bee discovered« – kartografische Handlungsanleitungen

Humphrey Gilbert hatte in seiner Schrift *A Discourse of a Discoverie for a New Passage to Cataia*, die 1576, exakt in dem Jahr, in welchem Martin Frobisher zu seiner ersten Expedition starten sollte, in London publiziert wurde, erklärt:

that America was an Island: and yt there lyeth a great Sea betweene it, Cataia, and Grondland, by the which any man of our cuntry, that will give the attempt, may with smal danger passe to Cataia, the Moluccae, India, and al other places in ye East, in much shorter time, than either the Spaniard, or Portingale doth.<sup>15</sup>

13 Vgl. dazu Kiening, Christian: »Die erhabene Schrift. Vom Mittelalter zur Moderne«. In: ders.; Stercken, Martina (Hrsg.): *SchriftRäume. Dimensionen von Schrift zwischen Mittelalter und Moderne*. Zürich 2008, 8–126.

14 Siehe weiterführend zum Aspekt des kartografischen Entwerfens von »Möglichkeitshorizonte[n] für unterschiedliche Formen des Handelns« auch Dünne (2011a), 44 ff., Zitat S. 44, sowie Döring, Jörg; Thielmann, Tristan: »Einleitung: Was lesen wir im Raume? Der *Spatial Turn* und das geheime Wissen der Geographen«. In: Döring/Thielmann (2008), 7–45, vor allem S. 18.

15 Gilbert, Humphrey: *A Discourse of a Passage to Cataia*. London 1576. Ediert in Quinn, David B. (Hrsg.): *The Voyages and Colonising Enterprises of Sir Humphrey Gilbert*. Vol. I. Nendeln 1967, 129–165, Zitat S. 140. Humphrey Gilbert war der Halbbruder von Walter Raleigh und engagierte sich äußerst aktiv in der Propagierung und Durchführung von Kolonialunternehmungen sowie diversen Seereisen. Siehe zu Gilbert insbesondere auch Niayesh (2013), Andrews (1999), 183–199 und Fuller (1995), 16–54. In den PN (1598–1600) Vol. VII leitet Gilberts *Discourse* die ausführliche, über 200 Seiten umfassende Berichterstattung zu Frobishers Reisen ein.

In seiner Argumentation betont Gilbert prägnant die Kürze der Strecke im Vergleich zu den bisher genutzten Routen um das Kap der Guten Hoffnung und durch das Fretum Magellani. Er ruft damit eine mit den maritimen Scharnierstellen eines globalen Denkens verlinkte Zeit-Raum-Perzeption auf. Die neue Passage sollte durch ihre Kürze und geografische Lage die Zeitspanne, welche für das Zurücklegen des Weges zwischen England und dem östlichen Handelsgroßraum benötigt wurde, deutlich reduzieren und dadurch den Profit steigern. Die Imagination einer solchen Seestraße wurde folglich begleitet von dem Versprechen ihrer Lukrativität – und von der Aufforderung zu ihrer Suche. Gilberts Text rief aktiv zur Handlung auf und wirkte damit als »advocate of Arctic expeditions«. <sup>16</sup> Im Vorwort weist George Gascoigne den Leser darauf hin, dass

whereas other Cosmographical workes doe but shew us things already knowen and treated of, this Discoverie doeth tend to a very profitable and commendable practise of a thing *to bee* discovered.<sup>17</sup>

Im Kontext der englischen Versuche, sich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts immer stärker in das Geschehen auf den Meeren und in den Kreis expandierender See- und Kolonialmächte – praktisch wie auch diskursiv – einzuschreiben, geriet der Nordwestatlantik zu einem wirkungsmächtigen Projektionsraum. Über diesen Seeraum sollte ein ganzes Bündel von Semantiken, Zuschreibungen und Positionierungsversuchen vermittelt werden. Karten und Kolonialpropagandaschriften wie Gilberts *Discourse* fungierten dabei als handlungsanleitende Performative, die im und auf dem eisigen Meeresgebiet nördlich des 60. Breitengrades einen neuen maritimen Aktionsraum entwerfen sollten.<sup>18</sup>

In Bezug auf die Nordwestpassage erlangten ein Bericht und eine dazugehörige (heute als fiktiv identifizierte) Karte zweier venezianischer Brüder besondere Wichtigkeit. Es handelt sich um Nicolò und Antonio Zeno, die auf ihrer angeblich im 14. Jahrhundert unternommenen Reise auf dem Atlantik durch einen Sturm abgetrieben und nach einer Insel mit Namen Frisland verschlagen worden waren, von der aus sie mithilfe des dort regierenden Fürsten Zichmni

<sup>16</sup> Niayesh (2013), 33.

<sup>17</sup> »George Gascoigne Esquire to the Reader«. In: Gilbert, *Discourse* (1576), in Quinn (1967), 129–133, Zitat S. 133. [Hervorhebung F. H.]

<sup>18</sup> Vgl. hierzu Döring/Thielmann (2008), 18: »[Karten setzen] auch eine zielführende Mobilisierung des Handelnden, der sie liest, ins Werk [...]. In diesem Sinne [sind sie] auch als Performative zu verstehen, die einen bestimmten Aktionsraum erzeugen.«

Expeditionsfahrten nach Estotiland, dem äußersten nordöstlichen Teil Amerikas, versucht haben sollen. Nicolò Zeno der Jüngere veröffentlichte 1558 den Reisebericht seiner Vorfahren mitsamt Karte.<sup>19</sup> Nach der Veröffentlichung der Zeno-Karte wurden die Angaben umgehend von einflussreichen venezianischen Kartografen wie Giacomo Gastaldi und Giovanni Francesco Cammocio übernommen und vermischt sich mit schon zuvor angestellten Vermutungen über eine Wasserpassage, die in dieser nördlichen Gegend in den Pazifik leiten sollte.<sup>20</sup> Es ist Gastaldis Karte zu Ostasien, die 1561 zum ersten Mal den Namen ›ANIA.PRO‹ (Provinz Ania) anführt. Auf weiteren Kartenwerken wurden die Beschriftungen daraufhin dahingehend verändert, dass Ania nun immer mehr von der Provinz zu einer ›Streto de Anian‹ wurde.<sup>21</sup> Abraham Ortelius' *Theatrum Orbis Terrarum* aus dem Jahre 1570 versammelt sowohl seine eigenen wie auch Gerhard Mercators Karten der arktischen Gegend, die beide eine breite, Atlantik und Pazifik verbindende Wasserstraße abbilden. Auch Humphrey Gilberts *Discourse* ist eine anonym angefertigte Kopie einer von Ortelius stammenden und 1573 in Antwerpen publizierten Weltkarte beigefügt, die die nordwestliche Wasserstraße zwischen Atlantik und Pazifik zeigt.<sup>22</sup>

Diese kartografischen Werke von großem zeitgenössischem Einfluss stellten die Grundlage für die Argumentation für eine Existenz einer Nordwestpassage dar. Über sie und ihre geografische Platzierungs- und Beschriftungsarbeit konstituierte sich ab der Mitte des 16. Jahrhunderts fortlaufend ein immer genauer definiertes Meeresgebiet, welches die Karten im Sinne einer Vorzeichnung zum Angebot machten und das es nun mit Segelschiffen neu zu entdecken galt. So avancierte die Anian-Wasserstraße auf kartografischen Werken mehr und mehr zu einem »established feature« des arktischen Raums und bot eine visuelle Balance, eine Art Spiegelbild der am südlichen Zipfel Amerikas liegenden und bereits bekannten Magellanstraße.<sup>23</sup>

19 Bericht und Karte in Major, Richard H. (Hrsg.): *The Voyages of the Venetian Brothers, Nicolò & Antonio Zeno, to the Northern Seas, in the XIVth Century*. New York 1964. Zur Zeno-Karte und deren Rezeption siehe auch Dünne (2011a), 269–272, ders. (2008), insbesondere S. 62–66 sowie McDermott (2001b), 99 ff.

20 Eine spekulative Wasserpassage, welche zum ersten Mal 1532 vom florentinischen Kupferstecher Francesco Rosselli kartiert worden war und die sich auch auf dem Frisius-Mercator Globus findet. McDermott (2001b), 99 ff.

21 Niayesh (2013); McDermott (2001b), 99 f.

22 *A General Map, Made Onely For The Particular Declaration Of This Discovery*. Als Faltkarte in Gilbert, *Discourse* (1576), in Quinn (1967), zwischen den Seiten 164 und 165.

23 Niayesh (2013), 32.

Nicht nur von Kartografen und Kosmografen, sondern auch von Piloten auf den Schiffen wurde die Zeno-Karte als Referenzwerk über die Geografie des nordwestlichen Gebietes herangezogen.<sup>24</sup> Wie aus dem Schiffsinventar zur ersten Reise Martin Frobishers hervorgeht, hatte Christopher Hall als verantwortlicher Steuermann Gerhard Mercators Karte *Ad Usum Navigantium*, die die »Strait of Anian« im eisigen Gewässer zeigt, vor sich ausgelegt, als er den 60. Breitengrad entlangsegelte.<sup>25</sup> Wie die Kulturwissenschaftlerin Karoline Weber schreibt, setzte

die geforderte Abgleichung zwischen dem vorhandenen, in Karten und Aufzeichnungen gespeicherten Wissen und den vor Ort aktuell zu erhebenden und zu ergänzenden Informationen [...] Frobishers [Exploration] in den Nordatlantik unter das Vorzeichen einer Datenrückkopplung, [...] [wobei sie] Kartenoberflächen mit ihrem physischen Pendant verschalten soll[ten].<sup>26</sup>

Als das Schiff an der Küste Grönlands vorbeizog, verglich George Best, Kapitän und Verfasser des ausführlichsten Expeditionsberichts, die Küstenumrisse mit denjenigen des fiktiven Frislands auf der Zeno-Karte und notierte mit Überzeugung in sein Notizbuch: »And for so much of this land as we have sayled alongst, comparinge their Carde with ye coast, we finde it very agreeable.«<sup>27</sup> In dieser Szene wird erkenntlich, wie sich die auf Autopsie basierenden Daten der Expeditionsmitglieder mit dem zuvor kartografisch generierten Imaginationsraum vermischten. Die Grenze zwischen Projektion und Repräsentation des auf der Reise erlebten Meeresraumes schien zu verwischen oder vielmehr die Reiseberichte in ihren Schilderungen fließend zwischen dem einen und anderen zu oszillieren. So glitt Frobishers Schiff durch das eisige Meer und segelte zugleich auch über Nicolò Zenos (fiktive) Karte, wobei gerade durch die Suche nach Analogien zwischen beiden die Verheißung der Eisseer erhalten blieb.<sup>28</sup>

24 Vgl. dazu auch Ruggles, Richard I.: »The Cartographic Lure of the Northwest Passage: Its Real and Imaginary Geography«. In: Symons, Thomas H. (Hrsg.): *Meta Incognita: A Discourse of Discovery. Martin Frobisher's Arctic Expeditions, 1576–1578*. Vol I. Quebec, 179–256, besonders die Seiten 199–208.

25 »Bill for Maps and Nautical Instruments«, ediert in Collinson (1963), ix–xi, hier S. x.

26 Weber, Karoline: *Vermessung des Unbekannten. Zur Darstellung von ungesichertem Wissen in der Kartographie*. Unveröffentlichte Magisterarbeit an der Bauhaus-Universität Weimar, Fakultät Medien. Weimar 2010, 56.

27 Best, *True Discourse* (1578), *Second Voyage*, in Collinson (1963), 125.

28 Vgl. Weber (2010), 58: »Durch das Erkennen dieser Entsprechungen transformiert[e] [Frobishers Crew] symbolische Ordnungen in Realitäten.«

### Das Verschieben geografischer Grenzen – die James-Bear-Weltkarte

Auch die daraufhin im Zuge der ersten englischen Reisen auf der Suche nach einer Nordwestpassage neu hergestellten Karten visualisierten weiter einen vielversprechenden maritimen Möglichkeitsraum – so wie die vom Piloten James Beare skizzenhaft angefertigte, sich an Ortelius' *Typus Orbis Terrarum*-Karte anlehrende ovale Weltkarte, die dem Reisebericht George Bests als Holzschnitt beigefügt ist (Abb. 10).<sup>29</sup> Eindrücklich spielt Beare darin mit der Größengebung der Meeresspassagen. Vom Inselarchipel Meta Incognita ausgehend windet sich der Wasserweg »Frobusschers Straights«, welcher an einigen Stellen annähernd die Breite des Atlantiks einnimmt, in Richtung Cathay und mündet schließlich in die direkt zu den Molukken führende »Straight of Anian«. Beinahe wie ein Nadelöhr dagegen präsentiert sich das Fretum Magellani; ein schmaler Durchlass zwischen Terra Australis und Südamerika. Der nordwestliche Weg von England nach Meta Incognita scheint distanzmäßig minimal, kleine im Nordatlantik eingezeichnete Inseln versprechen dabei in der Rolle von Trittsteinen die Überfahrt zusätzlich noch zu erleichtern, während je zwei große, weiß belassene Wasserflächen die Magellanstraße vom Ausgangsort der Iberischen Halbinsel und dem Zielort der Molukken trennen. In dieser kontrastierenden Gegenüberstellung des Fretum Magellani mit der Nordwestpassage wird Letztere im weitestmöglichen optimistischen Zuschnitt repräsentiert.

Wenn sich konstatieren lässt, dass sich in den Dokumenten, die im Zusammenhang mit den frühen englischen Seefahrten auf der Suche nach einer Nordwestpassage entstanden sind, Erfahrung und Projektion vermengt finden, so sollte ›Projektion‹ folglich sowohl in seiner geometrisch-spatialen, aber auch in seiner temporalen Bedeutung verstanden werden.<sup>30</sup> Denn diese zeitliche Per-

29 Die Karte ist unsigniert. Die Forschung ist mehrheitlich der Meinung, dass es sich beim Urheber der Karte um James Beare handelt, den Steuermann der von Best befehligten *Anne Frances*. Dies scheint plausibel, da, wenn nicht doch Best selbst der ausführende Kartenzeichner gewesen war, er auf jeden Fall in nahem Kontakt mit jenem gestanden haben dürfte, da Best immer wieder sehr genau auf Spezifika der Karte eingeht und im Text Anmerkungen macht wie »I have hereunto adjoynd an universall map, wherein my minde was to make knowne to the eye what countries have beene discovered [...]« Best, *True Discourse* (1578), *First Voyage*, in Collinson (1963) 37. Es kann daher gut sein, dass Best die Anfertigung einer solchen Karte bei seinem Steuermann James Beare in Auftrag gegeben hat.

30 Siehe diesbezüglich Cosgrove (1999), 15: »Another form of mapping is the creative probing, the tactical reworking, the imaginative projection of a surface. Here, mapping becomes the two-dimensional ›staging‹ of actuality or desire [...]. ›Perspective‹ has a temporal as well as spatial meaning – looking forward, the sense of prospect. Thus the map excites imagination and graphs desire,

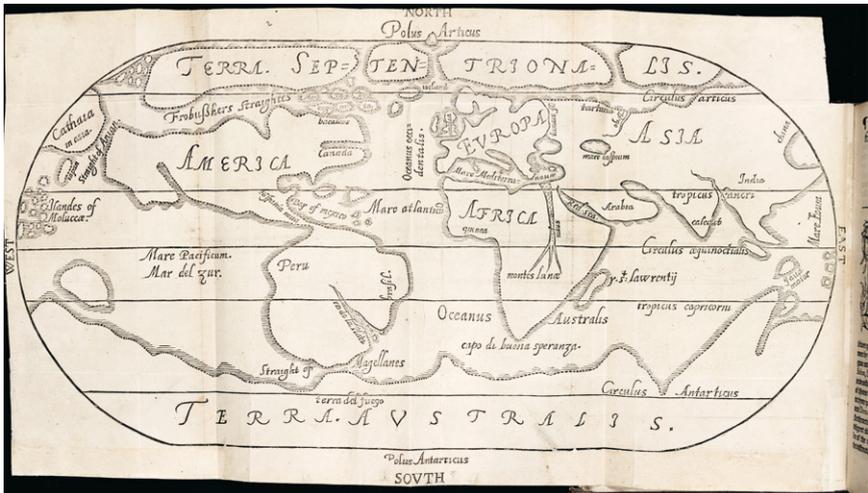


Abb. 10: [Beare, James]: [Ohne Titel]/[A Map of the Globe]. Holzschnitt, integriert in den Reisebericht Best, George: *True Discourse* (1578).

spektivierung in die Zukunft entspricht ganz den Charakteristika ebener Karte des Steuermanns James Beare, der eine starke Dynamik zu eigen ist. Auf verschiedene Art und Weise repräsentiert sie im Zusammenspiel mit dem sie »umgebenden« Reisebericht ein »England in action«.<sup>31</sup> Nicht nur war der Reisebericht George Bests an sich von höchster Aktualität, da er – beinahe wie in der Bewegung eines Stafettenrennens – kaum nach der Ankunft der Schiffe bereits seinerseits in der Druckerwerkstätte »vom Stapel« gelaufen war.<sup>32</sup> Auch ist in der Karte selbst der Versuch unternommen worden, die Prozesshaftigkeit aktueller Schifffahrten nach neuen Ländern und Meeren mit einzuschließen, indem die eben erst entdeckten Gebiete nicht mit festen, durchgehenden Linien begrenzt, sondern durch Punkte in einem eher provisorischen, noch viel leichter veränderbaren Duktus gehalten sind. Mehrmals wird in Bests *Discourse* das Bild eines durch die Schifffahrten erreichten Aufhebens oder zumindest Verschiebens von durch die antiken Gelehrten gesetzten geografischen Grenzen proklamiert. »The chiefe bounders of the principall partes of the world«, so Best, befanden

its projection is the foundation for and stimulus to projects.«

31 Helgerson (1992), 152. Vgl. dazu auch Helgersons Kapitel »The Voyages of a Nation« in ders. (1992), 149–191, in welchem er diese Repräsentation englischer maritimer Dynamik in Richard Hakluyts Schriften nachverfolgt.

32 Die Ankunft Bests in der *Anne Frances* erfolgte im Herbst 1578, sein Bericht erschien noch im selben Jahr bei Henry Bynneman in London.

sich im Prozess einer Neuordnung, deren Dynamik er seinen Lesern aufzuzeigen und sie somit zu einer »imaginierenden Aktualisierung« ihres geografischen »Weltwissen[s]« aufzufordern versuchte.<sup>33</sup> Ähnlich wie dies die Literaturwissenschaftlerin Ladan Niayesh auf eine von Michael Lok gezeichnete Karte bezieht, kann James Beares Weltkarte nicht bloß als statisches »statement« aufgefasst, sondern vielmehr im Sinne eines performativen »speech acts« verstanden werden.<sup>34</sup> Die Karte verweist nicht allein auf Bestehendes, sondern ebenso explizit auf sich Entwickelndes, arbeitet und argumentiert mit derselben Rhetorik, die auch Humphrey Gilberts *Discourse* zu eigen ist und definiert die Nordwestpassage als »a thing to bee discovered.«<sup>35</sup> Karte(n) und Text(e) eröffneten eine in die Zukunft weisende Versprechung – und formulierten damit zugleich auch einen ausdrücklichen Auftrag.

### Klimadiskussionen

Im Anschluss an die propagierte Dynamik aktueller englischer Schifffahrten wurden diejenigen geografischen Gebiete in besonderer Weise ausgelotet und hinterfragt, die von antiken Gelehrten aufgrund klimatischer Voraussetzungen als peripher definiert worden waren. George Best fasst im ersten Buch seines Reiseberichts zusammen, was die Reisenden bei ihren Expeditionen nach Nord und Süd fürchteten:

One inconvenience there is that dismayeth and deterreth moste men (though they be of valiant courage) from taking in hande long voyages, eyther by sea or by lande, and that is the newe and uncustomed elements, and the extreme ayers of hot and cold, whereby (as some think) if they travel far northward, they shall be frozen to death in the harde congealed and frozen sea: and again, if they travel far toward the south, they fear they should be parched and broyled to death with the extreme heat of ye middle burnyng zone.<sup>36</sup>

33 Dünne (2008), 60. Best, *True Discourse* (1578), *First Voyage*, in Collinson (1963), 33. Vgl. Best weiter: »By this discourse and mappe, is to be seene, the valiant courages of men [...], that have so muche enlarged the boundes of the worlde.« Ebd., 38.

34 Niayesh (2013), 36.

35 »George Gascoigne Esquire to the Reader«. In: Gilbert, *Discourse* (1576), in Quinn (1967), 129–133, Zitat S. 133. [Hervorhebung F. H.]

36 Best, *True Discourse* (1578), *First Voyage*, in Collinson (1963), 43.

Die Einteilung der Welt in unterschiedliche Klimazonen, die je von bestimmten Breitengradlinien begrenzt wurden, findet sich in Überlegungen von Hippokrates, Aristoteles, Macrobius und auch Johannes de Sacrobosco – wobei George Best in seinem Bericht auf Letzteren explizit Bezug nimmt.<sup>37</sup> Die antiken und frühmittelalterlichen Werke wurden Ende des 15. und über das 16. Jahrhundert hinweg neu ediert, übersetzt und von zeitgenössischen Gelehrten wie Jean Bodin und Michel de Montaigne rezipiert. Das septentrionale Gebiet, das sich vom 60. Breitengrad bis zum Pol hin erstreckte, schien dabei kalt, kahl und von niemals schmelzendem Eis überzogen und galt – ähnlich wie dies bezüglich der Hitze der *Zona Torrida* unter dem Äquator vermutet worden war – als ein Ort, an dem aufgrund der eisigen Temperaturen kein Leben existieren konnte. Die Annahme, dass die nördlichen Gebiete unbewohnbar seien, sowie die Vermutung, dass keine Bodenschätze und weitere Ressourcen vorhanden seien, die alleinig unter dem Einfluss von Sonne und Wärme »gedeihen« sollten, hatten den Norden – sowohl als möglichen Siedlungsraum wie auch als lukrative Durchgangspassage – bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts für europäische Handels- und Kolonialprojekte eher unattraktiv erscheinen lassen. Konnten die ab den 1550er-Jahren einsetzenden kartografischen Rezeptionen der Zeno-Daten im Norden Amerikas mit der Schaffung einer breiten Wasserstraße einen potentiell lukrativen arktischen Durchfahrtsraum vorzeichnen, waren damit die Zweifel daran, dass, auch wenn eine solche Passage existierte, sie aufgrund ihrer klimatischen Bedingungen nicht von Nutzen sein sollte, noch nicht vollständig beseitigt. Geografische Obstakel im Sinne von Landzungen, die den maritimen Passagenweg am nördlichsten Zipfel Amerikas blockierten, schienen für die Argumen-

37 Wie die auf »Neigung, Biegung« rekurrierende Etymologie des aus dem Griechischen übernommenen lateinischen Lexems *clima* zeigt, wurden Klimata als parallel zum Äquator verlaufende Linien gedacht. Sinnfällige Klimaunterschiede wurden mit dem Hinwegbewegen über die Breitengrade erklärt und die Breitengradeinteilung letztlich ästhetisch, d. h. über die sinnliche Wahrnehmung, motiviert. Zu Klimatheorien siehe Lestringant, Frank: »Europe et Théorie des Climats dans la Seconde Moitié du XVI<sup>e</sup> Siècle«. In: ders.: *Ecrire le Monde à la Renaissance. Quinze études sur Rabelais, Postel, Bodin et la Littérature Géographique*. Caen 1993, 255–276. Couzinet, Marie-Dominique; Staszak, Jean-François: »À quoi sert la »Théorie des Climats? Eléments d'une Histoire du Déterminisme environnemental«. In: *Corpus* 34 (1998), 9–43. Glacken, Clarence J.: *Traces on the Rhodian Shore. Nature and Culture in Western Thought from Ancient Times to the End of the Eighteenth Century*. Berkeley; Los Angeles 1967. Zur frühen europäischen Expansion und Klimadiskussionen siehe Fuller (1998), Kupperman, Karen O.: »The Puzzle of the American Climate in the Early Colonial Period«. In: *The American Historical Review* 87 (1982), V, 1262–1289 und dies.: »Fear of Hot Climates in the Anglo-American Colonial Experience«. In: *The William and Mary Quarterly* 41 (1984), II, 213–240.

tationsstruktur der Befürworter der englischen Nordwestpassagenexpeditionen bedeutend kleinere Probleme zu sein als klimatische Schlussfolgerungen, die dem Eismeer nördlich des 60. Breitengrades jegliche Durchschiffbarkeit und den Crews jegliche Überlebenschance absprachen. Denn terrestrische oder insulare Hindernisse waren mit kartografischen Konstruktionen und somit visuellen Imaginationsmatrices ›aufzulösen‹. Klimatische Unsicherheiten wie eisige Temperaturen hingegen ließen sich weit weniger klar fassen.

Bezeichnend hierfür ist das erste Buch des Reiseberichts George Bests, von dessen 52 Seiten (die Vorworte nicht mitgerechnet) 26 ein Traktat über die Klimatheorien darstellen. Die Narration der ersten Expedition fällt dabei fast verschwindend klein aus. Dies zeigt eindrücklich die Wichtigkeit und das offensichtliche Bemühen Bests auf, das arktische Gebiet als einen erweiterten maritimen Aktionsraum in das Bewusstsein englischer Geldgeber und investitionsbereiter Kaufleute einzubringen. Wenn es auch nicht galt, das Konzept der drei sublunaren Zonen – heiß, gemäßigt und kalt – komplett zu widerlegen, so sollten doch bestimmte ihrer Eigenschaften neu diskutiert und eventuell daraufhin auch neu definiert werden. In ähnlicher Weise den dynamischen Duktus aufgreifend, der bereits der kartografisch-geografischen Argumentation im Zusammenhang mit James Beares Weltkarte und Humphrey Gilberts *Discourse* inhärent war, verfolgt Best chronologisch die durch die Engländer erfolgreich durchgeführten Expeditionen nach Süd und Nord. Dabei streicht er insbesondere die Arktisexplorationen hervor und sucht so den in Bezug auf Kolonisation, Schiffbarkeit und Lukrativität peripheren Status der arktischen Regionen in der Perzeption seiner Leserschaft aufzuheben. In seinem Klimatraktat nimmt er nicht bloß Bezug auf die bereits durch viele Seefahrten bewiesene Fruchtbarkeit und Kolonisierbarkeit der *Zona Torrida*, sondern fasst argumentativ eingängig auch die Beweise für die Wärme in den arktischen Gebieten der vermeintlichen *frozen zone* zusammen.<sup>38</sup> So scheint es kein Zufall, dass *Meta Incognita* auf

38 Best, *True Discourse* (1578), *First Voyage*, in Collinson (1963), 60–71. Wärme – und damit das Grundelement für das Überleben – würde alleinig von der Sonne herrühren, abhängig von zwei zentralen Elementen: der Einstrahlungsdauer sowie dem Einstrahlungswinkel. Die anhaltende Sonneneinstrahlung in der Nähe des Pols würde, so Best, dabei den eher schlechten Einstrahlungswinkel wettmachen und oft für überaus warme Temperaturen sorgen (was auf den Frobisher-Expeditionen mehrfach konstatiert wurde). Dass Eisschollen südlich bis weit nach Neufundland trieben, wie Fischer auf ihren saisonalen Reisen nach den dort gelegenen Fischbänken berichteten, wurde gerade als Beweis dafür gesehen, dass Eisberge aufgrund der großen Wärme schmelzen und entzweibrechen konnten. In der Tat trafen die englischen und niederländischen Reisenden Ende des 16. Jahrhunderts auch aufgrund der ›kleinen Eiszeit‹ auf verhältnismäßig viel Eis in den von ihnen besegelten nordöstlichen und nordwestlichen Gebieten.

James Beares Karte als zerstückelt gezeichnete Inselfragmente vermerkt wurde – vermittelte das Archipel auf diese Weise dem Betrachtenden denn auch frappante Ähnlichkeit mit den Molukken (Abb. 10).<sup>39</sup> Damit wird die Vorstellung evoziert, dass nicht nur auf dem pazifischen Inselmeer, sondern auch in der »ysie Sea« 60° Nord wertvolle Ressourcen vorzufinden sein könnten.<sup>40</sup> Durch kartografische und klimatheoretische Diskussionen ließ sich ein maritimer Raum eröffnen, der etwas versprach und den zu erkunden aufgefordert wurde. Was die englischen Expeditionen bei der Befahrung dieses nördlichen Seeraums im Besonderen antrafen und in den Dokumenten beschreibend, aufschreibend und (sich) einschreibend (v)erarbeiteten, war daraufhin das beeindruckende Erlebnis eines »gefrorenen« Meeres.

### 6.3 Beschreiben: *the sights, sounds and smells of an icy sea*

»A great sea, free, large, very salt and blew, and of an unsearchable depth. [...] The water whirling and roaring.«<sup>41</sup>

John Davis

Im Beschreiben werden Räume hervorgebracht, mit Semantiken versehen. Anhand des Begriffs *taking note(s)* zeigt die Wissenschaftshistorikerin Lorraine Daston pointiert die Verflechtung von Wahrnehmungsprozess und Notizenanfertigung auf: »Taking notes entails taking note – that is, riveting the attention on this or that particular. [...] Sharpening [...] senses and whetting [...] curiosity for certain domains of phenomena at the expense of others.«<sup>42</sup> Gerade

39 Siehe hierfür auch das durch die British Library verfügbar gemachte zoombare Digitalisat der Karte unter <https://www.bl.uk/collection-items/a-true-discourse-of-the-late-voyages-of-discovery> (zuletzt besucht am 13.04.2019).

40 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 212.

41 Davis, *Hydrographical Description* (1595), in Markham (1970), 210 und Jane, John: »The Third Voyage North-westward made by John Davis«. Ediert in Markham (1970), 39–38, Zitat S. 47.

42 Daston (2004), 445. Mit den im Eingangszitat vorkommenden maritimen *sights and tastes*, welche Davis beschreibt – »a great sea, free, large, very salt and blew, and of an unsearchable depth« – werden ganz spezifische Merkmale einer Meeresspassage aufgerufen. Vor allem die stark blaue Farbe, die Tiefe und Salinität des Wassers wurden von den Seefahrern in den Nordmeeren als Kennzeichen einer existierenden eisfreien Passage geführt, da sie an Spezifika eines Ozeans erinnerten, wie ihn derjenige auszeichnete, in welchem die Molukken lagen. Vgl. auch Jan Huygen van Linschoten, der auf der Suche nach einer Nordostpassage folgende interessante Anmerkungen in sein Journal schreibt: Das von ihm und seiner Crew vorgefundene Meer schien »weder an Farbe noch an seiner

der Prozess des Observierens und Selektierens scheint im Zusammenhang mit der hier untersuchten Erzeugung von Möglichkeitsräumen interessant. Fokussierungen auf bestimmte Phänomene des Eismeer und ihre Deutung sind in den Quellen äußerst präsent und sollten dem zu Hause gebliebenen Publikum nicht nur die Möglichkeit bieten, sich ein bisher kaum bereistes Meeresgebiet vorzustellen, sondern auch Projektionen und Hoffnungen nähren, die in Bezug auf die Nordwestpassage existierten. Die Beschreibungen von Partikularitäten eines gefrorenen Meeres, welche die Art des Bewegens, die Vektoren der Navigation beeinflussten oder des Salzgehalts des den Aggregatzustand wechselnden Wassers, sie sollten stets und zuallererst Argumentationen für die Existenz einer Passage liefern und für die damit einhergehende Lukrativität der Investition in weitere Erkundungsfahrten werben. Dabei sticht, wie im Folgenden zu zeigen sein wird, vor allem auch die eindruckliche Sinnlichkeit der Erfahrung eines Eismeer und die zugleich stattfindende Multimedialität ihrer Repräsentation heraus. So wurde über den Sehsinn Wahrnehmbares nicht nur schriftlich, sondern auch in Skizzen festgehalten, die wie in einem Daumenkino Abläufe in Motion versetzten. Die auditive Perzeption des Rauschens von Strömungen fand den Vergleich mit bekannten Geräuschen. Der Geschmack der See wurde getestet, mit Eisstücken und -schollen experimentiert, die Ergebnisse in Datensammlungen festgehalten und analysiert.

### *Sights*: Partikularitäten des eisigen Wassers I

Versteht man das Meer im Sinne Gilles Deleuzes und Felix Guattaris als einen glatten Raum, der keine Markierungen vor Ort ermöglicht und dessen Befahrung keine Spuren hinterlässt, folglich in dem Sinne nur sehr schwer kerbbar ist,<sup>43</sup> so scheint sich diesen Charakteristika der See ein Eismeer auf den ersten Blick zu widersetzen. Da das Wasser gefrieren kann, so könnte argumentiert werden, verliert das Eismeer seine ihm so spezifische Fluidität, die gerade für die intrinsische Ungreifbarkeit dieses Raumes, für das fortwährende Verwischen der

---

übrigen Beschaffenheit von dem Spanischen Meere unterschieden zu seyn. Es muss ohne Zweifel bis China, Japan, und die da herumliegenden Gegenden gehen. Auf anderthalbe Meilen vom Ufer warfen wir das Senkbley aus und fanden 80 Klafter Tiefe; das Meer sah himmelblau aus, und wir zweifelten nun gar nicht mehr, daß wir in dem grossen Ocean wären.« Van Linschoten (1594), in Adelung (1768), 140. Und im niederländischen Original van Linschoten, *Voyagie* (1594/95), fol. 13v.

43 Deleuze, Gilles; Guattari, Félix: »Das Glatte und das Gekerbte«. In: Deleuze/Guattari (1992), 657–693, insbesondere die Seiten 663–669.

»chemins humides« verantwortlich ist.<sup>44</sup> Doch durch das Driften von Eisschollen, durch das stetige Schmelzen und wieder neu Gefrieren von Wassermassen befindet sich dieser Meeresraum in einer andauernden Veränderung begriffen, welche das Nichtfassbare der See aufrechtzuerhalten scheint. Mit Staunen berichtet Kapitän George Best vom Eismeer als einem Meeresraum, der einem kontinuierlichen, unberechenbaren und für die Piloten der Schiffe äußerst tückischen Wandel oblag.<sup>45</sup> Obschon oder vielmehr genau weil das Meer nördlich des 60. Breitengrades den Aggregatzustand wechseln konnte, schien es das Spezifische der Vergänglichkeit der »chemins humides« zu bewahren. Die von der Frobisher-Expedition überlieferten Logbücher enthalten eine auffallend große Anzahl von Skizzen.<sup>46</sup> Auch dieses scheinbar unkalkulierbar Veränderliche und Ephemere des Eismeerer ist es, das festzuhalten versucht wurde. So findet sich in Thomas Ellis' Reisebericht eine ganze Seite mit einer Abfolge von Momentaufnahmen einer gefrorenen See.<sup>47</sup> Ellis versuchte in vier aufeinanderfolgenden Skizzen die changierende Gestalt eines aus dem Meerwasser ragenden Eisberges festzuhalten, den die Schiffe auf ihrer Reise passierten. In vier Diagrammen strebte er danach, die erstaunlichen Formen, die sich ihm präsentierten, zu fassen (Abb. 11).

Die Eisberge sind mit den nachfolgenden Beschriftungen versehen:

44 Hartog, François: »La haine de Poséidon«. In: Corbin/Richard (2004), 60–69, Zitat S. 66.

45 »... the lands do lye and trend so like, that the best Mariners therein may be deceived.« Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 215. Für eine eindrückliche heutige Beschreibung des Eismeerer und seiner Tücken sei auf Michel Serres verwiesen. Ganz wunderbar beschreibt er, der selbst einige Male als Seemann die Nordwestpassage durchfahren hatte, die Stimmungen im Eis auf den Eingangsseiten von *Hermès V – Le passage du Nord-Ouest*. Paris 1980.

46 Siehe beispielsweise die Logs der dritten Reise von Steuermann Christopher Hall und Kapitän Edward Fenton. Oft sind hier die Skizzen zwischen die Textabschnitte oder neben dem Text an die Seitenränder gezeichnet. Siehe Hall, Christopher: »Ship's Log« (1978), in McDermott (2011a), 105–131, besonders 105, 111, 114; Fenton, Edward: »Log for the Ship *Judith*«, in McDermott (2001a), 137–176, besonders 136, 151.

47 Ellis, *A True Report* (1578), in McDermott (2001a), 198. Thomas Ellis gibt sich als Matrose aus, wird in den Lohnlisten aber nicht als solcher aufgeführt. Es ist anzunehmen, dass er als Freiwilliger mitreiste und daher nicht von Schatzmeister Michael Lok in den Listen vermerkt wurde. Wenn im Folgenden von Ellis' »Skizzen« geschrieben wird, so sind die nach der Vorlage von Thomas Ellis' Zeichnungen angefertigten Holzschnitte der Eisberge gemeint, wie sie vom Xylografen dem gedruckten Reisebericht beigelegt wurden. Vgl. ferner zu Ellis' Eisbergen auch Dickenson, Victoria: *Drawn from Life: Science and Art in the Portrayal of the New World*. Toronto; Buffalo; London 1998, 139.

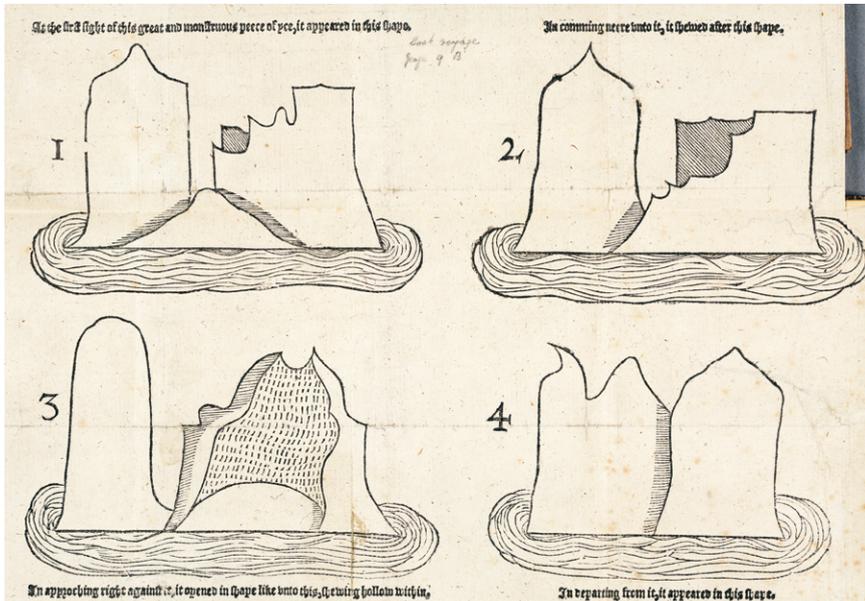


Abb. 11: Ellis, Thomas: [Ohne Titel]/[Icebergs]. Holzschnitte, Detail aus dem Reisebericht Ellis, Thomas: *A True Report* (1578).

1. At the first sight of this great and monstrous peece of yce, it appeared in this shape.
2. In comming neere vnto it, it shewed after this shape.
3. In appoaching right against it, it opened in shape like vnto this, shewing hollow within.
4. In departing from it, it appeared in this shape.

Die Skizzen sind sowohl formal als auch inhaltlich sehr interessant. Es sind Verweise auf das Erstaunliche und Neuartige dieser See, ebenso wie auf die Inexistenz bereits vorhandener Bildformeln, die explizit auf Eisberge rekurrierten. So erinnern Ellis' Zeichnungen vielmehr an Kirchen oder Burgfriede, scheinen die neuen Formen im Eis in für den Betrachter bekannten Silhouetten zu präsentieren, um so die bisher unbekannteten Ausformungen eines gefrorenen Meeres kommensurabel zu machen. Sie weisen eine frappante Ähnlichkeit mit auf Portolankarten verzeichneten *landmarks* auf, wo gerade solche Burgen und Kirchengebäude bevorzugt visuelle Orientierungspunkte markierten, »die Aufgabe erfüllten, den Schiffen als Wegweiser und Merkzeichen zu dienen«. <sup>48</sup> Durch die

<sup>48</sup> Vgl. dazu auch Neuner (2012), vor allem S. 161–169, Zitat S. 139.

Bedecktheit des Himmels, die es oft unmöglich machte, der Astronavigation zu folgen,<sup>49</sup> musste auf die in der Küstennavigation bekannte Navigation zurückgegriffen werden, die sich nicht nach oben, sondern horizontal ausrichtete. Hält man Ellis' Ausformungen eines eisigen Meeres neben die Holzschnitte, die sich beispielsweise in Pierre de Garcies zu Beginn des 16. Jahrhunderts gedrucktem und auch ins Englische übertragenem *Routier* finden lassen, wird die Affinität der von Ellis gewählten Bildformel zum nautisch-grafischen Vokabular aus dem Bereich der Küstennavigation eindrücklich sichtbar (Abb. 12).<sup>50</sup> Damit halten die Skizzen eine dem Eismeer durch sein kontinuierliches Gefrieren und Schmelzen eigene Ambiguität fest und reflektieren sie zugleich: Ellis' Skizzen oszillieren zwischen der (in einem bekannt-vertrauten Zeichensystem ausgeführten) Notation stabiler, Orientierung versprechender nautischer Referenzpunkte und der Dokumentation von Wandelbarkeit und Vergänglichkeit des Eises. Auf besonders interessante Weise widerspiegelt sich Letzteres auf der formal-medialen Ebene der Skizzen. So sind sie annähernd im Prinzip eines Daumenkinos konstruiert – würde man sie aufeinanderlegen und als Abfolge schnell durchblättern, begänne sich der Eisberg für den Betrachter tatsächlich zu bewegen. Die Veränderbarkeit des arktischen Meeres, die Ellis erlebte, indem er mehrmals an ein und demselben Eisberg vorüberfuhr, wird dem Leser/Betrachter in einer eigentümlichen Performativität vorgeführt, indem Ellis ihn beinahe in ›bewegten Bildern‹ am Geschehen teilhaben lässt.

### *Sounds: Rauschende Strömungen – connecting the spot*

Als die Flotte Frobishers eine schmale Wasserstraße durchschiffte, wurde die Besatzung einer starken Strömung gewahr, die – wie auch John Davis auf seiner Expedition zehn Jahre später in sein Logbuch eintragen sollte – so laut rauschte und gurgelte wie die Themse unter der *London Bridge*:

And truly it was wonderfull to heare and see the rushling and noyse that the tydes do make in thys place with so violent a force, that our Shippes lying ahull were turned sometimes rounde aboute even in a momente, after the manner of a whirlpoole, and

49 Vgl. Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 215: »... whilst the Fleete lay thus doubtfull amongst great store of Ise in a place they knewe not, withoute sighte of sunne whereby to take the height, and so to know the true elevation of the pole.«

50 Garcie, Pierre de: *Le grant routtier pilotage et encrage de mer*. Rouen 1545. Garcies Werk wurde mehrfach ins Englische übertragen und als *Rutter of the Sea* ab der Mitte des 16. Jahrhunderts in London publiziert. Siehe dazu Adams/Waters (1995), 514 f.

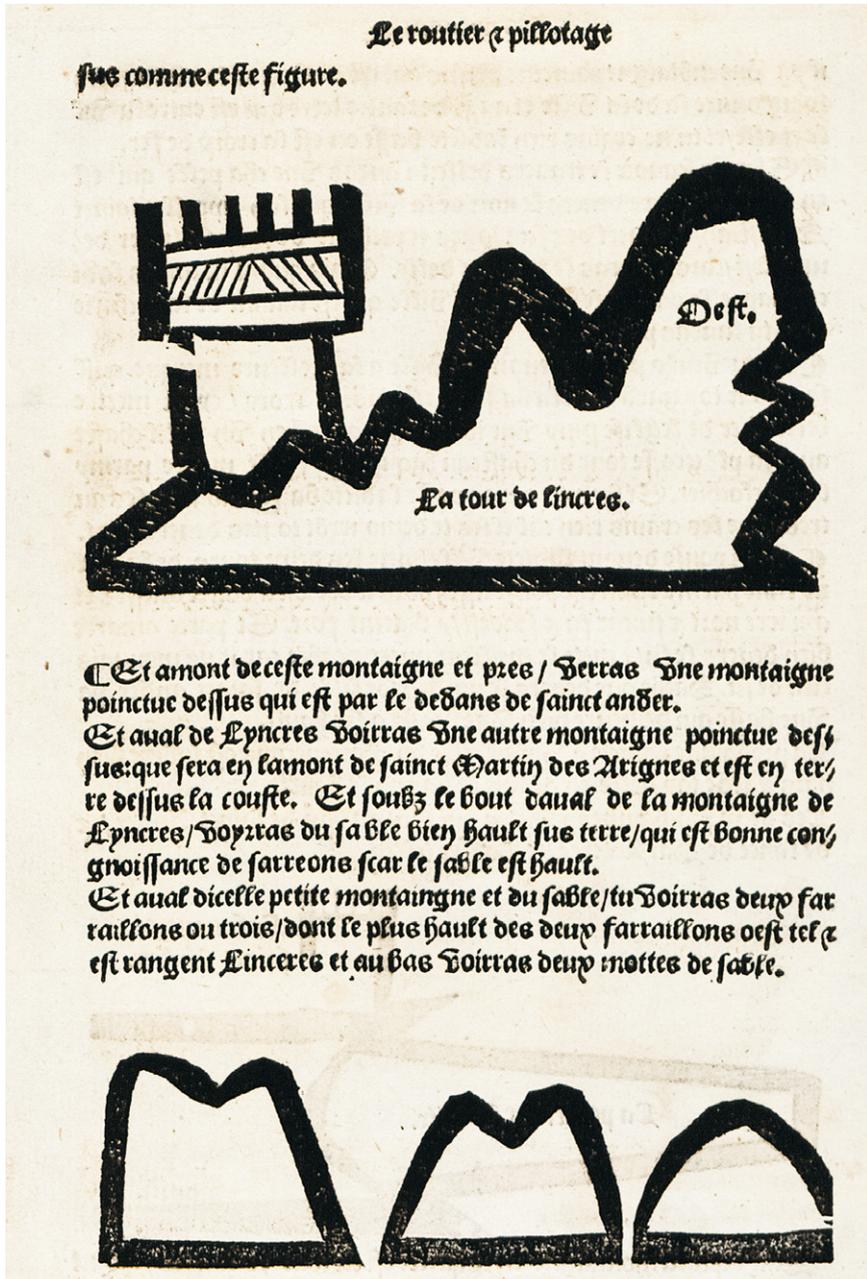


Abb. 12: Garcie, Pierre de: [Ohne Titel]. Holzschnitte, integriert in Garcie, Pierre de: *Le grant routtier pilotage et enrage de mer*. Rouen (1545).

the noyse of the streame no lesse to be hearde a farre off, than the waterfall of London Bridge.<sup>51</sup>

Stimmen vereinzelter Seeleute aus Frobishers Mannschaft ließen sich hören, die befürchteten, nicht mehr aus der Straße zurücksegeln zu können, doch hält George Best genau an dieser Stelle in seiner Narration der Geschehnisse inne, beurteilt das akustische Ereignis und unterzieht das Seephänomen in seinem Bericht einer ausgiebigen Analyse: Die sogartigen Wassermassen, die an und unter ihren Schiffen vorbeizogen, würden von einer Strömung herrühren, die die Mannschaft bereits beim Passieren von Irland bemerkt hätte. Diese habe ihren Ursprung in den Gewässern vor Mexico, würde daraufhin den Atlantik bis auf die Höhe Irlands durchziehen, sich von dort nach Nordosten wenden, doch von der Bucht St. Nicholas an keine weitere Fortsetzung nach Osten mehr finden, sondern vielmehr mit einer Gegenströmung wieder in den Atlantik zurückfließen, Grönland passieren und direkt in die »Frobisher Straight« münden – welche schließlich nach Cathay führte. Es ist eine äußerst bemerkenswerte Reise, auf die George Best seine Leser, die sich eben noch inmitten der Nebelschwaden auf dem Meer um Meta Incognita befunden hatten, mit dem Strom gedanklich schickt und dabei in einem geschickt die Handlung retardierenden Moment die zwischen zwei Eisfelsen hindurchschießenden, rauschenden und gurgelnden Wassermassen erklärbar macht.<sup>52</sup> Diese Textstrategie bewirkt zum einen, dass der Rezipient sich versichert fühlt, dass Frobisher und seine Leute die See verstehen und somit, als scheinbar logische Konsequenz dessen, auch handhaben können. Zum anderen ist es interessant, im *close reading* darauf zu achten, was Best genau in seiner Explikation des Wasserlaufs für Elemente anführt. Denn durch den erklärenden Aufgriff der sich laut vernehmbar machenden Strömung in Bests

51 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 215. Auch John Davis schien das Geräusch an die Wassermassen der Themse in London erinnert zu haben und/oder er übernahm diesen Vergleich von Best. So notierte er in seinem Logbuch: »Noone the 30. Course S. S. W. Leagues 22. [...] Also this 30 of July, in the afternoone we crossed over the entrance or mouth of a great inlet or passage, being 20 leagues broad, and situate betweene 62 and 63 degrees. In which place we had 8 or 9 great rases, currents, or overfals, lothsomly crying like the rage of the waters under London bridge, and bending their course into the sayd gulfe.« Davis, John: »A Traverse-Book made by M. John Davis in his third voyage for the discoverie of the Northwest passage. Anno 1587«. Ediert in Markham (1970), 49–58, Zitat S. 55. Die akustische Eigenheit der Strömung scheint markant gewesen zu sein, denn sie zirkulierte von den Reiseberichten und dem Logbuch weiter und wurde zur Beschriftung *roaring overfall* in der Gegend um Meta Incognita auf Emery Molyneuxs Globus. Siehe zu Molyneuxs Globus auch weiter unten in diesem Kapitel.

52 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 216 ff.

Text verliert der eisige *sea spot* um Meta Incognita seine (neblige) Isoliertheit und wird zu anderen Orten in Bezug gesetzt imaginiert. Im Bild der zirkulierenden und an verschiedenen Stationen haltmachenden Strömung verknüpft George Best das Eismeer mit anderen Meeresräumen, Häfen und Gestaden und macht somit die Vernetztheit sowie strategische Nützlichkeit und Wichtigkeit ihres soeben erfahrenen *sea spots* deutlich.<sup>53</sup> Best lieferte damit vor allem den investitionswilligen Rezipienten seines Nordwestpassagenberichtes ein ganz spezifisches Deutungsangebot der arktischen Meeresströmung. So scheint in seinen Ausführungen die Frobisherstraße nicht nur in den Nordpazifik zu führen und somit projektierte maritimer *Ausgangspunkt* nach Cathay zu sein, sondern eben zugleich auch *Endpunkt* ebenjener Strömung, die zuvor praktisch den ganzen Atlantik sowie das östliche Nordmeer durchlaufen hatte und Häfen von Südamerika über Irland bis hin zur Bucht von St. Nicholas mit Meta Incognita verbindet. Die Möglichkeit einer Durchgangsstation im arktischen Meer, die Anlaufpunkt und damit auch Distributionsstelle für verschiedene weitere Handelsprodukte aus unterschiedlichen Breitengraden sein konnte, markierte eine interessante und verlockende Vorstellung.

Neben dieser Wichtigkeit der Konnektivität maritimer Orte flocht Best zudem mit seinen Reflexionen zum Meeresstrom geschickt subtil die zeitgenössische Debatte um die Existenz einer das Projekt Frobishers gefährdenden *Nordostpassage* in seine Ausführungen ein.<sup>54</sup> Denn dadurch, dass er der Strömung bei Norwegen ausdrücklich keinen Durchgang attestierte und der ›Rückschlag‹ der Wassermassen im Gegenteil gerade noch dazu führte, dass sie nach Westen zurückgedrängt und direkt in die »Frobisher Straight« geleitet wurde, nahm George Best den Befürwortern einer Nordostpassage zwar nicht den Wind aus den Segeln, doch eben buchstäblich die notwendige Strömung unter dem Kiel weg. Unter der richtungsweisenden Marginalie »The sea moveth from East to West continually« fasst Best zusammen:

53 George Bests Argumentationsstrang ist auch im Zusammenhang mit einem Prozess des Verknüpfens verschiedener Ozeane und Meeresbecken, des *knitting oceans*, zu lesen, wie ihn der Geograf Martin Lewis besonders für die Zeit um 1600 auf kartografischen Werken ausmacht. Lewis (1999). Wie sich hier zeigen lässt, finden sich diese Vorgänge des Verknüpfens von Meeresräumen nicht nur auf kartografischen Werken repräsentiert, sondern wurden ebenso auf narrativer Ebene in Reiseberichten konstruiert.

54 Je kleiner die Möglichkeit war, dass eine *Nordostpassage* existieren könnte, umso geringer war auch die Gefahr, dass investitionswillige Kaufleute und Geldgeber sich von den *Nordwestpassagenfahrten* abwandten, um die Explorationen gen Nordosten zu unterstützen.

And if that principle of Philosophie be true, that *Inferiora corpora reguntur a superioribus*, that is, if inferior bodies be governed, ruled, and caried after the course of the superiors, then the water being an inferior Element, muste needes be governed after the superior Heaven, and so followe the course of *Primum mobile* from East to West.<sup>55</sup>

### Sights: Partikularitäten des eisigen Wassers II

Die mit dem Schmelzen und erneutem Gefrieren von Wassermassen, mit dem Andocken und wieder Auseinanderbrechen von Eisflächen einhergehende »*mouvance* nördlicher Räume« eröffnete »ein transitorisches Territorium [...], das unerwartete Verbindungen ermöglicht[e]« – wie im Sinne einer Weichenstelle, die die Schiffe in unterschiedliche Richtungen verteilt –, führte aber auch dazu, dass das, was zuvor noch maritimer Weg gewesen war, sich im nächsten Moment, im nächsten Monat oder im darauffolgenden Jahr als zugefroren präsentieren konnte.<sup>56</sup> Maritime Routen und Passagen verwandelten sich so unvermittelt zu Barrieren – oder aber zu neuen stationären Handlungsorten.<sup>57</sup> Auf partikuläre Weise illustriert die dritte Expedition des Niederländers Willem Barents das Einfrieren im Eismeer. Die den Bericht begleitenden Kupferstiche XLII., XLIV. und XLV. zeigen in ihrer Abfolge die sich immer stärker retardierende Bewegung der Reise, indem Willem Barents' Segelschiff nicht nur im Eis festzustecken beginnt, sondern – seiner eigenen Manövrierfähigkeit komplett enthoben – von den unter ihm gefrierenden Wassermassen aufgetürmt wird; anstatt aktiv vorwärts zu segeln, sieht sich das Schiff auf stets neu dazukommenden Lagen vertikal in die Höhe gestapelt (Abb. 13 & 14).<sup>58</sup>

Auf Stich Nummer XLV. kulminiert dieser Prozess der Verlangsamung der maritimen Reise schließlich in der im Bildhintergrund angesiedelten Parallelisierung von auf den Eisschichten emporgehobenem Segelschiff und sich im Bau befindender Behausung, durch die die Verschiebung vom segelnden Fortbewegen hin zum (temporären) Niederlassen betont wird (Abb. 15). Auch Kupferstich L.

55 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 218.

56 Dünne (2011a), 292 f. Das Gebiet um *Meta Incognita* »... yearly altereth the shape«, wie George Best bei seinen mehrmaligen Reisen dahin feststellte. Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 214.

57 Dünne (2011a), 292 f.

58 Was die Mannschaft schließlich zum Überwintern zwang. Kupferstich XLII. »Wie vnser Schiff im Eyß stecken blieb/vnd bey nahe drey der vnseren darüber verdorben«, Kupferstich XLIV. »Wie das Eyß vnser Schiff vornen in die höhe auffhube«. *De Veer/Barents in de Bry India Orientalis III* (1598).



Abb. 13: »Wie vnser Schiff im Eyß stecken blieb/vnd bey nahe drey der vnseren darüber verdorben«. Kupferstich Nummer XLII. aus dem Reisebericht von Veer, Gerrit de: »Drey Schifffahrten der Holländer«, in: *de Bry India Orientalis III* (1598).

untermalt die Symbolik des Stationären, indem daraufhin nach dem Überwintern an der Küste von Novaja Zemlja der Teil der Mannschaft, der dazu physisch überhaupt noch in der Lage war, sich erst wieder einen Weg zum Meer bahnen musste, um die (Rück-)Reise antreten zu können (Abb. 16).<sup>59</sup> Die »bewegliche« Geographie« im Nordmeer hatte über die Wintermonate die niederländische Crew soweit vom Seewasser entfernt, dass sie es erst wieder suchen mussten.<sup>60</sup>

59 Kupferstich XLV. »Wie wir ein Hauß zimmerten/darinnen wir vns den Winter vber erhalten möchten« und Kupferstich L. »Wie wir den weg zurichten/dardurch wir vnser Schiff vnd Wahren in das Meer schleiffen«. Gerrit de Veer unterstreicht bildlich in seinem Bericht über die Marginalie »Kein Wasser vm dz Schiff«: »Es war aber vmb vnser Schiff rings herumb so viel Wassers nicht/daß man darvon einen Eymen hette füllen mögen« und der panoramatische Blick verdeutlicht »daß sie von ihrem Mastbaum nichts anders als lauter Eyß gesehen.« *De Veer/Barents in de Bry India Orientalis III* (1598), 177, 197.

60 Dünne (2011a), 293.



Abb. 14: »Wie das Eyß vnser Schiff vornen in die höhe auffhube«. Kupferstich Nummer XLIV. aus dem Reisebericht von Veer, Gerrit de: »Drey Schifffahrten der Holländer«, in: de Bry *India Orientalis III* (1598).

Eigentlich mitten auf der See und doch nicht von Wasser umgeben – dies war eine komplett neue, partikuläre Erfahrung.

Während bei der niederländischen Nordostexpedition dieses Erlebnis des Einfrierens auf der dritten Reise das Überwintern auf Novaja Zemlja, daraufhin die Umkehr und schließlich auf der Heimreise den Tod ihres Steuermanns Willem Barents bedeutete, hatte das Feststecken bei den Explorationen Martin Frobishers jedoch andere Konsequenzen. Durch die Immobilisierung der Schiffe im Eis dazu verleitet, die sie umgebenden Land- und Eismassen näher zu erkunden, markierte Meta Incognita mit dem Fortschritt der drei Reisen für die Engländer immer mehr nicht allein den verheißungsvollen *interstitial space of passage* nach Cathay, sondern geriet vom »Weg zu einem Ort«<sup>61</sup> selbst zu einem mit Hoffnungen und Projektionen belegten Ort.

61 Dünne (2011a), 293.



Abb. 15: »Wie wir ein Hauß zimmerten/darinnen wir vns den Winter vber erhalten möchten«. Kupferstich Nummer XLV. aus dem Reisebericht von Veer, Gerrit de: »Drey Schifffahrten der Holländer«, in: de Bry *India Orientalis III* (1598).

*Smells & Tastes: der salzige Geschmack der See und die Verlockung von Edelmetallen – a frozen eldorado*

Nicht bloß sichtbare und akustische Seephänomene wurden auf den Expeditionen Frobishers notiert. In der Tat sollte es gerade die Analyse der geschmacklichen Qualitäten des Meeres um *Meta Incognita* sein, die den Reisenden die wichtigsten Hinweise auf eine vermeintlich mögliche Befahrbarkeit der arktischen See lieferte. So wurden auf der Reise fleißig an verschiedenen Arten von Eis und Eisbergen geleckert, die Stärke des Salzgehaltes konstatiert und mit dem Geschmack des das Schiff umgebenden Meerwassers verglichen. Schließlich führt Best unter der Marginalie »*Monstrous isles of ise in tast freshe*« das Fazit auf:

We found none of these islands of ise salt in tast, whereby appeareth they were not congealed of the ocean sea water, which is always salt, but of some standing or little



Abb. 16: »Wie wir den Weg zurichten/dardurch wir vnser Schiff vnd Wahren in das Meer schleiffen«. Kupferstich Nummer L. aus dem Reisebericht von Veer, Gerrit de: »Drey Schiff-fahrten der Holländer«, in: de Bry *India Orientalis III* (1598).

moving lakes or great fresh waters neere the shore, caused eyther by melted snow from the tops of mountaines, or by continuall accesse of fresh riuers from the land, and intermingling with ye sea water, bearing yet the dominion (by the force of extreame frost) may cause some part of salt water to freeze so with it, and so seeme a little brackish, but otherwise ye maine sea freeseth not, and therefore there is no *mare glaciale* or frozen sea, as the opinion hitherto hath bin.<sup>62</sup>

Wie bereits aus den im Vorfeld der Explorationen geführten Debatten hervorgeht, stellte das Klima im hohen Norden und die mit ihm einhergehende An-

62 Best, *True Discourse* (1578), *Second Voyage*, in Collinson (1963), 126. Auf der dritten Reise wiederholt Frobishers Crew das Lutschen von Eisstücken: »All [...] these [...] Ise, which we sometime met a hundreth mile from lande, being gathered out of the salt Sea, are in taste fresh, and being dissolved, become sweet and wholesome water.« Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 212.

sicht einer dadurch nicht mehr navigierbaren See das vermeintlich größte Hindernis dar, das sich den Nordwestpassagenplänen entgegenstellte. Im Kontext der zeitgenössischen Diskussionen lautete somit das wichtigste Argument, um Gegner, Kritiker und Zweifler von der Befahrbarkeit einer über den arktischen Norden führenden Wasserpassage zu überzeugen, die Unterscheidung zwischen einer gefrorenen und einer eisigen See. »This maye well be called in deede the ysie Sea, but not the frosen Sea«, schreibt Best mit Nachdruck.<sup>63</sup> Wenn salzhaltiges Seewasser nicht vollständig gefrieren konnte, so die Argumentation, bedeutete dies, dass die Meere in der kalten Klimazone stets befahrbar blieben. Dass gewisse Strecken jedoch durch das flottierende Eis blockiert, andere durch das Schmelzen von Schollen auf einmal freigelegt wurden – dieses Phänomen der arktischen See, die »bewegliche« Geographie,<sup>64</sup> welche sich den Reisenden präsentierte – führte dazu, dass die Flotte immer wieder an unterschiedlichen Ausläufern *Meta Incognitas* ankerte, um das weitere Vorgehen und die Route zu besprechen. Der *sea spot*, der eigentlich fluider maritimer Weg zu den Gewürzinseln hätte sein sollen, wurde so immer eingängiger erkundet und die See gar buchstäblich »betreten«. Denn auf dem Eismeer schienen für die Crew Frobishers viele sonst üblichen maritimen Gesetzmäßigkeiten aufgehoben – kulminierend in der Erfahrung, dass es auf diesem Meer nicht vonnöten zu sein schien, ein Schiff unter sich zu haben, um sich darauf zu bewegen. George Best notiert: »I remember I saw very strange wonders, men walking, running, leaping & shoting upon the maine seas .40. miles from any land, without any Shippe or other vessel under them.«<sup>65</sup> Er bezweifelt, »that ever enye manne hathe made experience of anye such sea« – und setzt die eisige See in eine komplette Alterität zu bereits erlebten Meeresräumen, um die englische Erstbefahrung dieser nordwestlichen Gegend zugleich mehrmals deutlich zu nennen.<sup>66</sup>

63 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 212.

64 Dünne (2011a), 293.

65 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 223.

66 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 211. Die Bestätigung ihrer vermeintlichen Rolle derjenigen, die als erste Europäer ein solches Eismeer erlebt hatten, zeigte sich nicht allein im Errichten von Steinkreuzen an ihren Landeplätzen, »in token that Christians had bin there« (Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 232), sondern auch in der steten Nennung im Bericht, der diese Neuigkeit englischer Erstbefahrung der Gegend um *Meta Incognita* dem Rezipienten zu Hause bekräftigte. Wie Jörg Dünne festhält, war »die Entscheidung über das *erste Mal* nicht allein an dem faktischen Dort-Gewesensein festzumachen [...], sondern [auch] an der medialen Verzeichnung dieser Neuheit als solcher.« Dünne (2008), 65. [Hervorhebung im Original, Parenthesebemerkung F. H.]

Was daraufhin geschah, zeugt auf erstaunliche Weise von der Intensität der Ausstrahlung dieses weißen, glatten, noch kaum erkundeten arktischen Raumes auf die Imagination nicht nur der Reisenden selbst, sondern auch auf die Vorstellungskraft eines Großteils der englischen Bevölkerung. Nach einem kurzen (Eis-)Landgang auf der nach dem Steuermann James Hall benannten Insel nahe der »Frobisher Bay« brachte der Matrose Robert Garrard einen Gesteinsbrocken, nicht größer als ein Münzstück, mit an Bord.<sup>67</sup> Obschon Garrard wohl nicht – den Vorgang des Leckens an den Eisbergen imitierend – eine (Kost-)Probe des Erzes vorgängig gustatorisch getestet hatte, erwies er mit der Entscheidung, das Steinstück Kapitän Frobisher zu zeigen, der es daraufhin mit sich zurück nach London nahm, den vermeintlich richtigen *taste*.<sup>68</sup> Staatssekretär Francis Walsingham beauftragte zwei unabhängige Metallurgen, die sich nach der Ausführung ihrer Tests mit den Aussagen zum Goldgehalt des Gesteins gegenseitig übertrafen. So sprang der Wert nach den anfänglich geschätzten 30 Pfund pro Tonne nach weiteren Messungen auf 240 Pfund pro Tonne. Nachdem Walsingham und William Winter, Letzterer Verwalter über Elizabeths I. Schiffe, die Expeditionskommission über den vermeintlichen Wert des Erzes unterrichtet hatten, begann die Neuigkeit in ganz London zu zirkulieren.<sup>69</sup> In England brach daraufhin eine beinahe schon hysterische Euphorie bezüglich des möglichen Goldgehalts des aus der Arktis mitgebrachten Erzes aus. Waren die Geldgeber der ersten Exploration 1576 vornehmlich Kaufleute gewesen, wechselte der Finanzierungshintergrund durch die Aussicht auf Edelmetallschätze und Gewinn nun eindrucklich. Ab der zweiten Expedition beteiligten sich hauptsächlich einflussreiche Personen am Hof, Mitglieder des Privy Council, wie auch Elizabeth I. selbst an der Finanzierung der Arktisexplorationen.<sup>70</sup> 1578 wurde eine immense Flotte von 15 Schiffen ausgerüstet,<sup>71</sup> mehrheitlich bauchige Koggen, welche von der dritten Arktisexploration Frobishers rund 1200 Tonnen Erz zurück nach England schifften, die daraufhin in den extra hierfür neu konstruierten Schmelzöfen wertvolles Gold hervorbringen sollten. Es kam zu einer allmähli-

67 Lok, »The doynges of Captaine Furbusher« (1576, 1577, 1578), in McDermott (2001a), 72.

68 »The ability to discern what is of good quality or of a high aesthetic standard.« Artikel »Taste« in: COED (122011), 1476.

69 McDermott (2001a), 5.

70 Vgl. die eindruckliche »List of Adventurers« (1578), ediert in McDermott (2001a), 55 ff. – »The enterprise had become a royal project«, wie James McDermott es treffend ausdrückt. McDermott (2001a), 11.

71 Eine zu der Zeit einmalige und einzigartige Flottengröße für eine Explorationsfahrt, die weder zuvor noch lange Zeit danach von einer Seemacht so ausgerüstet und eingesetzt worden war.

chen »Verschiebung der Verheißung«. <sup>72</sup> Die Suche nach einer Passage fand in den Expeditionsinstruktionen nur noch am Rande und als eine allein für Martin Frobisher bestimmte Nebenaufgabe ihren Platz. <sup>73</sup> Für den investitionswilligen englischen Königshof war das im Norden gelegene Meta Incognita zu einem *sea* oder vielmehr *ice spot* geworden, der dem Anschein nach das Potential besaß, zu einem noch lukrativeren Ressourcenraum avancieren zu können, als ihn die iberischen kolonialen Konkurrenten mit den südlichen Gold- und Silberminen besaßen. Damit wurde ganz explizit eine Neuordnung in Hinsicht auf das Edelmetall-Handelsmonopol der Spanier propagiert. Angefangen mit dem über den Geschmackssinn getesteten Salzgehalt des Meeres und der Vermutung, dass in der *frozen zone* trotz ihres Namens das Seewasser nicht gefror, weiterführend zur Widerlegung der Perzeption, dass Edelmetallressourcen ein allein südliches Phänomen seien, stieg das Klima, integriert in ein eminent handels- und kolonialpolitisches Denken und Debattieren, zu einer zentralen Machtfigur auf. Mit dem vermeintlichen Fund von Golderz auf Meta Incognita wurden bestehende Ordnungen und Raster in Frage gestellt, die bis anhin in definierten Klimamöglichkeiten die Welt reflektiert hatten. Dies zeigt sich auch in der englischen Publikationsstrategie. 1578, kurz nach der Rückkehr der 15 mit Erz beladenen Schiffe, publizierte der angesehene Drucker Henry Bynneman in London nicht nur George Bests Reisebericht der drei Explorationen Frobishers, sondern praktisch zeitgleich auch die von Thomas Nicholas besorgte Übersetzung Francisco Lopez de Gomaras *Historia General de las Indias*. Ihr stellt Nicholas eine stolze, an Francis Walsingham gerichtete Dedikation voran, in welcher er direkten Bezug auf die äußerst aktuellen englischen Entdeckungen nimmt und sie so als Einleitung zu den spanischen Eroberungsfahrten präsentiert:

And where it vvas supposed, that the golden mettall had his beginning and place in the East and VVeast *India*, neare vnto the hote Zoane, [...] it is novve approued by the venterous trauellour and vvorthy captaine *Martin Frobisher* Esquire [...], that the

<sup>72</sup> Kiening (2006), 212.

<sup>73</sup> »We will then yf Leasure and tyme wille permitt the same that you with the ii barkes shall [...] discover .50. or .100. leagues (further) westwardes frome that place [...], as you may be certayne that you are entride into the Southe Sea (commonly called Mare di Sur), and in your passage to learne all that you cane in all thinges, & take perfect notes therof, not tarringe longe frome your shippes and workemen, but that you maye be hable to retorne homewardes with them in due tyme.«  
»Comysson instructions to Master Furbusher to goo to sea, Anno 1578«, ediert in McDermott (2001a), 58–63, Zitat S. 60. Die Instruktionen sind in Michael Loks Hand geschrieben, runde Klammern markieren Zusätze von *Lord High Treasurer* William Cecil, Lord Burghley.

same golden mettall dothe also lie incorporate in the bovvells of the Norvveast parties, enuironned vvith admirable Tovvers, Pillers and Pynacles, of Rockes, Stone, and Ise, [...] in [...], yea suche a Countrey [...], as all *Europe* had forsaken and no account of, excepte our moste gracious Queene and hir subiectes.<sup>74</sup>

Edelmetallreichtum, in der Rezeption Frobishers Reisen, war damit nicht mehr länger nur ein südliches Phänomen. Es schien, als hätte England sein eigenes *frozen eldorado* gefunden.<sup>75</sup> Die iberische Vormacht in Bezug auf den Edelmetallhandel wurde durch diese Funde und deren geschickte publizistische Vermarktung offen in Frage gestellt und im Gegenzug das eigene Recht Englands auf eine angemessene Rolle innerhalb des globalen Handelsnetzwerkes auf den Meeren propagiert.

#### 6.4 Aufschreiben: Prozesse der Wissensakkumulation

Der Hinweis auf das Duale von Perzeption und Aufzeichnung im Prozess des von Lorraine Daston ausgeführten *taking note(s)* lenkt die Aufmerksamkeit auf den Akt des Auf-/Niederschreibens: »... the processes by which seeing was converted first into writing (and drawing) and then into reading, are suggestive of how nature was made intelligible by being made legible«, so Daston.<sup>76</sup> Das bis zu den Expeditionen Frobishers und Davis' kaum schriftlich erfasste Eismeer<sup>77</sup>

74 Nicholas, Thomas: »To The Right Honorable, Sir Francis VValsingham Knight, principall Secretary to the Queenes most excellent Maiestie, and one of hir highnesse most Honorable priuie Counsell«. In: *The Pleasant Historie of the Conquest of the VVeast India, now called new Spayne, Atchieued by the vvorthy Prince Hernando Cortes Marques of the valley of Huaxacac, most delectable to Reade: Translated out of the Spanische tongue, by T. N. Anno 1578*. Imprinted at London by Henry Bynneman. London 1578, unpaginiert.

75 Ich danke Lucas Burkart, der mich auf diesen gelungenen Ausdruck des *frozen eldorado* gebracht hat.  
76 Daston (2004), 446.

77 Im Kontext der Dokumentation tatsächlich stattgefundenener maritimer Explorationen muss präzisiert werden. Die Beiträge über den Norden von Olaus Magnus und seine 1539 erschienene *carta marina* zum Beispiel zähle ich hierbei nicht zu dieser Gattung. Wenn man sich die Schiffsinventarliste von Frobishers erster Arktisexploration anschaut, finden sich keine Abhandlungen spezifisch zum Norden darin. An Büchern sind aufgeführt: eine Bibel, das *Cosmographical Glasse* von William Cunningham und das *Castel of Knowledge* des Mathematikers Robert Recorde, *Les singularitez de la France Antarctique* von André Thevet sowohl auf Französisch als auch in englischer Übertragung, Pedro de Medinas *Regimiento de navegacion* (auf Spanisch) und ein englisches Exemplar von John Mandevilles Reisen. »Bill for Maps and Nautical Instruments«, ediert in Collinson (1963), x.

gewann an Präsenz, indem es in Europa durch die Explorationen immer ›lesbarer‹ wurde. Mit der Wichtigkeit der maritimen Passagen als umkämpfte und im Kontext kolonialer Konkurrenzen strategisch essentielle *sea spots* erlangte das nördliche Eismeer zugleich als Objekt des Wissens und der Repräsentation zunehmend Bedeutung. Wissen wurde an Ort und Stelle über diesen Ort gesammelt und aufgeschrieben. Das Schiff fungierte nicht allein als Transportmittel der Aufzeichnungen, sondern avancierte zum Platz, an dem Experimente vollzogen und Wissen generiert wurden.

Zehn Jahre nach Martin Frobisher sollte auch der Engländer John Davis auf seinen Expeditionen den Geschmack des Eismeres analysieren. Er hatte in der Zwischenzeit seine Barke mit verschiedenen Geräten, Instrumenten und Gefäßen ausrüsten lassen und verwandelte das Eismeer in ein kleines Laboratorium. Die Resultate seiner Messungen präsentierte John Davis im Anschluss an seine drei Arktisexplorationen in der 1595 veröffentlichten *The Worldes Hydrographical Discription*.<sup>78</sup> Eine Schrift, in der spezifisch das Polarmeer nördlich des 60. Breitengrades als Objekt des Wissens dargestellt wurde und damit zugleich die projektierte maritime Nordwestpassage – die mit Martin Frobishers Golderzsuche in den Hintergrund geraten war – erneut schärfere Konturen gewinnen ließ.

Denn in der Zwischenzeit hatte sich die Wertlosigkeit des von den Frobisher-Explorationen nach England zurücktransportierten Erzes herausgestellt, ein Wert von gerade einmal 5 Pfund pro Tonne blieb das Schlussresultat. Aufgrund von Schulden musste Hauptinvestor Michael Lok in den Folgejahren mehrere Male ins Gefängnis. Das Erz wurde zum Mauerbau und zur Straßenpflasterung von Dartford verwendet, in dessen näheren Umgebung die zur Extrahierung des Goldes neu errichteten Schmelzöfen lagen.<sup>79</sup> Doch trotz der Wertlosigkeit des Erzes verlor der arktische Seeraum seine immense Anziehung nicht. John Jane erwähnt in den ersten Zeilen seines Reiseberichts von John Davis' Arktisexplorationen explizit, dass die englischen Vorgängerexpeditionen schlicht auf die

78 Davis, John: *The Worldes Hydrographical Discription. Wherein is proved not onely by Auctoritie of Writers, but also by late experience of Travellers and Reasons of Substantiall Probabilitie, that the Worlde in all his Zones, Clymates, and places, is habitable and inhabited, and the Seas liekewise universally navigable without any naturall anoyance to hinder the same, Whereby appears that from England there is a short and speedie passage into the South Seas, to China, Molucca, Philippina, and India, by Northerly Navigation. To the Renowne, Honour, and Benifit of Her Majesties State and Communalitie.* Published by J. Davis of Sandrug by Dartmouth, In the Countie of Devon, Gentleman. Anno 1595, May 27.

79 Siehe dazu McDermott (2001a), 46–48 und ders. (2001b), 245–256.

falsche Ressource gesetzt und sich vom wahren Ziel – der Suche nach einer Passage – hatten ablenken lassen.<sup>80</sup> Dies sollte bei Davis' Explorationen, in deren Kontext er die *Hydrographical Description* verfasste, nun nicht mehr der Fall sein.

Die *Hydrographical Description* ist in verschiedene Unterkapitel aufgeteilt, in denen John Davis existierende Bedenken gegenüber einer arktischen Wasserstraße rekapituliert, um diese Einwände jedoch gleichzeitig zu widerlegen. Die Schrift besteht sowohl aus einer in einem narrativen Duktus gehaltenen Nacherzählung von Davis' eigenen Reisen als auch aus einer nahtlos in die Schilderungen eingeflochtenen Aufzählung der auf diesen Expeditionen gesammelten Wissens Elemente über das Eismeer. Indem die in Davis' Text zum Vorschein tretenden Experimente genauer betrachtet werden, sollen im Folgenden Formen der Wissensakkumulation auf und in der arktischen See analysiert werden.<sup>81</sup>

### Experimente im Eismeer: John Davis' *Hydrographical Description*

Was als Allererstes an John Davis' Abhandlung auffällt, ist die Titelgebung: Davis nannte sein Werk explizit eine *Hydrographical Description* – eine Hydro-Grafie, eine Schrift über das oder des Wasser/s.<sup>82</sup> *Hydrography* bedeutet »the science

80 Jane, John: »The First Voyage of Master John Davis, undertaken for the Discoverie of the Northwest Passage, by John Jane«. Ediert in Markham (1970), 1–14, hier S. 1.

81 Vgl. zu den Ausführungen in diesem Kapitel vertiefend auch den Aufsatz der Autorin: Hilfiker, Franziska: »Negotiating Arctic Waters: John Davis's *The Worldes Hydrographical Description*«. In: Burghartz/Burkart/Göttler (2016), 353–372.

John Davis' *Hydrographical Description* hat in der Forschung bisher seltsamerweise noch sehr wenig Interesse geweckt. Während Elizabeth Heale sich hauptsächlich mit den religiösen Elementen und Argumentationen der Abhandlung befasst, ist es einzig Mary Fuller, die sich den Wissensakkumulationsaspekten im Text nähert. Heale, Elizabeth: »Accidental restraints: Straits and Passages in Richard Hakluyt's *The Principal Navigations*«. In: Carey/Jowitt (2012), 271–281. Fuller, Mary C.: »Arctics of Empire: The North in *Principal Navigations* (1598–1600)«. In: Regard (2013a), 15–29. Gerade im Hinblick auf das Thema des wissenschaftlichen Experimentierens auf und im Meer und der ab der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts immer stärker wissenschaftlich ausgerüsteten Expeditionen bieten John Davis' Beschreibungen seiner Tests in arktischen Gewässern äußerst interessante Einblicke. Vgl. auch Fuller (2013), S. 29, die darauf hinweist: »[Davis's] work as a mathematician and instrument maker may yet raise his stock for historians of science.« Vgl. des Weiteren allgemein zu John Davis' Arktisschriften und speziell zu seiner Auseinandersetzung mit den Inuits: Mahieu, Marc-Antoine; Popelard, Mickaël: »A People of Tractable Conversation: A Reappraisal of Davis's Contribution to Arctic Scholarship (1585–87)«. In: Regard (2013a), 71–87.

82 Solche Titelgebungen sind bei Publikationen Ende des 16. Jahrhunderts noch nicht übermäßig häufig zu finden. Verweisen könnte man beispielsweise im iberischen Raum auf Andrés de Pozas *Hydrografia* von 1585. Poza, Andrés de: *Hydrografia a más curiosa que hasta aquí ha salido a luz, en*

of marine surveying, [...] to observe, survey, and report«. <sup>83</sup> Aufgerufen werden mit diesem Wort somit nicht allein das Wasser, sondern auch Elemente des Beobachtens, Observierens und Rapportierens von Meeresbesonderheiten. Dies lässt einen direkten Übergang zum zweiten von Davis gewählten Titelwort zu: So ist eine *description* zum einen ein fertiger Bericht, »an account of ...«, ebenso wie das Lexem die Bedeutung des Prozesses der *Entstehung* dieses Berichtes beinhaltet, »the process of describing«. <sup>84</sup> In einer *description* wird das Aktive des Faktensammelns, des Observierens, Experimentierens und Akkulierens von Wissen betont. Und genau dies ist es, was John Davis mit seiner Schrift einlöst. In ihr finden sich nicht bloß Resultate aufgelistet, sondern auch die detaillierte Schilderung der Vorgänge dieser Wissensakkumulation. Die Modi des Wissensammelns im Eismeer sind dabei fast genauso zentral wie die daraus resultierenden Erkenntnisse. John Davis schildert ein Eismeer, welches vor Ort zum Laboratorium und zugleich zum Untersuchungsgegenstand wird; ein Eismeer, das analysiert, gedeutet und verstanden werden konnte. Er liefert nicht alleinig die Fakten zur Lesbarkeit des Eismeres, sondern zugleich auch eine Art Leseanleitung. Drei Experimente sind es, auf welche Davis besonders stark rekurriert. Sie beschäftigen sich mit den Themen der Größe und Messbarkeit der Eisberge, der Kraft der Sonneneinstrahlung in den nördlichen Breitengraden und dem nicht möglichen Gefrieren von Meerwasser. <sup>85</sup> Betrachten wir diese Experimente etwas eingehender.

75° Nord, notiert Davis, zwei Sorten von Eis seien da »in very great quantity« auszumachen. Zum einen das »flake yse«, das blau in Farbe, sehr hart und dünn sei, im Maximum nicht dicker als drei *fathomes* messe und nur ganz eng an die Küsten angeschlossen auffindbar wäre. <sup>86</sup> Die andere Sorte Eis markierte diejenige, an der Davis' Schiff auf seiner Expedition zuhauf vorbeisegelte und welche

---

*que demás de un derrotero general, se enseña la navegación por altura y derrota, y la del Este Oeste [...].*  
Bilbao 1585.

83 Dear, Ian C.; Kemp, Peter: *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford <sup>2</sup>2006, 273.

84 Artikel »Description« in: COED (<sup>12</sup>2011), 387.

85 Vgl. dazu Fuller (2013), 28: »Observations made on Davis's voyages added experiential heft to theories that cold was accidental and local. [...] His thinking appears to have relied on several kinds of support, both the evidence of observation and experience, and the conviction that [...] God would not create a region that was useless to humankind.«

86 Davis, *Hydrographical Discription* (1595), in Markham (1970), 216 f. *Fathom*: »A unit of measurement for the depths of the sea or the lengths of rope and cables before the metric system was adopted. The word comes from the Old English *feadm*, to embrace, and is a measurement across the outstretched arms of a man, approximately 6 feet (1.83 m).« Dear/Kemp (<sup>2</sup>2006), 203.

unter Seeleuten »ylands of yse« heißen würde – die Eisberge, die Thomas Ellis zehn Jahre zuvor in seinem »Daumenkino« skizziert hatte.<sup>87</sup> Um die Größe dieser Eisberge ausmachen zu können, legte Davis in eine mit salzigem Seewasser gefüllte Schale ein Stückchen dieses sehr weißen und frischen Eisberg-Eises. Daraufhin maß er ab, wie viel davon über den Wasserspiegel ragte und wie viel wiederum unter Wasser schweben blieb. Dies wiederholte er mehrmals unter unterschiedlichen Voraussetzungen, indem er die Eisstücke in immer wieder andere, kleinere, größere und verschieden geformte Stückchen zerbrach. Egal welche Form oder Größe die Eisstücke besaßen, Davis konnte als Resultat seiner Messungen notieren, dass die Eisberge unter Wasser nochmals siebenfach so groß waren, wie die Ausformungen, die er über dem Meeresspiegel sah, wenn er an ihnen vorbeisegelte.<sup>88</sup> Dieses Experiment zeigt auf eindrückliche Weise, wie anhand von Mikromodellen die Naturumwelt simuliert und so Erkenntnisse über sie gewonnen werden konnten. Lösungen zur Navigation des Eismeereres ergaben sich für John Davis durch die Idee und Umsetzung der Modellabbildung seiner maritimen Umgebung vor Ort.

Während die gewonnenen Ergebnisse als Grundlage für weitere Experimente dienten und der Versuch mit den Mikroeisbergen in den Schalen damit indirekt – wie zu sehen sein wird – auch einen Bezug zur Nordwestpassagendiskussion aufwies (und die Schiffe ja zudem auf sichere Art und Weise und ohne mit ihnen zu kollidieren an diesen flottierenden »Riesen« vorbeizusegeln hatten), zielte das darauffolgende Experiment, dem Davis das blaue, harte und dünne »flake yse« unterzog, auf das Kernargument ab, das für die Befahrbarkeit einer Passage sprach: die Nichtgefrierbarkeit von salzigem Meerwasser und die Tatsache, dass das Eis aus Süßwasser bestehe (von Flüssen vom Festland, von abgebrochenen Gletscherteilen, vom Regen).<sup>89</sup> Das Eis, an dem die Crew Frobishers noch eher zaghaft geleckert und davon gekostet hatte, ließ Davis nun in größeren Mengen auf sein Schiff schaffen und schmelzen, um es danach seiner Mann-

87 Davis, *Hydrographical Discription* (1595), in Markham (1970), 216 f. Einen faszinierenden Überblick über die unterschiedlichen existierenden Eisformationen und deren Eigenarten bietet: Armstrong, Terence; Roberts, Brian: *Illustrated Ice Glossary*. Cambridge 1956.

88 Davis, *Hydrographical Discription* (1595), in Markham (1970), 216 f.

89 Schon George Best hatte in seinem Reisebericht einen Einblick gegeben, wie solches Eis zu Süßwasser schmolz: »I saw fresh Rivers running amidst the salt Sea a hundred myle from land, which if any man will not beleeve, let him know that many of our company lept out of their Shippe uppon Ilands of Ise, and running there uppe and downe [...], and this Ise melting above at the toppe by reflection of the Sunne, came downe in sundrye streames, whyche uniting together, made a prettie brooke able to drive a Mill.« Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 223.

schaft als Trinkwasser zu reichen.<sup>90</sup> Die die gesamte *Hydrographical Discription* durchziehende These, dass nur Süßwasser vollständig gefrieren könne und sich in gefrorenem Zustand durch den Kontakt mit dem wärmeren und salzhaltigen Meerwasser wieder auflöse und somit ein Wasserweg, der über den Norden führte, stets navigierbar bliebe, versuchte Davis nicht nur anhand theoretischer Reflexionen abzuhandeln, sondern überprüfte sie auch praktisch auf seinem Schiff, während er vor Ort nach der Passage suchte. So ordnete er an, einen bestimmten Abschnitt des »flake yce«, der sich am Übergang von der Inselküste und dem Meer festgesetzt hatte, zu beobachten und die Veränderungen zu notieren. Das Eis, das – ähnlich wie bei den Eisbergen und nun auf das Wissen aus diesem vorgängigen Experiment zurückgreifend – unter Wasser schwamm, hätte sich den Beobachtungen zufolge nach vierundzwanzig Stunden so schnell aufgelöst, dass sich das ganze Stück kopfüber gedreht hätte: »turne up and downe, as the common phrase is«, ein nach Davis völlig natürlicher Prozess, da alles Schwerere nach unten zeigend schwämme.<sup>91</sup> Damit schien bewiesen, dass sich das Süßwassereis in der *zona frigida* im Meerwasser aufgrund warmer Temperaturen, starker Sonneneinstrahlung und erheblicher Salinität der See stets nach einigen Stunden oder Tagen auflöste. Diese starke Salzhaltigkeit des Seewassers wurde schließlich mit einem dritten Experiment nachgewiesen.

So beschreibt Davis nachfolgend auf eine kurze theoretische Einführung zur Destillation, die Wärme benötigte, um Elemente voneinander zu scheiden, wie er während der Tage und Wochen im Eismeer Wasser in Gefäßen an der Sonne stehen gelassen und damit Salz gewonnen hatte.<sup>92</sup> Auf die Idee für diesen Versuch sei er gekommen, weil die Mannschaft in einer Höhle unter einer Felsklippe eine große Menge Salz gefunden hatte. Daraufhin hatten sie auf eine »spryng tide« gewartet und beobachtet, wie durch diese Springflut das Wasser in die Halbhöhle gespült und bei Ebbe durch die Sonneneinstrahlung wieder ausgetrocknet worden war.<sup>93</sup> Resultiert habe daraus die Ablage von strahlend weißem und von intensivem Geschmack geprägtem Salz. Eine große Menge davon

90 Marginalie »Yce turned into water«: »... before night we came aborde againe with our boat laden wit yce, which made very good fresh water.« Jane/Davis, »First Voyage« (1585), in Markham (1970), 4.

91 Davis, *Hydrographical Discription* (1595), in Markham (1970), 217 f.

92 Davis, *Hydrographical Discription* (1595), in Markham (1970), 219.

93 *Spring tides*: »Those tides, as opposed to neap tides, which rise highest and fall lowest from the mean tide level. They occur when the pull of the moon and of the sun act in conjunction wheter 0° or 180° apart. These conditions occur twice in each lunar month, so that there are two spring tides and two neap tides every 29 days.« Dear/Kemp (22006), 551.

brachte man auf das Schiff. Es sollte zum Geschenk für Davis' Patrone, die Expeditionsgeldgeber William Sanderson und Francis Walsingham, werden – die damit nicht bloß äußerst würziges und zugleich dekoratives Speisesalz geliefert bekamen,<sup>94</sup> sondern auch den materiellen Beweis der Salinität des Meeres und der Sonneneinstrahlungskraft in der vermeintlichen *zona frigida* 75° Nord in den Händen hielten.<sup>95</sup> Das Wissen über das Nordmeer war durch ihn, wie Davis selbst in einem selbstbewussten Wortlaut konstatiert, »growne to a most exquisite perfection«.<sup>96</sup>

John Davis' dem Privy Council gewidmete *Hydrographical Description* wurde im Mai 1595 veröffentlicht. Die Abhandlung fällt in einen Zeitraum, in welchem für London stetig ansteigende Publikationen auf dem Gebiet der Mathematik und der Navigation zu verzeichnen sind. Während die Veröffentlichungszahlen solcher Schriften von 1560 bis 1588 relativ konstant tief geblieben waren, schnellten sie im Jahr der Armada in die Höhe. Von da an bis 1597 stieg die Zahl der Publikationen zu Arithmetik, Geometrie, Kosmologie, Astrologie und Astronomie kontinuierlich in die Höhe.<sup>97</sup> Vor allem das Jahr 1596 verzeichnete absolute Spitzenwerte. Deborah Harkness' Auswertung des *English Short Title Catalogue* von 1558 bis 1603 ergab vornehmlich einen Anstieg im Bereich der Bücher, die sich mit der Anwendung nautischer Instrumente befassten, sowie bei den Navigationsabhandlungen:

While the number of books on arithmetic etc. remained essentially consistent, a growing demand for instrument manuals and navigational treatises played a role in the gradual increase in the mathematical titles available at the bookstores from 1588 to 1597, as well as the spike in the market in 1596, when ten of the sixteen titles available were concerned primarily with the use of instruments, including their function in navigation and surveying.<sup>98</sup>

94 Davis stellt den Vergleich an: »Salt [...] as whyte as the salt of Mayo, [...] of an extraordinary saltnes.« Davis, *Hydrographical Description* (1595), in Markham (1970), 219.

95 Davis, *Hydrographical Description* (1595), in Markham (1970), 217 ff.

96 Davis, *Hydrographical Description* (1595), in Markham (1970), 211.

97 »[The] steady stream of books [...] included elementary textbooks on arithmetic and geometry; instruction manuals for mathematical instruments like the astrolabe and cross-staff; works on navigation, cosmography, and cosmology; and treatises on astrology and astronomy, especially the popular almanacs and calendars of celestial events [...].« Harkness (2007), 104.

98 Harkness (2007), 104.

Dieser Trend hin zum *surveying* und der Anleitung zur Anwendung der dazugehörigen Techniken wird in Davis' hydrografischer Schrift sichtbar. Mit der Entwicklung hin zum Beobachten und Notieren wurden nicht nur Fortschritte in Architektur, Mechanik und Rechnungswesen erzielt, auf die Harkness hinweist, sondern auch auf dem Gebiet der Nautik, Navigation – und der Hydrografie. John Davis zeigte den Geldgebern und Rezipienten seiner Reisen auf, wie das Meer gewinnbringend ›lesbar‹ gemacht werden konnte und verfasste im selben Jahr wie die *Hydrographical Discription* auch gleich zusätzlich noch ein nautisches Handbuch, das er *The Seamans Secrets* nannte.<sup>99</sup> Richard Hakluyt schließlich nahm in seine zweite Edition der *Principal Navigations* (1598/1600) nicht nur Davis' *Hydrographical Discription* auf, sondern integrierte ebenso einige Seiten des *Traverse Booke*, des von Davis auf seinen Expeditionen geführten Logbuches, in seine Anthologie englischer Reisen.<sup>100</sup> Durch die Integration dieses in Spalten gegliederten, mit sehr vielen numerischen Angaben versehenen und aus eher wenig Text bestehenden (und somit nicht besonders leserfreundlichen) Dokuments präsentierte der Kompilator den Rezipienten der *Principal Navigations* nicht nur Narrative der englischen Expansion, sondern führte ihnen auch die den maritim-seefahrtstechnischen Errungenschaften zugrunde liegenden und zugleich aus ihnen neu hervorgehenden Wissensbestände, Techniken und Notationsformen vor.<sup>101</sup>

99 Es erfuhr mehrere Überarbeitungen und bis Mitte des 17. Jahrhunderts acht Editionen, siehe dazu Adams/Waters (1995), 48. Wie für diese Handbücher üblich, strukturiert sich *The Seamans Secrets* in Dialogform, so dass auf kurze, prägnant formulierte Fragesätze längere, erklärende Ausführungen folgen. Vgl. Harkness (2007), 122: »Like their predecessors, the authors of many of these late Elizabethan books wrote in dialogue form, which made the act of reading seem more like an act of learning.« Mit diesem Trend zum *surveying* und der Publikation von Anleitungen dazu ging auch einher, dass Navigationsinstrumente immer erschwinglicher wurden: »Versions that were within reach of the average skilled craftsman.« Ebd., 126. Einzelne *parishes* in London waren auf unterschiedliche Segmente der Instrumentenproduktion spezialisiert. So fanden sich in St. Botolph Aldgate, einer eher ärmlichen Gegend, in der sich aufgrund der Nähe zur Themse sehr viele Seeleute einquartiert hatten, zahlreiche Geschäfte, die nautische Geräte wie Kompass, aber auch Uhrwerk fabrizierten. In den 1580er-Jahren kamen Instrumente wie Astrolabien, Quadranten sowie Gerätschaften zur Vermessung von Erde und Himmelsgestirnen auf den Markt, welche sowohl aus edlen Metallen angefertigt als auch in bedeutend günstigeren hölzernen Versionen erstanden werden konnten. Ebd., 124 ff.

100 Vgl. dazu weiter Fuller (2013).

101 Somit kommt bei der Aufnahme des *Traverse Booke* in die *Principal Navigations* und dem damit einhergehenden Vorführen neuer Organisationsprinzipien des (nautischen) Wissens auch der Aspekt ästhetischer Präsenz von Schrift im Sinne ihrer für den Leser neuen visuellen notationalen Gestaltformation zum Tragen. Vgl. Kramer/Dünne (2009), 28.

Und John Davis' schriftliche Informationen aus dem Eismeer zirkulierten daraufhin noch einmal in ein anderes Medium weiter: auf einen von Emery Molyneux angefertigten und durch den Kaufmann William Sanderson, den Geldgeber von Davis' Reisen, finanzierten Globus, der 1592 – also noch vor der Publikation der *Hydrographical Description* – in London vorgeführt wurde.<sup>102</sup> Er gilt als erster in England entworfener Globus, wurde Queen Elizabeth I. gewidmet und ihr in Sandersons Haus feierlich präsentiert.<sup>103</sup> John Davis weist in seiner *Hydrographical Description* retrospektiv darauf hin, dass sich der Globus an seinen ersegelten Daten orientiere.<sup>104</sup> Die Literaturwissenschaftlerin Mary Fuller nennt ihn, angelehnt an Helen Wallis, ein machtvolleres »graphic equivalent« zu Richard Hakluyts *Principal Navigations*.<sup>105</sup> Zum einen, weil der Globus sich aus denselben Quellen speist wie Hakluyts Anthologie, zum anderen, da er unmissverständlich denselben Punkt starkmachte: die Präsentation englischer expansionistischer Triumphe – auch und vor allem auf den nördlichen Meeren –<sup>106</sup> und deren Beitrag zu einer immer genaueren Erschließung und Erfassung maritimer Regionen.

Indem John Davis die Schilderungen seiner Experimente mit seinem, den gesamten Text der *Hydrographical Description* durchziehenden Hauptargument –

102 Siehe dazu ausführlich Wallis, Helen: »The First English Globe: A Recent Discovery«. In: *Geographical Journal* 117 (1951), 275–290; sowie die Einführung zu der Edition von John Davis' Schriften durch Albert H. Markham (1970), i–lxxvii, besonders S. lviii ff.; und Fuller (2013). Der Globus wurde im Laufe der 1580er-Jahre fabriziert, zeitgleich mit den Explorationen John Davis', der Emery Molyneux somit ganz aktuell ersegelte Informationen lieferte. Veröffentlicht wurde das Globenpaar – *terrestrial* und *celestial* – 1592, drei Jahre bevor Davis die *Hydrographical Description* publizieren ließ. Markham (1970), lviii ff. Wie Wallis (1951), 284 f. schreibt, sollen – ähnlich wie bei den Instrumenten – verschiedene Versionen in unterschiedlichen Preissegmenten angefertigt und käuflich erwerbbar gewesen sein, so dass zum Beispiel auch nicht vermögende Studenten der Geografie damit hätten arbeiten können.

103 Wallis (1951), 276. Augenzeugen berichten zudem auch von den Vorgängen bei der Produktion des Globus im Rahmen von Besuchen in Emery Molyneuxs Werkstatt, wie Fuller (2013), 29 schreibt, jedoch keine Zitate oder nähere Ausführungen dazu bringt.

104 »How far I proceeded and in what forme this discovery lieth, doth appeare upon the Globe which M. Sanderson to his very great charge hath published [...]. Made by master Emery Mullineux, a man wel qualited, of a good judgment and very experte in many excellent practises in myselfe being the onely meane with master Sanderson to employ master Mulineux therein.« Davis, *Hydrographical Description* (1595), in Markham (1970), 211. Zugleich finden sich auch Thomas Cavendishs und Francis Drakes Weltumsegelungsspuren darauf.

105 Fuller (2013), 29.

106 »English discoveries in northern waters made in search of the northern passages are shown with detail and accuracy unsurpassed in any contemporary map.« Wallis (1951), 283.

der Existenz einer navigierbaren Nordwestpassage – verknüpfte, zeigte er auf einer Metaebene geschickt die Lukrativität des Erwerbens von praktischen, nautisch-mathematischen und hydrografischen Kenntnissen auf. Davis agierte im Sinne eines »knowledge broker«:

The expert mediator in early modern Europe was a knowledge broker and facilitator. [...] The expert's principal [...] characteristic was his claim to mastery of some rare, valuable, and complicated body of useful knowledge that he could place at the disposal of his patrons. He served both to coordinate and oversee a given project on-site and to explain the project's details and progress to his patrons.<sup>107</sup>

Mithilfe der Messresultate und des notierten und aus dem Eismeer mitgebrachten Wissens konnte, so Davis, die Existenz der Passage verifiziert, wenn auch noch nicht durchsegelt werden. Mit dem Beisatz, wie lächerlich es wäre, sich ein *Mare Congelatum* vorzustellen – »how ridiculous this imagination of the seas frying is«<sup>108</sup> eröffnete Davis, nach den bereits von George Best angestellten (noch vermehrt auf theoretischen Überlegungen basierenden) Vermutungen, in seiner auf Empirie gründenden hydrografischen Schrift erneut einen verheißungsvollen arktischen Möglichkeitsraum, der jedoch (im Unterschied zu Frobishers *frozen eldorado*) klar ein nach Cathay führender transitorischer Raum sein sollte – »a space that can be taken on credit, and as such can enter the economy of investment and speculation«.<sup>109</sup>

Die Doppeldeutigkeit der von Ladan Niayesh gewählten Wörter *credit* und *speculation* zeigen den bei beiden englischen Explorationsunternehmungen, von Martin Frobisher und von John Davis, stets präsenten, zentralen Konnex sowohl von Wissen als auch von Imagination mit (der Bereitschaft zu) ökonomischer Investition auf. Dabei spielten Vertrauen, die Glaubhaftigkeit und Authentizität des gesammelten und präsentierten Wissens eine zentrale Rolle. Die Besegehung des arktischen *sea spots* führte zur Akkumulation von Wissen, das zugleich an Wert und Glaubhaftigkeit gewann, je schwieriger sich die Bedingung zur Erlangung desselben gestaltete. Wie Wissen aus dem Eismeer eine diskursive Wertsteigerung erfahren hatte, indem es sowohl im Kontext der Frobisher- als auch der Davis-Expeditionen erzählerisch in ein Gefüge des Leidens eingebettet worden war, darauf soll im Folgenden eingegangen werden.

107 Ash (2004), 8 f.

108 Davis, *Hydrographical Discription* (1595), in Markham (1970), 218.

109 Niayesh (2013), 34.

## 6.5 Einschreiben: Leiden im Eismeer

»*Navigantes mare, enarrent ejus pericula.* They that sail on the sea tell of the Dangers thereof, and, when we hear it with our ears, we marvel thereat.«<sup>110</sup>

Jens Munk

Aneignen und Einschreiben korrelieren eng miteinander. Einschreiben ist dabei in seiner Mehrschichtigkeit zu fassen. Im Sinne der Schrift als Spur der Sprache, die im grafischen Ausdruck, im Niedergeschriebenen, in der Publikation Platz einnimmt, bleibende Stelle und »Iterierbarkeit« verspricht.<sup>111</sup> Und zugleich im Prozess des Schreibens auf den das griechische *graphein* verweist, im physischen Einritzen einer Oberfläche.<sup>112</sup> Dieser Verweis lässt das Element der Körperlichkeit anklagen. Er lässt Schreiben und physische Empfindung/physischen Schmerz eine Verbindung eingehen, durch die ein qualitativer Zusammenhang zwischen Leiden und Schreiben, zwischen Grenzerfahrung und der Entstehung des Narrativs sowie der damit einhergehenden Wissensproduktion entsteht.<sup>113</sup> Wie der Literaturwissenschaftler Christian Kiening feststellt,

wurden die Texte aufgeladen mit der Intensität der Ereignisse, die sie vergegenwärtigen. Sie geben sich als dokumentarische, denen Leiden und Verheißungen gleichermaßen eingeschrieben sind. [...] Die Schrift selbst wird zum Aufbewahrungsort der Erfahrungen.<sup>114</sup>

Die im Kontext von John Davis' und Martin Frobishers Eismeerexpeditionen angefertigten Reiseberichte und hydrografischen Schriften oszillieren zwischen Dokumentation und Inszenierung, ozeanische Leidenswege ziehen sich durch ihre Erzählstruktur, bestimmen deren Muster, narrative Emotionalität interagiert mit der Produktion von Wissen.

110 Munk, Jens: *Navigatio Septentrionalis: That is a Relation or Description of a Voyage in Search of the North-West Passage [...]*. Copenhagen 1624. Der dänische Reisende macht dieses Zitat, Ecclesiasticus/Sirach 43 aufgreifend, zum Motto des Titelblatts seines Reiseberichts. Vgl. Blackmore (2002), xxvii: »The biblical injunction places the responsibility for telling stories of the dangerous sea on the shoulders of those who have experienced it firsthand. It marries maritime peril and text.«

111 Derrida, Jacques: »Signatur Ereignis Kontext«. In: Engelmann, Peter (Hrsg.): *Jacques Derrida. Randgänge der Philosophie*. Wien 21999, 325–351, besonders S. 332 ff.

112 Sasse, Sylvia: »Poetischer Raum: Chronotopos und Geopoetik«. In: Günzel (2010), 294–308, hier vor allem S. 295 f.

113 Siehe dazu auch Burghartz (2001a), insbesondere S. 15–21.

114 Kiening (2006), 84.

»*Difficiliora pulchriora*«! Identitätskonstruktion

Am 7. August 1578 notierte Edward Fenton in das Logbuch der *Judith*: »Capten Courtney [...] in the night dreamed he was sinking in the sea, and so troubled therwith in his sleep, that he cried with such lowdnes, Iesus have mercie upon me, that we [...] were awaked therwith.«<sup>115</sup> Wochenlang in den arktischen Gewässern zu manövrieren, ließ einige Mannschaftsmitglieder an ihre physischen und psychischen Grenzen stoßen. »The lothsome view of the shore, and irksome noyse of the yce was such, that id bred strange conceites among us«, schreibt John Davis.<sup>116</sup> Tagelang hing der Nebel dick und undurchdringlich um *Meta Incognita*. Oft waren die anderen Schiffe der Flotte nur in undeutlichen Umrissen und dank ihrer Laternen auszumachen, kontinuierliche Trompetenstöße und Trommelschläge hallten als akustische Signale durch die Nebelschwaden, damit die Flotte nicht auseinanderdriftete, aber auch, damit die einzelnen Schiffe einander nicht vor den Bug gerieten und sich selbst versenkten. Mit lautem Donnern und Krachen stürzten irgendwo im Dunkeln Eisberge in sich zusammen.<sup>117</sup> Jeden Morgen zerschnitten sich die Matrosen erneut ihre Hände an den gefrorenen Seilen. Sie trugen fünf bis sechs Kleiderschichten, einige davon aus Wolle, die den Schnee und das Eisregenwasser schnell in sich aufzog, und waren tagelang durchnässt. Schneestürme tobten so wild, dass die auf den Stagen und in den Wanten kletternden Seeleute kaum ihre Augen öffnen konnten. Die Strapazen ließen mit jedem Tag die Zahl der Kranken ansteigen, welche mit Fieberträumen in der feuchten Kälte ihrer Bettstatt zitterten und des Nachts Schreie ausstießen, solcherart, wie sie Edward Fenton unter dem 7. August in sein Logbuch eingetragen hatte.

Das Meer um *Meta Incognita* war kein Ort für »the fearfuller sorte of Mariners«, wie sie George Best nennt.<sup>118</sup> Besonders eindringlich wird dies ersichtlich bei den Abwehrformen gegen treibende Eismassen, die den hölzernen Schiffs-

115 Fenton, »Log« (1578), in McDermott (2001a), 158.

116 Davis, *Hydrographical Discription* (1595), in Markham (1970), 206.

117 Dieselben Szenarien finden sich im Journal zu Willem Barents' Reise dokumentiert: »Und ob wol vnser Schiff groß vnd wol zu sehen/haben es die andere einen geringen steinwurf weit nit sehen können. Deßwegen von nöthen war/daß Trommeten/Mosceten/vnn das Geschütz sich hören liess/vnd damit die Schiff nit an ein ander stiessen/antworten wir ein ander mit solchen Instrumenten/daß wir also diesen Tag in guter Ordnung führen/vnd doch nit sahen wohin [...]. [Da] ist solcher Eyßhügel vnversehener sach/wol in 400.stück/mit einem schrecklichen Hall/zerfallen/vnd zerbrochen/die Stück zertheilten sich hin vnd her/vnd bewegten das Meer gewaltig.« De Veer/Barents in de *Bry India Orientalis III* (1599), 188 und 195.

118 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 220.

rümpfen äußerst gefährlich werden konnten.<sup>119</sup> Die Seiten der Schiffe wurden mit Seilen, zusätzlichen Planken und den Bettmatten gepolstert, auf denen normalerweise die Matrosen schliefen. Praktisch das halbe Schiffsinventar über die Reling gehängt, nahmen einige Schiffe der Flotte Frobishers ihre Segel ein und versuchten sich hinter einem großen Eisberg zu verschanzen, um den spitzen, schnell treibenden Schollen zu entkommen. Andere ließen in einer Art Karussellbewegung ihr Schiff Kreise drehen, so dass der dadurch verursachte Strudel das Gefrieren des Wassers verhinderte.<sup>120</sup> Doch diejenigen, die dem Eis gar nicht mehr entkommen konnten, demontierten ihre Masten und versuchten, lanzenartig das Eis um sie herum wegzustoßen, wobei, wie Thomas Ellis berichtet, die zum Teil morsche Masten innerhalb kürzester Zeit entzweibrachen.<sup>121</sup> Daraufhin schickten die Offiziere ihre Seeleute selbst auf das Eis. Die Matrosen mussten über die Reling steigen und sich mit ihren eigenen Schultern gegen ihr Schiff stemmen. Auf der Arktisexpedition Willem Barents' ereignete sich Ähnliches, so gibt Gerrit de Veer Tipps, wie das Schiff am einfachsten durch die Eisschollen hindurch bewegt werden konnte:

Wann vnser Schiff eins im Eysß stecken blieben/haben wir einen Wurffancker gehabt/ den wir so weit außgeworffen haben/als wir gekönt/oder etliche der vnsern sein auß dem schiff auff das Eysß gestiegen/haben den Ancker ans Eysß gehefftet/vnd wir haben denselben hernach mit gewalt durchs Eysß gewunden vnd gezogen.

Wie gefährlich dies sein konnte, zeigt die Schilderung de Veers weiter (vgl. hierzu auch die vorangegangene Abb. 13):

Wilhelm Barentz vnd andere Steuerleut/waren auf dem Eysß vornen zum Schiff gegangen [...] Vnd als sie vor dem Schiff/auff iren Knien vnd Ellebogen gelegen/ist daßelbige mit einem solchen Knall auffgeborsten/vnnd zersprungen/daß sie sich alle deß Lebens verwogen hetten.<sup>122</sup>

119 Dabei sind die von den Frobisher- und Barents-/Linschoten-Expeditionen überlieferten Quellen auch technik-/seefahrtsgeschichtlich sehr interessant, da sie einige der frühesten Dokumente darstellen, die in einer solchen Ausführlichkeit und Detailtreue davon berichten, wie solche Erstbegegnungen von hölzernen Segelschiffen mit einem gefrorenen Meer ausgeschaут haben.

120 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 214 und 223.

121 Ellis, *True Report* (1578), in McDermott (2001a), 197.

122 De Veer/Barents in de *Bry India Orientalis III* (1599), 188, 196. Vgl. auch den Kupferstich Nummer XLII. »Wie vnser Schiff im Eysß stecken blieb/vnd bey nahe drey der vnseren darüber verdorben« (Abb. 13), dessen *subscriptio* beschreibt: »Drey Schiffknecht auff das Eysß hinauß stiegen

Das Eismeer stellte die vermeintlich natürlichen Bedingungen auf See auf den Kopf, denn nicht mehr das Schiff war es nun, das seine Besatzung vor dem Meer schützte, sondern gerade umgekehrt die Mannschaft war es, die über die Bordreling steigen musste, um ihr Schiff vor den Auswüchsen eines gefrorenen Meeres zu bewahren. Die Erfahrung der Glätte des gefrorenen Meeres wurde so von der Crew auf den Eisbergen in taktilem Sinne am eigenen Leib gemacht, wovon die lecken Schiffe und die verwundeten Körper der Seeleute, die wieder heimkehrten, Zeugnis ablegten:

... the Shippes [...] beating amongst the Isie Mountaines, whose hugeness and monstrous greatnesse was suche that no man would credite, but such as to the paynes sawe and felt it. [...] And heereof both the torne Shippes, and the forweeryed bodyes of the men arrived, doe beare most evidente marke and witsnesse.<sup>123</sup>

Die Erlebnisse im Eis hatten sich in die morschen Planken, zerrissenen Segel und die ausgemergelten Körper der Expeditionsteilnehmer eingeschrieben, wobei die Crew zugleich im beharrlich detailgetreuen, repetitiven »recounting their daungers past« dieses Leiden weiter einschrieb, in den Berichten der Reisen dokumentierte und inszenierte.<sup>124</sup> In Analogie zum Schnee, der sich allmählich immer dicker auf die Planken legte und die Schiffe einhüllte, bildeten die geschilderten Erlebnisse eine ganz spezifische Atmosphäre und den in den englischen Berichten stets präsent gehaltenen Hintergrund, vor welchem die Errungenschaften der Expeditionen zu lesen waren. Auch John Davis flocht in seine *Hydrographical Discription* die Schilderung seiner Reisen mit ein, auf denen oft nur sein seefahrerisches Können und Geschick die Heimkehr garantiert hätten, was den Rezipienten nicht nur der Vertrauenswürdigkeit von Davis selbst versicherte, sondern auch die Glaubhaftigkeit der von ihm im Text präsentierten Wissens Elemente steigerte. Die *Hydrographical Discription* wurde so zu einer Schrift, die zwischen narrativer Nacherzählung von Davis' Reiserlebnissen und der Auflistung von wissenschaftlichen Messergebnissen mäanderte und in die der Autor neben seinen Experimenten und gelehrten Abhandlungen Ausschnitte und Versatzstücke aus den Reiseberichten seiner Seefahrten einarbeitete.

---

einen Durchfart zu machen/in dem begunte sich das Eyß zu zertheilen/daß also diese in gefahr ihres Lebens kamen/denn in dem sie das Schiff fort druckten/trieb es mit Gewalt von dem Eyß hindersich/aber das Eyß darauff sie waren/trieb zu allem glück für dem Schiff vber/daß also ein jeder etwas am Schiff ergriffe/daran er widerumb hinauff steigen mochte.«

123 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 214.

124 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 214.

Auf den Punkt bringt diese Verquickung von Noterleiden und Wissenssammeln schließlich der Untertitel des Berichtes über die Unternehmungen des einige Jahre später in den arktischen Nordwesten segelnden Engländers Thomas James. Mit einer dikolonisch konstruierten rhetorischen Figur spielend hält dieser gekonnt die Gegenüberstellung und gleichzeitige Interdependenz von Leiden und Wissensakkumulation über die parallelisierten sich reimenden Nomen und Verben fest: »The Miseries Indured & The Rarities Observed.« *Miseries* (Leiden) und *rarities* (neues, Seltenheitswert besitzendes Wissen) sowie *enduring* (aushalten/ertragen) und *observing* (beobachten/notieren) verflochten sich hierbei sprachlich, praktisch und diskursiv.<sup>125</sup>

Die Befahrung der arktischen See sollte sichtbare Spuren an den Reisenden hinterlassen, jedoch nicht zu einem kompletten Scheitern führen. Das Schiff und die Mannschaft sollten gezeichnet sein, jedoch in den Heimathafen, und zwar mitsamt brauchbaren Informationen, zurückkehren können. Es ist somit ein gezieltes, aber auch dosiertes In-Szene-Setzen der Gefahren des Eismeer, ein austariertes Schwanken zwischen Souveränität und Fragilität, das die Struktur der englischen Texte über die Reisen in die arktische See bestimmt.

Dionyse Settles Reisebericht von Frobishers zweiter Eismeerexpedition, in welchem er Legitimation und zugleich Bestimmung der Engländer zur Befahrung der arktischen Breitengrade ausarbeitet, fand weite Verbreitung.<sup>126</sup> Seine Argumentationsstruktur verknüpft sich erneut eng mit zeitgenössischen Diskus-

125 James, Thomas: *The Strange and Dangerous Voyage of Captaine Thomas Iames, in his intended Discovery of the Northwest Passage into the South Sea VVherein the Miseries Indured, Both Going, Wintering, Returning; & the Rarities observed, both Philosophicall and Mathematicall, are related in this Journall of it. Published by His Maesties command. To which are added, A Plat or Card for the Sayling in those Seas. Divers little Tables of the Author's, of the Variation of the Compass, &c. VVith An Appendix concerning Longitude, by Master Henry Gellibrand, Astronomy Reader, of Gresham Colledge in London. And An Aduise concerning the Philosophy of these late Discoueryes, By W. W.* Printed by Iohn Legatt, for Iohn Partridge. London 1633. Thomas James' Nordwestpassagenreise gestaltete sich tatsächlich »strange and dangerous«, so ließ er während des Überwinterns in der nach ihm benannten James Bay absichtlich einige Löcher in sein einziges Segelschiff schlagen, um es im tieferen Wasser absinken lassen zu können. Dies sollte das so nun im Rumpf von innen zufriedene Schiff stabilisieren und davor bewahren, dass es, vor Anker liegend, durch die pendelnden Bewegungen an die schnelltreibenden, scharfkantigen Eisschollen schlug und zugleich von den äußeren Kompressionskräften des Eises zerdrückt wurde. Die Methode war tatsächlich erfolgreich und James konnte danach wieder mit seinem Schiff nach England zurücksegeln.

126 Settle, *True Reporte*, 1577. Ein Bericht, der in London bei Henry Middleton 1577 auf Englisch erschien, danach auch auf Latein, Französisch und Deutsch gedruckt wurde und eine große Leserschaft und weite Verbreitung fand.

sionen um Breitengrade, Klima und Temperatur. Auch hier zeigt sich das Klima als diskursive Machtfigur und hält Angebote bereit, über ›Welt‹ und bestehende kolonial- und handelspolitische Situationen sowie Herrschaftskonstellationen nachzudenken. Besonders zu beachten ist das im Text *Settles* eine zentrale Rolle einnehmende Lexem »temperature«, welches dabei zum einen für die Temperatur steht, zum anderen als eine auf den Menschen gemünzte Zuschreibung zu verstehen ist, und zwar im doppelten Sinne von gesundheitlicher, körperlicher Konstitution wie auch mentalem Temperament. Die klimatischen, geografischen und maritimen Unterschiede – Differenzen zu dem, was die Engländer aus ihrer Heimat kannten, aber auch und vor allem zu dem, was sie über die Entdeckungen und Siedlungen ihrer kolonialen Konkurrenten in weit südlicher gelegenen Gefilden in Erfahrung brachten – fanden hier eine Interpretation.<sup>127</sup> So kommt Dionyse Settle gleich zu Beginn seines Berichtes auf die aktuelle Verteilung der Meeresrouten und Landgebiete, zu denen sie führten, zu sprechen und füllt mit dieser Thematik das gesamte, vier Seiten umfassende Vorwort. Er argumentiert mit einer von Gott gewollten Ordnung, in welcher jeder zur See fahrenden Nation exakt die Meeresspassagen und diejenigen fremden Länder zugeteilt seien, die ihrem Charakter entsprächen, was wiederum auch den Abbau und Vertrieb der dort vorherrschenden Ressourcen durch die jeweilige Kolonial- und Handelsmacht legitimieren würde.

Svch countries and people, (good Christian Reader) which almost from the deluge, or at the least, so long as any humane creature hath had habitation on the earth, haue of late yeres, by ye industrie of diligent searchers ben explored: it hath likewise pleased God, yt they should be found out by those people, which for the temperature of their habitation, are most apt to atchieue the same. As for example, the Spaniards, the West Indies. Spaine is situated much more neere ye Tropike of Cancer, then other Christian countries be: wherby the Spaniards are better able to tolerate Phoebus burning beames, then others [...]. Wherefore, I suppose them the most apte men for the inioying of the habitation of the West Indies: and especially so much, as is vexed with continual heate, or that is agreeable to their temperature, God hath ben pleased that they, as the most apt people, should both explore & inioy ye same. Semblably, ye Portugals, whose tem-

<sup>127</sup> Vgl. dazu auch Fuller (1998). Vor allem in Bezug auf die Kolonien in Nordamerika und die englischen Siedlungsversuche auf Neufundland stellt sie, in Anlehnung an Donald W. Meinig fest: »When the English encountered these two Americas [the northerly and the Tropical], they not only observed but also interpreted those differences, loaded them with value, and around them built up conceptual systems of response [...]. The north [...] was given value as having a particular affinity with England.« Ebd., 41.

perature is correspondent to ye Spaniards, God is also contented, that they haue explored Africa [...]. In like maner, the French men, where ye Spaniards thought ye place not apt for their temperature, discouered Noua Francia, and other places in America [...]. Other regions more Septentrional, then those before rehearsed [...], I iudge most apt for vs English men, and more agreeing to our temperature [...]. Thus (Christian Reader) thou maist perceiue, that the worlde, of late yeares, has bene discouered by sundrie regions of this our Europe: which God hath so diuided in the exploring of the same, that it seemeth apt and agreeable to the discuerer, more then to any other, to inioy all such commodities as they yealde and affoorde.<sup>128</sup>

Während Settle diese Aufteilung nach klimatischen Gesichtspunkten, welche mit physischen und psychischen Eigenschaften der Seefahrer harmonierten, dem Anschein nach neutral formuliert (und damit stark aus der Reihe der englischen expansionspropagandistischen Texte tanzt), ist in George Bests Argumentationsstruktur des *True Discourse* eine klare Verknüpfung der englischen Reisen gen Norden mit einer Manifestation nationaler Stärke herauszulesen. So fragt Best seine Leserschaft auch schon im Vorwort programmatisch: »What hath the Spaniarde or Portingale done by the southeast and southweast, that the Englishman by the northeast and northweaste hath not countervailed the same?«<sup>129</sup>

Unter dem Leitmotto *difficiliora pulchriora* führt Best in seinem Journal das Eismeer als neuartigen, gefährlichen und zuweilen auch beängstigenden Seeraum ein, den es nur mit der Fähigkeit »to seek strange remedies for strange Kindes of dangers« zu bewältigen galt.<sup>130</sup> Wie die Marginalie »Extremitie causeth men to devise new artes and remedies« auswies, förderte die Auseinandersetzung mit diesem noch neuen und unbesegelten Meer die Generierung neuen Wissens. Dass die Engländer durch den Kontakt mit diesem seltsamen Meer »more cunning & wise« geworden wären und nun im Besitz der *remedies*, der Mittel und Rezepte zur gelingenden Besegelung der arktischen See (und damit implizit auch allen weiteren Meeren) waren, markierte eine zentrale Aussage der englischen expansionsbefürwortenden Publikationen.<sup>131</sup> Erst über die Befahrung des Eismeres hätte sich die englische Navigationsfertigkeit in allen ihren Facetten entwickeln können. Im Zuge der Expeditionen Frobishers und Davis' begann sich im englischen Diskurs um Expansion und Kolonialherrschaft ein Prozess herauszubilden,

128 Settle, »To the Christian Reader«, in *True Reporte* (1577), unpaginiert.

129 Best, *True Discourse* (1578), *Epistle Dedicatorie*, in Collinson (1963), 19.

130 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 223.

131 Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 223.

in welchem die klimatischen, geografischen und maritimen Besonderheiten der bereisten Gebiete interpretiert und mit Wert aufgeladen wurden. Die arktische See geriet zu einem Projektionsraum nationaler Identitätskonstruktion, die sich stets im Vergleich mit dem kolonialen Konkurrenten – den Spaniern und Portugiesen, aber auch dem Newcomer Niederlande – vollzog. War George Best ansatzweise noch bemüht gewesen, in seiner dem Arktisbericht vorausgehenden Dedikation den Gedanken an eine mögliche Unterlegenheit der Engländer im Bereich des kosmografischen und navigationstechnischen Wissens zu zerstreuen, indem er nachzeichnete, wie dieses Wissen von seinem Zustand, welcher sich zu Zeiten Henrys VII. noch »very rawe« ausgenommen hatte, nun unter der Regentschaft Elizabeths I. gefördert und gediehen sei – »growen to his highest perfection« gar –, beförderten die Reisen in die Arktis die Engländer nicht bloß auf Augenhöhe mit ihren Seehandelskonkurrenten, sondern katapultierten sie gewissermaßen sogleich an die Spitze im Kampf um die Vormachtstellung auf den Meeren:

We may truely infer, that the Englishman in these our dayes, in his notable dicoveries, to the Spaniard and Portingale is nothing inferior: and for his hard adventures, and valiant resolutions, greatly superior.<sup>132</sup>

Leiden, schwierige Unternehmungen – »hard adventures« – sowie die damit einhergehende Produktion von Wissen – »valiant resolutions« – gingen über diesen ganz spezifischen *sea spot* im arktischen Meer eine Verbindung ein. Durch die mediale Verzeichnung und Zirkulation der Erlebnisse in Texten, aber auch in Form der keiner Übersetzung benötigenden kartografischen Schrift wie auf Emery Molyneuxs Globus, welcher die erfahrenen Gebiete und gesammelten geografischen Daten international verständlich präsentierte und zu deren Verbreitung beitrug, versuchte sich England in den Kreis der Seefahrts-, Handels- und Kolonialmächte einzuschreiben. Quasi als Leitsatz fungierend wurden *difficiliora pulchriora* und das Aufrufen von Gefahren, die die Akkumulation des Wissens begleiteten und stets auf irgendeine Weise diejenigen der Konkurrenz-mächte übertrafen, zu Legitimationsgrundlagen für die Formulierung von Ansprüchen auf eine führende Rolle im Welthandel und Kolonialgeschäft:

... (considering that the former nations [Portugal and Spain] have happily chanced to travel by more temperate clymates, where they had not only good meates and drinks,

132 Best, *True Discourse* (1578), *Epistle Dedicatorie*, in Collinson (1963), 19 und 23.

but all other things necessarie, for the use of man) all whiche things, the English, travelling by more intemperate places, and as it were with mayne force, making way through the seas of ise, have wanted, which notwithstanding argueth a more resolution: for *Difficiliora pulchriora*, that is, the adventure the more hard the more honorable: yet concerning the perfecter knowledge of the world, and geographically description [...] herein, the Englishman deserveth chiefe honour above any other.<sup>133</sup>

### Als Laternenträger auf eisigen Meeren – ein Konkurrenzkampf zwischen England und den Niederlanden

Im Vergleich mit den rivalisierenden Seemächten wurde über das erlangte Wissen und den Beitrag, den England zur Erhellung der nördlichen Geografie geleistet hatte, ein Selbstbildnis Englands geformt, das dessen maritimes Können hervorstreicht und in ein besonders gutes Licht zu rücken sucht. Das Seefahrtswesen auf der schwierig zu befahrenden eisigen See wurde so zu einem zentralen Bestandteil der englischen Identität erhoben. In einem eingängigen Bild kulminiert diese Vorstellung in Richard Hakluyts Beschreibung der Engländer als »führende Tanzpartner« und »Laternenträger« auf eisigen Meeren: »Our English nation led them the dance, brake the yce before them, and gave them good leave to light their candle at our torch.«<sup>134</sup> Das »them« signalisiert hier jedoch nicht Spanien oder Portugal. Waren es bei George Best vornehmlich die iberischen Seemächte gewesen, gegen welche sich England abzuheben und zu behaupten hatte, wandte sich Richard Hakluyts Blick in seinem Vorwort der von 1598 bis 1600 herausgegebenen zweiten und überarbeiteten Edition der *Principal Navigations* nun explizit in Richtung Niederlande. In den gut zwanzig Jahren zwischen der Veröffentlichung von Bests Arktisbericht 1578 und der zweiten Edition von Hakluyts *Principal Navigations* hatte sich die Superioritäts-Rhetorik der Engländer nicht verändert, jedoch der seefahrerische und koloniale Konkurrent, an dem man sich maß und mit dem man sich verglich, war nun ein anderer.<sup>135</sup> Während die iberischen Seemächte immer weniger Gegenwehr

133 Best, *True Discourse* (1578), *Epistle Dedicatorie*, in Collinson (1963), 20.

134 Hakluyt, PN (1598–1600) Vol. 1, »Preface to the Second Edition«, xxxix–lix, Zitat S. xlii.

135 Hakluyts Argumentationsführung im *Preface* ist interessant. Während er zu Beginn die iberischen Mächte erwähnt, welche vornehmlich angenehme Breitengrade durchsegelt hatten, so auch ziemlich schnell zu »golden successe« gelangt seien und Kolonien hatten errichten können, wären die Unternehmungen der Engländer von Unsicherheit und Gefahren geprägt gewesen, Unternehmungen »as misty as they found the Northern seas.« Bis hierher greift Hakluyt bekannte rhetorische Strategien auf, indem er die Seefahrten der iberischen Seemächte »verniedlicht« und

lieferten und schon gar nicht in die Breitengrade vorstießen, die die Engländer so begierig durchpflügten, konnte die niederländische Seemacht mit Willem Barents' drei Nordostpassagenexplorationen auf einen großen Wissensschatz aus dem Eismeer zurückgreifen und zeigte explizite Ambitionen, ebenso wie England auf einem nördlichen Weg eine schnelle Route nach Cathay zu finden und wenn möglich in Besitz zu nehmen. Anders als bei den Portugiesen und Spaniern konnten die Engländer hier nicht mehr mit der unübertroffenen Leidensgeschichte im Eismeer argumentieren, denn nun war mit den Niederländern eine andere Seemacht in die nördlichen (wenn auch nordöstlichen und nicht wie Frobisher und Davis nordwestlichen) Gebiete vorgedrungen, die ganz ähnliche Eisszenarien in Bild und Text inszenierte. So beinhalteten die Vorstellungen, welche Gerrit de Veer in und mit seinen Berichten evozierte, durchaus dieselben *difficilora pulchriora*-Elemente, die zuvor George Best und John Davis als allein englische Momente stark gemacht hatten, ja besaßen gar das Potential, diejenigen der Engländer zu übertreffen. Das Überwintern, der Verlust des Segelschiffes und das daraufhin stattfindende Heimfahren in den behelfsmäßig zurechtgemachten Ruderbooten generierte noch mehr taktisch-schmerzlichen Kontakt mit dem Eismeer, als dies auf Frobishers Reisen geschehen war. Auf eindrückliche Weise wurden im Reisebericht von Willem Barents' Exploration Leidensmetaphern in Szene gesetzt:

Den 27. Septemb. war der Wind N. O. vnd es gefror so gewaltig/daß wann einer ein Nagel in Mund nam (wie etwann im bauwen geschicht) vnd denselbigen wider auß dem Mund oder Lefftzen nehmen wolt/war die Haut dermaßen daran gefroren/daß man dieselbige mit herab zog/daß das Blut hernach gieng.<sup>136</sup>

Der Schmerz, den der eisige Nagel verursachte, als er den Seemännern zwischen den empfindlichen Lippen gefror und diese beim Herausnehmen blutig riss,

---

die Gefahren des Eismeres hervorhebt. Daraufhin ändert Hakluyt jedoch seine Erzählstrategie und fährt fort, dass umso mehr die Niederländer zu loben seien, die ebenso wie die Engländer begonnen hätten, diese gefährlichen Eismere zu besegeln. Dieses Preisen der niederländischen Seemacht wird daraufhin jedoch gebrochen und relativiert, indem Hakluyt die Engländer als ›Lehrmeister‹ oder eben wörtlich als »Laternenträger« der Niederländer ins Spiel bringt. Hakluyt, PN (1598–1600), »Preface to the Second Edition«, xl ff.

136 De Veer/Barents in de *Bry India Orientalis III* (1599), 199. Im niederländischen Original: »Den 27. waydet wederom hardt uyten n. o. ende vroor so gheweldich, dat als wy een spijcker inden mondt namen (alsmen int timmeren wel ghewoon is te doen,) so bleef vel daer aen hanghen alsmen die weder uyten mondt namen, dather tbloedt nae volghde.« De Veer, *VVaerachtighe Beschryvinghe* (1598), in Naber (1917), 73.

wird beim Lesen spürbar evoziert. Schließlich ist es aber die Inszenierung des heimgebrachten Wissens, die das stärkste Bild aufruft – dargestellt im Reisebericht Gerrit de Veers durch die Figur des sterbenden Willem Barents, der als letzte Tätigkeit zusammengekauert im Ruderboot gemeinsam mit de Veer eine Karte ihrer bereisten Gebiete anfertigt und aufmerksam über die Bordkante späehend erst nach der Überprüfung ihrer Detailtreue und Exaktheit – noch mit dem »täffelein« in der Hand – verscheiden kann.<sup>137</sup> Cornelis Claesz veröffentlichte Barents' Karte daraufhin posthum 1598 in Amsterdam und auch die Verleger de Bry nahmen sie in etwas kleinerem Format in den 1599er-Band der *Petit Voyages* auf. Petrus Plancius hatte der Flotte im Vorfeld ihrer Explorationen kartografische Angaben und Instruktionen geliefert, die jedoch mehr auf Hoffnungen und Vermutungen basierten als auf erfahrem Wissen.<sup>138</sup> Willem Barents' Karte aktualisierte und präzierte nun das Wissen über das nordöstliche arktische Meer und die Gegenden in der Nähe des Nordpols auf beeindruckende Weise.<sup>139</sup>

Die Förderer englischer Explorationen hatten auf diese Ereignisse zu reagieren und Richard Hakluyt tat dies in seinem Vorwort nicht durch eine Zurückweisung oder ein Auslassen der niederländischen Seereisen, sondern durch eine offene Anerkennung ihrer Errungenschaften. Jedoch mit einem geschickten Rückgriff (»yet with this proviso«): England hatte die Eismeere zuerst durchfahren und so den Niederländern den Weg gebahnt.<sup>140</sup> Die Figuration des englischen Schiffes mit seiner Laterne am Heck, das Barents und den weiteren niederländischen Seefahrern überhaupt erst den Weg zwischen den Eisschollen hindurch geleuchtet und für eine Durchfahrt erhellt hatte, stellt eine Rhetorik dar, die die Erfolge der parallel zu England aufsteigenden Seemacht Niederlande nicht negierte, aber sie in Beziehung zu den eigenen setzte und abhängig davon

137 De Veer/Barents in de Bry *India Orientalis III* (1599), 218.

138 »Petrus Plancius, ein berühmter Cosmographus, ist der Fürnemosten einer gewest/so diese Schiffahrt befördert/denn er die Paß oder Meer Charten/wie die Länder von Moscow/Tartarey/Cathay vnd China gelegen/wie auch die Schifflcut iren cursum oder streich/halten sollten/geordnet hat.« De Veer/Barents in de Bry *India Orientalis III* (1599), 180.

139 Vgl. auch, dass bei der Überarbeitung von Emery Molineuxs Globus im Jahr 1603 die Daten von Barents Explorationen mitberücksichtigt wurden. Wallis (1951), 281 f.: »That Barents's discoveries should be singled out from amongst others made between 1592 and 1603 shows the importance attributed to the knowledge of the North-east Passage revealed by his third voyage.« Auch Günter Schilder anerkennt, wenn auch in etwas positivistischem Duktus, die beeindruckende Genauigkeit der von Barents skizzierten und daraufhin durch Cornelis Claesz veröffentlichten Karte, indem er eine Karte der Region aus dem Jahr 2002 darüberlegt und auf die Exaktheit und Übereinstimmungen hinweist. Schilder (2003), 176–182.

140 Hakluyt, PN (1598–1600), »Preface to the Second Edition«, xlii.

machte. Wie es Richard Hakluyt mit seiner weiter oben zitierten Aussage »our English nation led them the dance« bildhaft zu elaborieren suchte, akzeptierte England im Auftritt der zwei aufstrebenden Seemächte um 1600 die ebenfalls in neue Meere vorstoßenden Schritte der Niederlande, verstand sich dabei jedoch vorerst als der führende Tanzpartner in diesem *Pas de Deux*.<sup>141</sup>

141 Dass diese englische Führung fragil war und herausgefordert wurde, sollte sich jedoch in den darauffolgenden Jahren mit dem Aufstieg der niederländischen Fisch- und Walindustrie um Spitzbergen ebenso wie mit der niederländischen VOC-Präsenz in südlichen Meeren zeigen. Das Eismeer wurde vom Ende des 16. Jahrhunderts an weitergeschrieben als ein besonders schwierig zu bewältigender Seeraum, über welchen Superiorität propagiert werden konnte. Nach Frobisher, Davis und Barents besegelten in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts William Baffin und auch Henry Hudson Nordost- und Nordwestrouten, Letzterer wechselte zwischen den Niederlanden und England als seinen Auftraggebern ab und führte so den Konkurrenzdialog zwischen diesen beiden Seemächten im Eismeer fort. Dokumente unterschiedlichster Art dazu, von Reiseberichten bis zu Gerichtsakten, finden sich in: Asher, Greg M. (Hrsg.): *Henry Hudson the Navigator*. New York 1963. Markham, Clements R. (Hrsg.): *The Voyages of William Baffin, 1612–1622*. London 1881. Auch innerenglische Rivalitäten wurden an oder vielmehr über arktische *sea spots* ausgehandelt, wie dies beispielsweise bei den 1631 zeitgleich aus zwei verschiedenen englischen Häfen startenden Luke Fox und Thomas James geschah, die über ihre ganz unterschiedlich gestalteten Reisen in das Nordmeer unter anderem die Frage nach dem richtigen Seemann zu erörtern versuchten – dem gelehrten *gentleman mariner*, der die Zeit mit seinen Navigationsbüchern in der Kajüte verbrachte, sozusagen seine Gelehrtenkammer mit auf See nahm, ohne sie dabei besonders oft zu verlassen, oder dem bei Wind und Wetter auf Deck mitarbeitenden *tarpaulin*, der sich vom Grad eines Matrosen an bis zum Kapitän heraufgearbeitet hatte. Vgl. die entsprechenden Reiseberichte: James, Thomas: *The Strange and Dangerous Voyage of Captaine Thomas James, in his intended Discouery of the Northwest Passage into the South Sea [...]*. London 1633 und Fox, Luke: *North-VVest Fox; or, Fox from the North-West Passage [...]*. London 1635. Siehe auch McLaren, Ian S.: »Booking a Northwest Passage: Thomas James and *The Strange and Dangerous Voyage* (1633)«. In: Regard (2013a), 89–102. Bis ins 19. Jahrhundert versuchte spezi-fisch England Virilität und Überlegenheit – nun sowohl über die Arktis wie auch über die Antarktis – zu demonstrieren. Vgl. dazu beispielsweise Regard, Frédéric (Hrsg.): *Arctic Exploration in the Nineteenth Century*. London 2013b. Vgl. des Weiteren auch Schillings, Pascal: »Das Meer als Akteur. Maritime Einflüsse auf die Wissensproduktion der ersten deutschen Antarktisexpedition, 1901–1903«. In: Kraus/Winkler (2014), 169–190.

## 6.6 Postludium: verlockende Objekte – *a sea-unicorn's horn*

»It [Meta Incognita] wyll make our Countrie both rich and happye, and of these prosperous beginnings will growe hereafter (I hope) moste happy endings. Whiche GOD of hys goodnesse graunte, to whom be all Prayse and Glorie, Amen.«<sup>142</sup>

George Best

Gehen wir noch einmal zu den Anfängen der englischen Eismeerbefahrung und Nordwestpassagensuche zurück. Als die *Gabriel* 1576 mit dem Globus an ihrem Bugspriet auf der Themse nach London einsegelte, brachte sie eine große Anzahl von Schriftstücken mit sich – Pergamente, die bei der Ausfahrt noch leer, nun kartiert und beschriftet waren, Skizzen der Matrosen, Reiseberichte und Logbuchaufzeichnungen des Kapitäns und des Piloten –; Schriftstücke, die Erlebnisse, Informationen, Wissen und Imaginationen enthielten und das Eismeer um Meta Incognita als einen verheißungsvollen Möglichkeitsraum entwarfen. Neben diesen Schriftstücken und dem auf Deck präsentierten Inuit mit den cathayanischen Gesichtszügen brachten die englischen Schiffe noch ein weiteres – ein materielles – Mitbringsel aus diesem eisigen Meer nach London zurück, das (im Vergleich zum vermeintlichen Golderz, dessen materieller Wert in den Schmelzöfen von Dartford geronnen war) in etwas leiseren Tönen von der Verheißungsphantasie, die dem ersegelten *sea spot* oblag, zu berichten schien. Das Objekt, um das es sich handelt, ist ein Narwalzahn.

In diversen Reiseberichten wurde das als Seeeinhorn beschriebene Meeressäugetier, von dem der Zahn (oder in der zeitgenössischen Auffassung das Horn) stammte, als Kuriosum des Eismeereres evoziert und als schwimmendes Beweisstück für eine maritime Verbindung nach Cathay aufgerufen. Bereits in den 1560er-Jahren, im Kontext der Handelsreisen des Anthony Jenkinson, war darüber diskutiert worden, dass das Seeeinhorn seine Heimat im Osten hätte und nur durch günstige Strömungen und eisfreie Wasserpassagen in die arktischen Meere getrieben werden konnte. In seiner an Elizabeth I. gerichteten Petition führte Jenkinson aus:

This laste yere at my beinge in Th'emperoure of *Muscovia* his Coorte, yt chaunced that there Cam thyther Certen of th'inhabitanes of the foresaid Countrys [...] of

<sup>142</sup> Best, *True Discourse* (1578), *Third Voyage*, in McDermott (2001a), 244. Dies ist der Schlusssatz von George Bests Reisebericht. In der Version in Richard Hakluyts PN (1598–1600) wurde dieser weggelassen.

*Hugarye* and other people of *Sameydes* and *Colmackes* whose Countreys lye very farr northerly (and nere whereunto I gesse the said passage to be) [...] To present vnto the said Prince a certen straunge Hed with a horne therein, whiche they had fownde in the Ilonde of *Vagatts*. [...] And so was it fownde, by the reporte of them, that before had seane the lyke, To be the Hedd and horne of an Vnycorne [...]. Then I Imagynyd with my Self from whence the said Hedd sholde Come, And knowinge that Vnicornes are Breddre in the Landes of *Cathaye*, *Chynaye* and other the Orientall Regions, fel into Consideration that the same Hedd was Broughte thyther by the Course of the Sea, And that their muste of necessytie be a passage owt of the sayde Orientall Ocean into our Septentrionall Seas, for how elles cowlde that hedd haue come to that Ilonde of *Vagatts*.<sup>143</sup>

Als die Crew Frobishers auf ihren Expeditionen in nordwestliches Gewässer ebenso auf einen Narwal stieß, schien dies folglich ein gutes Zeichen. George Best beschreibt ihren Fund und lässt ein Bildnis anfertigen, das, abgedruckt in seinem Reisebericht, dem Leser *en detail* das fremde Meerestier mit seinem gewundenen, langen Horn und einer sowohl faszinierenden als auch leicht Angst einflößenden, an eine Schildkröte erinnernden Schnauze vorführt (Abb. 17):

Upon another small iland here was also founde a great deade fishe, whiche, as it should seeme, had bin embayde with ise, and was in proportion rounde like to a porpose, being about twelue foote long, and in bignesse answerable, havng a horne of two yardes long growing out of the snoute or nostrrels. This horne is wreathed and strayte, like in fashion to a taper made of waxe, and maye truely be thoughte to be the sea Unicorne.<sup>144</sup>

Vorsichtig wurde daraufhin der lange Stoßzahn von dem an eine Küste gespülten Narwal abgetrennt. Zum kostbaren Schmuckstück weiterverarbeitet, stellte Best

<sup>143</sup> Jenkinson, der als Handelsreisender bereits Erfahrungen mit dem Nordmeer gesammelt hatte, verbindet in seiner Argumentation verschiedene Elemente wie Berichte von im Norden ansässigen Menschen, Augenzeugenschaft sowie eigene mathematisch-nautische Erklärungen. »To the Quenes Moste Excellente Maiestie [1565].« Petition relating to the North-East Passage. Anthony Jenkinson to the Queen. In: Morgan/Coote (1963), 159–166, Zitat S. 164 f.

<sup>144</sup> Best, *True Discourse* (1578), *Second Voyage*, in Collinson (1963), 134.

Der mitreisende Gentleman Dionyse Settle beschreibt überdies, wie, nachdem der Narwal an Bord eines der Schiffe gehievt worden war, die Matrosen ein Experiment ausübten, um die Giftigkeit des Horns zu überprüfen. Sie ließen durch die an der Spitze abgebrochene Öffnung Spinnen in das hohle Horn krabbeln, welche kurz daraufhin verendeten. Woher sie diese Spinnen allerdings hatten, wird nicht näher erwähnt, Settle betont auch, dass er nicht als Augenzeuge dieses Experiments fungierte. Settle, *True Reporte* (1577), 15.



Abb. 17: Best, George: [Ohne Titel]/[Narwhale]. Holzschnitt, Detail aus dem Reisebericht Best, George: *True Discourse* (1578).

die vorausschauende Vermutung an, würde dieses dem wertvollen Elfenbein äußerst ähnliche Material auf prachtvolle Weise die Roben der englischen Königin zieren: »This horne is to be seene and reserved as a jewel, by the Queens majesties commandement in hir wardrop of robes.«<sup>145</sup>

Über das kunstvoll veredelte maritime *naturalia*-Objekt kam damit eine zusätzliche, Körperpraktiken und mediale Formen vereinende, repräsentative Ebene ins Spiel: Elizabeth I. würde ein faszinierendes, formvollendetes und seltenes Schmuckstück bei ihren Auftritten sichtbar an ihrem Körper zur Schau tragen (sich gar damit porträtieren lassen) können, das zugleich als Zeichen der Macht auf die durch ihre Seefahrer erkundete maritime Passage verwies; eine Passage, die überdies hinaus zu noch weit kostbareren, vielleicht noch unbekanntem Schätzen führte – wortwörtlich: *Meta Incognita*. Das mitgebrachte Objekt fungierte im Sinne einer Metonymie: Stellvertreter für das Terrain, aus dem es kommt, Manifestation der Verheißung, das sich mit ihm verbindet, Stimulus für die Imagination, die aus ihm erwächst.<sup>146</sup>

145 Best, *True Discourse* (1578), *Second Voyage*, in Collinson (1963), 134. Solche Hörner galten um 1600 als kaum erschwingliche Kostbarkeit. Wie Rüdiger Beer, basierend auf einer Inventaranalyse anführt, wurden sie zur Regierungszeit Elizabeths I. in England für 10.000 Pfund gehandelt. Beer, Rüdiger R.: *Einhorn. Fabelwelt und Wirklichkeit*. München 1972, 144. Vgl. dazu und auch im Zusammenhang mit dem angeblich von den Seeleuten Frobishers durchgeführten Experiment mit Spinne und Narwalzahn den Aufsatz von Florian Nelle, der auf die um 1600 beginnende englische Experimentalkultur rund um das Horn eingeht: Nelle, Florian: »Im Rausch der Dinge. Poetik des Experiments im 17. Jahrhundert«. In: Schramm, Helmar (Hrsg.): *Bühnen des Wissens. Interferenzen zwischen Wissenschaft und Kunst*. Berlin 2003, 140–167.

146 Frei nach Christian Kienings Definition von »Metonymie«. Kiening (2006), 163.

### *The new north...* Ein transepochealer Exkurs

Anfang September 2014 konnte Kanadas damaliger Premierminister Stephen Harper stolz verkünden, dass es gelungen sei, das Wrack eines der beiden Schiffe zu orten, welche auf der durch die *British Admiralty* organisierten Nordwestpassagen-Exploration John Franklins 1845 verschollen waren. Damit fand eine seit dem Verschwinden der zwei Schiffe *Erebus* und *Terror* andauernde Suche nach ihrem Verbleib, bei welcher auch die Nordwestpassage schließlich gefunden und durch Roald Amundsen von 1903 bis 1906 das erste Mal durchsegelt werden können, ihren nächsten zwischenzeitlichen Höhepunkt. In einer öffentlichen Erklärung ließ der kanadische Premierminister Harper kurz nach der ersten Meldung über den Fund des Wracks verlauten: »Finding the first vessel will no doubt provide the momentum – or wind in our sails – necessary to locate its sister ship and find out even more about what happened to the Franklin Expedition’s crew.«<sup>147</sup> Die Historikerin Adriana Craciun, die sich in ihrer Forschung intensiv mit der Nordwestpassage befasst, schreibt:

Searching for Franklin [...] is strategic [...], and could play a role in Canada’s larger efforts to regulate Northwest Passage waterways. [...] The Franklin search has unexamined connections to pressing issues in Arctic sovereignty, heritage and energy exploration, which will play a role in any commemorative effort.<sup>148</sup>

Mit der Suche nach den Überresten der Franklin-Expedition verbindet sich eine Strategie Kanadas, sich die Potentiale des arktischen *sea spots* – nun nicht mehr mit *Meta Incognita*, sondern mit *the new north* sprachlich klingend lokalisiert, toponymisiert und imaginiert – anzueignen.<sup>149</sup> Dabei schreiben sich die mit dem Nordmeer einhergehenden Verheißungen in ähnlicher Weise weiter, wie sie bereits im 16. Jahrhundert durch die englischen Explorationen konstituiert worden waren. Während vornehmlich die USA wie auch weitere Staaten die Nordwestpassage als internationale Wasserstraße verstehen, ist Kanada bemüht,

<sup>147</sup> Medienmitteilung der BBC vom 9. September 2014, <http://www.bbc.com/news/world-us-canada-29131757> (zuletzt besucht am 12.04.2019).

<sup>148</sup> Craciun (2012), 3 f. »Canada [...] signed a memorandum of understanding with Great Britain in 1997, giving Canada the right to manage, salvage and preserve the British ships, relics and human remains.« Ebd. Seither hat Kanada eine große Summe in diverse Suchprojekte mit Unterwasserarchäologen und weiteren Experten investiert.

<sup>149</sup> Vgl. zur Benennung *new north* Smith (2011).

die Seestraße gesetzlich als *internal waterway* zu verankern.<sup>150</sup> Die durch die Erderwärmung rasch und unaufhaltsam schmelzenden Eismassen lassen die Nordwestpassage zu einem immer regulärer befahrbaren und somit ökonomisch stetig an Wert gewinnenden Wasserweg werden. Die Aufregung um in den Tiefen der Eissee vermutete Erdölvorkommen klingt der Imagination eines *frozen eldorado* zudem erstaunlich ähnlich. Publikationsstrategien Kanadas, in deren Zuge der Fund des Wracks zwar mithilfe eines medialen Großaufgebots verlautet wurde, die exakte Fundstelle jedoch vorderhand geheim gehalten wird,<sup>151</sup> gleichen denjenigen der Frobisher-Explorationen, deren Berichte in großer Zeitnähe zu den Fahrten eine Veröffentlichung fanden, in denen jedoch die Koordinatenangaben Meta Incognitas in den Texten »ausradiert« und somit als *blank spots* für den Leser unentzifferbar blieben.<sup>152</sup>

Mit der Schaffung eines an John Franklins tragische, mit Leiden und Kannibalismus in Verbindung gebrachte Seefahrt mahnenden Erinnerungsortes – wobei auch hier gilt, »[suffering and] failure assured popularity«: *difficiliora pulchriora* –<sup>153</sup> strebt Kanada die Eingabe des arktischen *sea spots* als UNESCO Weltkulturerbe an, womit sein Status als *historic internal waterway* gesichert und damit Kanadas Versuch, maritimen Verkehr durch die Passage zu regulieren und arktische Souveränität zu erlangen, gelingen könnte.<sup>154</sup> Im Spiel um nationale Identitätskonstruktion, ökonomische Rivalitäten und Macht auf den Meeren scheint der arktische *sea spot* somit weiterhin eine eminent wichtige Rolle inezuhaben, präsent verhandelt und – in medialen Formen des Be-, Auf- und

150 Siehe zum rechtlichen Hintergrund Pharand (1984), 99–121.

151 Informationsstand vom 06.10.2014.

152 Sowohl für das 16. als auch für das 21. Jahrhundert treffen Patricia Seeds Anmerkungen zu den von ihr erforschten *ceremonies of possession* zu: »Nautical discovery was represented as a substantial effort of labor and capital which created ownership rights.« Seed (1995), 153. Auch Adriana Craciun konstatiert ein Fortschreiben älterer Diskurse: »We have not moved far beyond the early modern scramble for the Arctic, when England attempted to establish its first North American colony – before Roanoke and Jamestown – off Baffin Island, the site of Martin Frobisher's failed ore mines. We still circle around the same ends: resources, commerce, communication.« Craciun (2009), 108.

153 Craciun (2012), 3.

154 Auf die heutige Importanz der polaren Route weist Adriana Craciun explizit hin: »The circumpolar vision is critical to today's efforts to remap the global.« In ihrem Aufsatz versucht Craciun überzeugend auf »the underestimated significance [of the Arctic] in current social and cultural models of the global and the »planetary« aufmerksam zu machen und plädiert dafür, dass die »circumpolar Arctic [route], [...], combined with its pressing humanitarian and environmental difficulties, should be incorporated in current postcolonial cultural and social debates on the global.« Craciun (2009), Abstract und 103 f.

Einschreibens – wirkmächtig fortgeschrieben zu werden. Das Eismeer als *Meta Incognita* im 16. Jahrhundert und als *New North* im 21. Jahrhundert ruft schon angelehnt an seine ihm aufgeprägten Toponyme analoge Anreize auf. Die Namen des eisigen Möglichkeitsraums lancieren ein in die Zukunft weisendes, jedoch noch nicht vollends fassbares – dadurch umso verheißungsvolleres – Versprechen. Auf interessante Weise scheinen aus Franklins Wrack geborgene Relikte nun zu metonymisierten »objects of devotion«<sup>155</sup> zu werden, ganz ähnlich des von Frobishers Seeleuten in den 1570er-Jahren nach London zurückgebrachten Narwalzahns.

---

155 Craciun (2012), 3.

## 7 Coda: Heimkehren

»Is it possible, generally speaking, to draw a distinction between a voyage and a return?  
Would a voyage from which there was no return [...] really still be a voyage?«<sup>1</sup>

François Hartog

Im Bordbuch Cornelis van Necks findet sich unter dem Datum des 5. Februar 1600 – nachdem die Flotte von ihrer Expedition nach den Molukken zurückkehrend eben gerade die Südatlantikinsel St. Helena in Richtung Norden passiert hatte – der Eintrag: »Thaten unsern Lauff West Nord West [...] da haben wir erstlich die Nordstern angefangen zusehen/die wir in langer Zeit nicht gesehen haben.«<sup>2</sup> Auch in Olivier van Noorts Bericht seiner Weltumsegelung wird der Augenblick vermerkt, als die Mannschaft, zum ersten Mal, seit sie vor fast drei Jahren den Äquator in Richtung Süden überquert hatte, wieder die Sterne der nördlichen Hemisphäre sichtete. Eine Marginalie hebt den Moment noch zusätzlich als einen ganz besonderen hervor.<sup>3</sup> Denn für europäische Explorationsflotten, die durch die Gewässer der südlichen Hemisphäre gesegelt waren, bedeuteten die »Nordsterne« Elemente eines vertrauten Firmaments. Sie waren – für den Reisenden wie auch für den Rezipienten seines Berichts – Zeichen einer baldigen Heimkehr.

Von den Expeditionen heimzukehren bedeutete, die Reise über die Meere erlebt und überlebt zu haben. Es bedeutete, dass jemand zurückgekehrt war, der von den Erlebnissen berichten konnte.<sup>4</sup> Die Heimkehr selbst stellt dabei eine »Schwellenfigur« dar, »ein Ereignis des Übertritts [und der] Über-Setzung«.<sup>5</sup> Mit der Ankunft tritt die zumeist von Beginn der Reise an beabsichtigte Option

1 Hartog, François: *Memories of Odysseus. Frontier Tales from Ancient Greece*. Chicago 2001 [franz. Original 1996], 16.

2 [Neck/Warwijck] in de Bry *India Orientalis V* (1601), 44.

3 Van Noort in de Bry *America IX Additamentum* (1602), 101.

4 So betont beispielsweise der Historiker François Hartog: »Voyages [...] presuppose a return: the story to be told (upon one's return) is one of their ›organizing‹ principles«. Hartog (2001), 17.

5 Sicks, Kai M.; Juterzenka, Sünne: »Die Schwelle der Heimkehr. Einleitung«. In: dies. (Hrsg.): *Figurationen der Heimkehr. Die Passagen vom Fremden zum Eigenen in Geschichte und Literatur der Neuzeit*. Göttingen 2011, 9–29, Zitat S. 26.

in Kraft, die auf den Schiffen produzierten Aufzeichnungen in publikationsgerechte Narrative zu übertragen, Wahrnehmungen und Ereignisse für ein Rezipientenpublikum zu »über-setzen«. Die »Fülle des Erlebten [...] wird im Ereignis der Heimkehr der Erinnerung und damit einer bildgebenden und erzählerischen Kraft überantwortet«, wie Kai Sicks und Sünne Juterczenka schreiben.<sup>6</sup> Dabei birgt dieser Übersetzungsprozess diverse Handlungsoptionen. Die von den Reisenden gewählten Perspektiven auf Ereignisse und Geschehnisse auf den Schiffen können in einen kolonial- und seefahrtspolitischen Diskurs eingebunden und mit ausgewählten Sinnpotentialen versehen werden. Die Darstellungen der Seereisen – und letztlich das Heimkehren – werden durch die »Inszenierung und Narrativierung [...] von einem Kollektiv beansprucht, das als solches in ihnen Bestätigung findet«.<sup>7</sup> Die Namen und Leistungen der Heimkehrenden kommen dabei symbolisch als Triumphe einer die Seefahrten ausrichtenden Gesamteinheit zu stehen – sei dies eine Seemacht/ein Empire oder auch eine einzelne Kompagnie.

Die vorliegende Arbeit hat sich mit der Wahrnehmung und der Narrativierung von Reiseerlebnissen im Umfeld englischer und niederländischer Explorationsfahrten beschäftigt. Sie hat sich dabei insbesondere mit den Aspekten maritimer Raumkonstitution auseinandergesetzt und ist medienspezifischen Gestaltungsweisen von Meeresräumen nachgegangen. Als Quellen fungierten zeitgenössisch gedruckte Reiseberichte mitsamt deren Bebilderungen durch Kupferstiche und Holzschnitte, die die Explorationen zeitnah reflektierten und in große Reiseberichtsammlungen aufgenommen wurden. Sie wurden überdies durch weitere Seedokumente ergänzt: kartografische Werke, hydrografische Schriften, Navigationshandbücher und kolonialpropagandistische Pamphlete. Der zeitliche Rahmen, den sich die Untersuchung gesteckt hat, umfasst eine intensive Explorationsphase innerhalb der frühen europäischen Expansion, die vor allem durch die Niederlande und England lanciert wurde. Die vorliegende Analyse begann mit den 1570er-Jahren und somit mit den englischen Explorationen der Arktis, beschäftigte sich mit den ersten Serien von (geglückten wie auch abgebrochenen) Weltumsegelungen der neu aufsteigenden Seemächte und endete mit der vorläufigen Konsolidierung erkundeter, besegelbarer Routen und der damit einhergehenden Gründung beziehungsweise Festigung niederländischer und englischer Handelskompagnien.

6 Sicks/Juterczenka (2011), 24.

7 Sicks/Juterczenka (2011), 21.

In der hier gewählten Untersuchungszeit stiegen die Niederlande sowie England in den bislang von Portugal und Spanien unterhaltenen Kolonialhandel ein, etablierten Handelsposten und gründeten Siedlungen. Es war eine durch einen intensiven Wettstreit und Vergleich gekennzeichnete Phase. Sich in Beziehung zueinander zu setzen und sich mit anderen zu messen, spielte dabei gerade bei sich neu bildenden Imperien und Seemächten eine erhebliche Rolle. Es ging darum, die Anderen an- und von ihnen abzuschauen. Es ging um das Bedürfnis, sich im Gegenüberstellen selbst positionieren zu können. Dieses Element des Vergleichs tritt in den niederländischen und englischen Reiseberichten, in den Kupferstichen, Pamphleten und Karten in stets wiederkehrenden, aber unterschiedlichen Nuancen zutage. Als Vergleichspartner werden nicht bloß die bereits etablierten iberischen Seemächte herangezogen, sondern auch die Mitstreiter in der Hierarchie im eigenen Empire oder die fremden ›Anderen‹, denen die Reisenden begegneten. Die Gegenüberstellung sollte, so wird in den englischen und niederländischen Seedokumenten ersichtlich, schlussendlich zum eigenen Vorteil ausfallen. Dazu gehörte insbesondere auch ein medial ausgetragener Wettstreit, ein Spiel mit (Un-)Eindeutigkeiten in Bezug auf Gewinn, Erfolg, Scheitern und Verlust maritimer Explorationsfahrten.

Die imperiale Konkurrenzsituation führte zu der Konstitution von *sea spots* im Sinne von »contested locations of knowledge«<sup>8</sup> – wobei *knowledge* hier nicht nur als klassisches ›Wissen‹ verstanden, sondern auch als eine Art *storage of ideas* gefasst wird, sich zusammensetzend aus Imaginationen, Erlebnissen, Ängsten und Hoffnungen. *Sea spots* sind Produkte diskursiver wie auch praktischer Aushandlungen. An ihnen (vor Ort) und über sie (medial) wurden Einfluss, Autorität und die eigene Rolle als See-, Handels- und Kolonialmacht verhandelt. Solche umkämpften Meeresräume besaßen dabei aber nicht durchgehend dieselben *storages of ideas*. Dies wird auch anhand der Auswahl an *sea spots* deutlich, die in der vorliegenden Arbeit thematisiert sind. Die Magellanstraße zeigt sich in kolonialpropagandistischen Pamphleten, auf Karten und in Reiseberichten als Brennpunkt maritimer und seehandelstechnischer Schiffsbewegungen. Als den Atlantik mit pazifischen Gewässern verbindende – und für die Seemächte

8 Den Begriff entlehne ich aus Figueroa, Marcelo F.: »Contested Locations of Knowledge: The Malaspina Expedition Along the Eastern Coast of Patagonia (1789)«. In: Kontler, Laszlo; Romano, Antonella; Sebastiani, Silvia; Török, Borbala Z. (Hrsg.): *Negotiating Knowledge in Early Modern Empires. A Decentered View*. New York; Basingstoke 2014, 129–152 und denke ihn hier auf eigene Weise weiter.

bisher einzige durchsegelbare – Seestraße fungierte sie im Sinne einer strategisch essentiellen Scharnierstelle bei Weltumsegelungen. Das Fretum Magellani war zugleich aber auch eine *Meerenge*, was heißt, dass die Ufer vom Gewässer aus teilweise in Sichtdistanz lagen. So entwickelte sich ein Wettkampf um die Oberhoheit über das Fretum, bei dem es um die Frage ging, wem es gelang oder eben nicht gelang, es zu fortifizieren und somit eine gewisse Zugangskontrolle über das Gewässer auszuüben. Zu beobachten und daraufhin zu verbreiten, wem es *nicht* gelang, schien in diesem medial ausgetragenen Wettstreit um Erfolg und Scheitern bereits auszureichen, um einen vorläufigen Sieg zu erringen, wie sich im Falle England gegen Spanien/Thomas Cavendish versus Pedro Sarmiento de Gamboa zeigt. Doch ging es nicht bloß um das Befestigen und stationäre Kontrollieren der Seestraße. Das Fretum Magellani stellte auch bezüglich seiner Durchfahrt einen sehr prekären und schwierig zu navigierenden ›Flaschenhals‹ dar. Dies war folglich der ideale *spot*, um als Schlüsselstelle auf Segelwettkämpfen zu figurieren; als Ort, an dem sich zeigte, wer nautisch top und ungestümen See(fahrts)bedingungen gewachsen war und wer somit im maritimen Geschäft an vorderster Front mitmischte. Ein eindruckliches Beispiel hierfür ist die *omvaart*-Regatta zweier niederländischer Kompagnien, deren Schiffe sich im Fretum Magellani ein- und überholten.

Eine andere Rolle nehmen die in den hier untersuchten Reiseberichten sehr ausführlich thematisierten Inseln und die sie umgebenden Gewässer im südpazifischen Meer ein. Wie vor allem repräsentative Kartenwerke suggerieren, die von den Herausgebern als Frontispize der Reiseberichte gewählt wurden, hielten solche Inseln die ›Spur‹ der Segelschiffe auf dem großräumigen Pazifik zusammen. Auf praktischer Ebene fungierten sie für die Crews als Zwischenstationen, an denen sie sich mit Frischwasser und Proviant eindecken konnten. Die Gewässer, welche die Inseln umgaben, waren zumeist von starkem Wellengang geprägt, von Untiefen und unter dem Wasser verborgenen Korallenriffen. Ein einfaches Anlanden ereignete sich demzufolge selten. So mussten die Seeleute nicht nur ihr Schiff, sondern auch ihr Beiboot oft noch vor dem insularen Festland verlassen, um schwimmend oder watend anzukommen. Anders als die Engländer und Niederländer hatten die Indigenen, die die Seefahrer an diesen Inseln antrafen, keine Probleme, das Gewässer zu handhaben. Die Begegnung mit insulanischen Indigenen löste daher eine Konfrontation zwischen dem europäischen, durch die Kunst der Fernnavigation geprägten seefahrerischen Verständnis und einem – aus dieser Sicht – komplett anderen Umgang mit dem Meer aus. Diese in den Reiseberichten erwähnte Gegenüberstellung fand daraufhin bei der Edition der

Journale eine ausführliche Bearbeitung – anhand von Kupferstichen, Subskriptionen und Marginalien wurde an der Narrativierung der Vergleichssituation gefeilt: Die Schwerfälligkeit niederländischer Segelschiffe wurde zur gefestigten Beständigkeit umgedeutet, das europäische Schiff an sich zur machtvollen Metapher und die Schwimmfähigkeiten der Indigenen zu einem negativen Alteritätsmerkmal stilisiert. Dieser Vergleich zweier aquatischer Episteme – und damit auf gewisse Weise auch das Lenken der Aufmerksamkeit des Lesers von den Uferzonen weg und auf die dort sich bewegenden unzivilisierten ›Fremden‹ hin – schien für die Expeditionsgeldgeber sowie die Editoren vonnöten, um die niederländischen und englischen Pazifikseefahrten schlussendlich dennoch als souverän gemeisterte darstellen zu können. Es rückte so in den Hintergrund, dass die wichtigen pazifischen Inselgewässer auf dem Weg zu den Molukken weiterhin prekäre *spots* des Nicht-Ankommens blieben.

Das Eismeer in der Arktis schließlich ist ein maritimer Möglichkeitsraum, über den kolonial-merkantile sowie expansionistische Wünsche und Projektionen besonders gut sichtbar werden. Da die arktische See bis in die 1570er-Jahre noch kaum von Europäern besegelt worden war, markierte das Nordpolarmeer den idealen Ort, um in der Imagination der angehenden Seemächte mit verheißungsvollen *sea spots* besetzt zu werden. Dies war vor allem in England der Fall, wo eine intensive Diskussion um die Befahrbarkeit der Arktis einsetzte. Kartografische Werke zeichneten dabei hypothetische Seestraßen vor und klimatheoretische Schriften reflektierten die Auswirkungen der Kälte – sowohl auf die Seefahrer als auch auf die Möglichkeit im Eis existierender Ressourcen. Handels- und wirtschaftstheoretische Versprechungen wurden unter Kaufleuten, aber auch besonders enthusiastisch am englischen Hof erörtert. Das kartografische und klimatheoretische Eröffnen eines Möglichkeitsraums ging dabei mit der klaren Aufforderung zu seiner Erkundung einher. Das Eismeer wurde zu einem »thing to be discovered«.<sup>9</sup> In diesem Zuge konkretisierten sich die Verheißungen: Neben den sich fortsetzenden Hoffnungen auf eine die iberische Einflussphäre umgehende Nordwestpassage nach Cathay und den Molukken kristallisierten sich zunehmend auch Wünsche heraus, im hohen Norden ein eigenes *frozen eldorado* zu entdecken, das den Engländern den Gewinn des Edelmetallabbaus bescheren würde. Die Ausstrahlungskraft des arktischen *sea spots* mit dem bezeichnenden Namen ›Meta Incognita‹ zeigte sich dabei so groß, dass in England

9 »George Gascoigne Esquire to the Reader«. In: Gilbert, *Discourse* (1576), in Quinn (1967), 133. [Hervorhebung F. H.]

bereits mit dem Bau von Schmelzöfen begonnen worden war, noch bevor die ersten Schiffe mit schwerer Erzladung nach London eingefahren waren. Auch wenn viele Hoffnungen daraufhin enttäuscht wurden, generierten die Fahrten in die Arktis einen eindrucklichen Umfang an Aufzeichnungen, die diesen Raum in Europa präsent machten und in den Expansionsdiskurs integrierten. Die Eigenheiten und Besonderheiten eines gefrorenen Meeres wurden schriftlich und in Skizzen entworfen. Es ereigneten sich Wissensakkumulationsprozesse im und auf dem Eismeer: Die Seefahrer stellten Experimente mit Eisbergen und -schollen an, die schließlich in unterschiedlichen Medien – Reiseberichten, hydrografischen Schriften, Globen, Karten – publiziert wurden. Dieses Sammeln von Wissen fand dabei teilweise unter ärgsten Bedingungen statt, was von den englischen Seeleuten, den Explorationsausstattern und den Editoren wirkmächtig kommuniziert und inszeniert wurde. So hatten der arktische *sea spot* und seine mediale Verarbeitung ein Element mit den anderen hier untersuchten *spots* gemein, es galt: *difficiliora pulchriora*. Erneut im narrativen Duktus des imperialen Vergleichs versuchte sich England durch die Vermarktung der Befahrung der Arktis als herausstehende Seemacht zu positionieren und sich mit den iberischen Seemächten, aber auch mit den ebenfalls neu aufsteigenden Niederlanden in Beziehung zu setzen. Schlussendlich war es die Heimkehr von all diesen Seefahrtsrapazzen, welche es erlaubte, die Aufzeichnungen und *Topografien* der Meere auf den Markt zu bringen – wie die eindruckliche Inszenierung der Ankunft des Schiffes *Gabriel* zeigt, das auf der von Menschenmassen flankierten Themse mit einem Globus als Galionsfigur an ihrem Bugspriet nach London einsegelte.

Die hier thematisierten *sea spots* spiegeln ein Punkteraster imperialer Präsenz – oder, noch häufiger: imaginiertes und projiziertes imperialer Präsenz. Sie alle zusammen bilden zudem ein Punkteraster eines um 1600 im Entstehen begriffenen maritimen Wissenskorporus.<sup>10</sup> Im Zuge der frühen europäischen Expansions- und Kolonisationsphase gewannen nicht bloß terrestrische Räume an Bedeutung, sondern – und auf das Engste mit ihnen verflochten – auch maritime Räume. Eine Geschichte der frühen Kolonialreiche hat folglich beide zu

10 Wobei noch einmal zu betonen ist, dass die hier erwähnten und behandelten *sea spots* eine Auswahl darstellen. Die vorliegende Arbeit hat sich auf niederländische und englische Explorationen um 1600 konzentriert. Eine Ergänzung dieser Untersuchung durch die Analyse anderer Quellen wie beispielsweise Dokumente aus dem Kontext maritimer Handelstätigkeit oder der Piraterie brächte unbestritten weitere interessante *sea spots* hervor, die dieses Raster ergänzten. Auch eine zeitliche Verschiebung des Analysefokus würde mit Sicherheit weitere gewinnbringende Resultate hervorbringen beziehungsweise hier erzielte Forschungsergebnisse bestätigen.

berücksichtigen, wie auch die Geschichte(n) der Meere nicht an den Grenzen zwischen Land und See innehalten und gerade hybride Übergangszonen in den Blick nehmen sollte(n). So zeigt sich explizit an den hier thematisierten *sea spots* die Verbindung von Meer und Land – es sind Meerengen und Ufergebiete, die besondere Wichtigkeit im frühneuzeitlichen Seefahrts- und Kolonialdiskurs erlangten, ebenso wie Zonen im Eismeer, die an sich bereits das rein Fluide der Meere in Frage stellen, sich einer klaren Grenzziehung zwischen fest und flüssig entziehen und damit ganz spezifische Möglichkeiten bieten. Dass *sea spots* heute nicht im Mindesten an Aktualität verloren haben, zeigt nicht zuletzt die aktuelle (ökonomische, ökologische und politische) Diskussion um die Arktis auf.

Was den in der vorliegenden Arbeit geprägten Begriff der *sea spots* im Besonderen auszeichnet, ist seine im Lexem *spot* mitschwingende Konnotation des »feature or part with a particular quality«,<sup>11</sup> die die Berücksichtigung individueller maritimer Qualitäten, wie sie in den Quellen verhandelt werden, und damit die Materialität der Meere hervorhebt. Während es an sich eine noch eher junge Forschungsrichtung ist, die Meere als Kontaktzonen in den Blick zu nehmen, indem erst im Zuge des vor einigen Jahren lancierten *oceanic turn* die verbindende Eigenschaft maritimer Räume so richtig intensiv als Anregung für die Untersuchungen einer disziplinenübergreifenden Globalgeschichte genutzt wurde, bedeutet die Fokussierung auf die eigenständige Materialität der Meere eine noch aktuellere, erst im Entstehen begriffene Entwicklung. Doch es ist ein starker und von vielen Disziplinen mit Enthusiasmus aufgegriffener Trend. Denn den Forschenden wird zunehmend die Notwendigkeit bewusst, die globalgeschichtliche, Austauschprozesse betonende Perspektive mit der Forderung zusammenzubringen, die Meere als von den historischen Akteuren dieser Austauschprozesse erlebte, erfasste, imaginierte und sinnlich erfahrene *sites of intellection* zu verstehen, um die Analysen gewinnbringend vorantreiben zu können. Indem die vorliegende Arbeit gerade dies umsetzt, das heißt, die Prozesse der europäischen Expansion untersucht, dabei aber unter die (Verbindungs-) Oberfläche der Meere blickt und deren Materialität und Mehrdimensionalität hervorhebt (somit nicht bloß über die Grenzen hinaus, sondern auch unter die Oberfläche geht), beschäftigt sie sich mit den mitunter aktuellsten Fragen der historischen Meeresforschung und bewegt sich in interessanten Schnittmengen zwischen Wahrnehmungs-, Wissens-, Expansions- und Meereshistorie.

<sup>11</sup> Artikel »Spot« in: COED (<sup>12</sup>2011), 1397.

## 8 Literaturverzeichnis

### 8.1 Quellen

#### Archivalien

Kew, The National Archives (NA):

E 164/35: Exchequer: King's Remembrancer: Miscellaneous Books, Series I. Accounts, with subsidiary documents, of Michael Lok, treasurer, of first, second and third voyages of Martin Frobisher to Cathay by the north-west passage. 1576–1578.

London, The British Library (BL):

Cartographic Items Cotton MS. Otho e.VIII.art.16.fol.77.: Some directions for a voyage to Cathay by the North Seas, signed John Dee; with a small chart. May 15, 1580.

#### Edierte/gedruckte Quellen

Adelung, Johann C. (Hrsg.): *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 1768.

Best, George: *A True Discourse of the Late Voyage of Discoverie, for the Finding of a Passage to Cathaya, by the Northweast, Under the Conduct of Martin Frobisher Generall.* Imprinted by Henry Bynnyman. London 1578.

»Bill for Maps and Nautical Instruments«. Ediert in Collinson, Richard (Hrsg.): *The Three Voyages of Martin Frobisher, in Search of a Passage to Cathaia and India by the North-West, A. D. 1576–8, Reprinted from the First Edition of Hakluyt's Voyages, With Selections from Manuscript Documents in the British Museum and State Paper Office.* New York 1963, ix–xi.

Bourne, William: *A Regiment for the Sea: Conteyning most profitable Rules, Mathematical experiences, and perfect knowledg of Nauigation [...]: most needefull and necessairie for all Seafaring men and Trauellers, as Pilotes, Mariners, Marchants [...].* Imprinted at London by Thomas Hacket, and are to be solde at his shop in the Royall Exchaunge, at the Signe of the Greene Dragon. London 1574. Ediert in Taylor, Eva G. R. (Hrsg.): *A*

- Regiment for the Sea and Other Writings on Navigation by William Bourne of Gravesend, a Gunner (c. 1535–1582)*. Cambridge 1963, 115–281.
- Bry, Theodor de; Bry, Johann Israel de (Hrsg.): *America*. 13 Bde. Frankfurt am Main; Oppenheim 1590–1634.
- Bry, Johann Theodor de; Bry, Johann Israel de (Hrsg.): *India Orientalis*. 12 Bde. Frankfurt am Main; Oppenheim 1597–1630.
- Claesz, Cornelis (Hrsg.): *Coppe, ouergeset wt de Engelsche taele in onse Nederlandsche spraecke, gheschreuen aen milore Tresorier. Van mr. Thomas Candische [...], weleke in september [...] 1588, met zijne schepen [...] ingbecomen is in Pleymuyt*. Amsterdam 1589.
- Claesz, Cornelis (Hrsg.): *Beschryvinge vande overtreffelijcke ende wydt-vermaerde Zeevaerdt vonden Edelen Heer ende Meester Thomas Candish, met drie Schepen uytghevaren den 21. Julij, 1586, ende met een Schip wederom ghekeert in Pley-mouth, den 9. September 1588. [...] Beschreven door eenen die daer mede inde Vlote gheweest is*. Amsterdam 1598.
- Collinson, Richard (Hrsg.): *The Three Voyages of Martin Frobisher, in Search of a Passage to Cathaia and India by the North-West, A. D. 1576–8, Reprinted from the First Edition of Hakluyt's Voyages, With Selections from Manuscript Documents in the British Museum and State Paper Office*. New York 1963.
- »Comysson instructions to Master Furbusher to goo to sea, Anno 1578«. Ediert in McDermott, James (Hrsg.): *The Third Voyage of Martin Frobisher to Baffin Island 1578*. London 2001a, 58–63.
- Cortés, Martin: *The Arte of Nauigation [...]. Translated out of Spanyshe into Englyshe by Richard Eden*. Imprinted at London: In Powles Church yarde, by Richard Juge, printer to the Quenes maiestie. London 1561.
- Davis, John: »The Second Voyage attempted by Master John Davis for the Discoverie of the North-west Passagex«. Ediert in Markham, Albert H. (Hrsg.): *The Voyages and Works of John Davis the Navigator*. New York 1970, 15–31.
- Davis, John: »A Traverse-Book made by M. John Davis in his third voyage for the discoverie of the Northwest passage. Anno 1587«. Ediert in Markham, Albert H. (Hrsg.): *The Voyages and Works of John Davis the Navigator*. New York 1970, 49–58.
- Davis, John: *The Worldes Hydrographical Discription. Wherein is proved not onely by Auctoritie of Writers, but also by late experience of Travellers and Reasons of Substantiall Probabilitie, that the Worlde in all his Zones, Clymates, and places, is habitable and inhabited, and the Seas lie likewise universally navigable without any naturall annoyance to hinder the same, Whereby appears that from England there is a short and speedie passage into the South Seas, to China, Molucca, Philippina, and India, by Northerly Navigation. To the Renowne, Honour, and Benifit of Her Majesties State and Communalitie*. Published by J. Davis of Sandrug by Dartmouth, In the Countie of Devon, Gentleman. Anno 1595, May 27. London 1595.
- Davis, John: »A briefe Relation of Master John Davis, chiefe Pilot to the Zelanders in their East-India Voyage, departing from Middleborough the fiteenth of March, Anno 1598«. Ediert in Markham, Albert H. (Hrsg.): *The Voyages and Works of John Davis the Navigator*. New York 1970, 132–156.
- Davis, John: *The Seamans Secrets [...] Newly corrected by the author Iohn Davis [...]*. London

- <sup>3</sup>1607. Ediert in Markham, Albert H. (Hrsg.): *The Voyages and Works of John Davis the Navigator*. New York 1970, 229–337.
- Decker, Adolph: »Ordentliche vnd Außführliche Beschreibung [...]«. In: de Bry/Merian *America XVI* (1630), 59–68.
- Dee, John: »Mathematicall Preamble«. In: Billingsley, Henry (Hrsg.): *The Elements of Geometry of the Most Auncient Philosopher Euclide of Megara [...]*. London 1570, unpaginiert.
- Dee, John: *General and rare memorials pertayning to the perfect arte of navigation*. London 1577.
- Ellis, Thomas: *A True Report of the Third and Last Voyage Into Meta Incognita: Atchieved by the Worthie Capteine, M. Martine Frobisher Esquire, Anno. 1578*. Published by Thomas Dawson. London 1578.
- Engelbrecht, Willem A.; Herwerden, Pieter J. van (Hrsg.): *De ontdekkingsreis van Jacob Le Maire en Willem Cornelisz. Schouten in de jaren 1615–1617. Journalen, documenten en andere bescheiden*. 2 Bde.'s-Gravenhage 1945.
- Fenton, Edward: »Log for the Ship *Judith*« (1578). Ediert in McDermott, James (Hrsg.): *The Third Voyage of Martin Frobisher to Baffin Island 1578*. London 2001a, 137–176.
- Fox, Luke: *North-west Fox; or, Fox from the North-West Passage [...]*. London 1635.
- Garcie, Pierre de: *Le grant routtier pilotage et encreage de mer*. Rouen 1545.
- Gilbert, Humphrey: *A Discourse of a Passage to Cataia*. London 1576. Ediert in Quinn, David B. (Hrsg.): *The Voyages and Colonising Enterprises of Sir Humphrey Gilbert*. Vol. I. Nendeln 1967, 129–165.
- Hakluyt, Richard: »Instructions for the North-East Passage by Richard Hakluyt, Lawyer, 1580«. Ediert in Tylor, Eva G. R. (Hrsg.): *The Original Writings & Correspondences of the Two Richard Hakluyts*. Vol I. Nendeln 1967, 147–158.
- Hakluyt, Richard: »A Discourse of the Commodity of the Taking of the Straight of Magellan, 1580«. Ediert in Tylor, Eva G. R. (Hrsg.): *The Original Writings & Correspondences of the Two Richard Hakluyts*. Vol I. Nendeln 1967, 139–146.
- Hakluyt, Richard: *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 Years*. 12 Vols. James MacLehose. Glasgow 1903–1905.
- Hall, Christopher: »Ship's Log« (1578). Ediert in McDermott, James (Hrsg.): *The Third Voyage of Martin Frobisher to Baffin Island 1578*. London 2001a, 105–131.
- Hernandez, Tomé: »Declaration which, by Order of the Viceroy of Peru, Don Francisco de Borja, Prince of Esquilache, Tomé Hernandez made before a Notary respecting what happened in the settlements founded in the Strait of Magellan by Pedro Sarmiento de Gamboa [1620]«. Ediert in Markham, Clements R. (Hrsg.): *Narratives of the Voyages of Pedro Sarmiento de Gamboa to the Straits of Magellan*. London 1895, 352–375.
- Ijzerman, Jan W. (Hrsg.): *De reis om de wereld door Olivier van Noort 1598–1601*. 2 Bde.'s-Gravenhage 1926.
- »Instructions giuen to the Masters and Mariners to be [...] obserued in and about this Fleete, passing this yeere 1557, towards the Bay of S. Nicholas in Russia«. Ediert in

- Morgan, Edward D.; Coote, Charles H. (Hrsg.): *Early Voyages and Travels to Russia and Persia by Anthony Jenkinson and other Englishmen*. Vol. I. New York 1963, 7–10.
- James, Thomas: *The Strange and Dangerous Voyage of Captaine Thomas James, in his intended Discouery of the Northwest Passage into the South Sea VVherein the Miseries Indvred, Both Going, Wintering, Returning; & the Rarities observed, both Philosophicall and Mathematicall, are related in this Journall of it. Published by His Maiesties command. To which are added, A Plat or Card for the Sayling in those Seas. Divers little Tables of the Author's, of the Variation of the Compass, &c. VVith An Appendix concerning Longitude, by Master Henry Gellibrand, Astronomy Reader, of Gresham Colledge in London. And An Aduise concerning the Philosophy of these late Discoueryes, By W. W.* Printed by John Legatt, for John Partridge. London 1633.
- Jan, John: »The First Voyage of Master John Davis, undertaken for the Discoverie of the Nort-west Passage, by John Jane«. Ediert in Markham, Albert H. (Hrsg.): *The Voyages and Works of John Davis the Navigator*. New York 1970, 1–14.
- Jan, John: »The Third Voyage North-westward made by John Davis«. Ediert in Markham, Albert H. (Hrsg.): *The Voyages and Works of John Davis the Navigator*. New York 1970, 39–48.
- Jane, John: »The last voyage of the worshipfull M. Thomas Candish, esquire, intended for the South sea, the Philippinas, and the coast of China, with 3 tall ships and two barks. Written by M. John Jane, a man of good observation, imployed in the same, and many other voyages [1593]«. Ediert in Markham, Albert H. (Hrsg.): *The Voyages and Works of John Davis the Navigator*. New York 1970, 93–128.
- Jansz, Barent: *Wijldloopigh verhael vande machtige Scheeps Armade, toegerust byde moghende E. Heeren Staten Generael der vereenighde Nederlandtsche Provintien [...]*. Amsterdam 1600.
- Jansz, Barent: »Historische Relation Oder Eygendtliche vnd wahrhafftige Beschreibung/ alles deßjenigen so den 5. Schiffen/welche im Junio deß 1598. Jars/zu Rotterdam abgefertiget worden/mit dem Vorhaben/durch das Fretum Magelanum, nach den Molukischen Inseln zufahren/auff der Reyse/biß auff den 7. September deß 1599. Jars begegnet«. In: *de Bry America IX* (1601), 3–72.
- Jenkinson, Anthony: »To the Quenes Moste Excellente Maiestie [1565]«.« Petition relating to the North-East Passage. Anthony Jenkinson to the Queen. Ediert in Morgan, Edward D.; Coote, Charles H. (Hrsg.): *Early Voyages and Travels to Russia and Persia by Anthony Jenkinson and other Englishmen*. Vol. I. New York 1963, 159–166.
- Jones, John W. (Hrsg): *Divers Voyages [...]*. New York 1971.
- Léry, Jean de: »Schiffart in Brasilien in America, darinn deß Autoris Reyß/auch viel frembde Thier vnd Gewächs/den vnseren gantz vnbekandt/beschrieben werden«. In: *de Bry America III* (1593), 93–285.
- Linschoten, Jan Huygen van: *Reysgheschrift van de Navigatien der Portugaloyers in Orienten [...]*. Amsterdam 1595.
- Linschoten, Jan Huygen van: *Voyagie, ofte schip-vaert, van Ian Huyghen van Linschoten van by Noorden om langes Noorvvegen de Noortcaep, Laplant, Vinlant, Ruslandt, de VVitte Zee,*

- de custen van Candenoës, Svvetenoës, Pitzora, &c. door de strate ofte engte van Nassau tot voorby de Revier Oby [...] anno 1594. en 1595.* Franeker 1601.
- Lok, Michael: »East India by the Northwestw[ard]« (1576). Ediert in Collinson, Richard (Hrsg.): *The Three Voyages of Martin Frobisher, in Search of a Passage to Cathaia and India by the North-West, A. D. 1576–8, Reprinted from the First Edition of Hakluyt's Voyages, With Selections from Manuscript Documents in the British Museum and State Paper Office.* New York 1963, 79–87.
- »List of Adventurers« (1578). Ediert in McDermott, James (Hrsg.): *The Third Voyage of Martin Frobisher to Baffin Island 1578.* London 2001a, 55–57.
- Lok, Michael: »The doynges of Captaine Furbusher; Amonges the Companyes busynes«. In: McDermott, James (Hrsg.): *The Third Voyage of Martin Frobisher to Baffin Island 1578.* London 2001a, 71–102.
- Maire, Jacob Le: *Spieghel Der Australische Navigatie [...].* Amsterdam 1622.
- Major, Richard H. (Hrsg.): *The Voyages of the Ventian Brothers, Nicolò & Antonio Zeno, to the Northern Seas, in the XIVth Century.* New York 1964.
- Markham, Albert H. (Hrsg.): *The Voyages and Works of John Davis the Navigator.* New York 1970.
- Markham, Clements R. (Hrsg.): *The Voyages of William Baffin, 1612–1622.* London 1881.
- Markham, Clements R. (Hrsg.): *Narratives of the Voyages of Pedro Sarmiento De Gamboa to the Straits of Magellan.* London 1895.
- Markham, Clements R. (Hrsg.): *Early Spanish Voyages to the Strait of Magellan.* Nendeln 1967.
- McDermott, James (Hrsg.): *The Third Voyage of Martin Frobisher to Baffin Island 1578.* London 2001a.
- Medina, Pedro de: *Arte de nauegar.* Valladolid 1545.
- Medina, Pedro de: *The Arte of Nauigation [...]. And nowe newly translated out of Spanish into English by John Frampton.* By Thomas Dawson, dwelling at the three Cranes in the Vinetree, and there to be solde. London 1581.
- Medina, Pedro de: *De Zeevaert oft Comste van ter Zee te varen.* Antwerpen 1580.
- Merian, Matthäus (Hrsg.): *America.* Teil 14. Frankfurt am Main; Hanau 1630.
- Morgan, Edward D.; Coote, Charles H. (Hrsg.): *Early Voyages and Travels to Russia and Persia by Anthony Jenkinson and other Englishmen.* 2 Vols. New York 1963.
- Munk, Jens: *Navigatio Septentrionalis: That is a Relation or Description of a Voyage in Search of the North-West Passage [...].* Copenhagen 1624.
- [Neck, Jacob C. van; Warwijck, Wybrand van]: *Journael ofte Dagb-register, inhoudende een waerachtigh verhael, ende Historische vertellinge vande reyse, ghedaen door de acht schepen van Amsterdamme, onder 't beleydt van Iacob Cornelisz. Neck. Als Admiraal, ende Wybrandt van Warwijck, als Vice-admiraal, van Amsterdam gheseylt in den jare 1598. den eersten dagh der Maent Martij. Van hare zeylagie ende ghedenckwardighste zaken ende gheschiedenissen, hun op de voorsz. Reyse bejeghent. Midtsgaders sekere afbeeldinghen van eenighe Eylanden, voghels ende ghedierten, ende van den handel ende wandel ende maniere van leven, ende de Zeevaert der inghesetene vande Molucken ende andere omliggende Eylanden.* Amsterdam 1600.

- [Neck, Jacob C. van; Warwijck, Wybrand van]: »Eygntlicher Bericht vnd warhafftige Beschreibung der gantzen vollkommenen Reyse oder Schiffart/so die Holländer mit Acht Schiffen in die Orientalische Indien/sonderlich aber in die Javanische und Molukische Inseln/als Bantam, Banda, vnd Ternate, &c. gethan haben/welche von Amsterdam abgefahren im Jahr 1598. vnd zum Theil Anno 1599. zum Theil aber in Jüngst abgelauffenen 1600. Jahr/mit grossem Reichthumb von Pfeffer/Muscaten/Negelein/vnd anderer köstlichen Würtz/wider anheym gelanget. [...] Sampt zierlicher Abbildung der fürnembsten Inseln/Stätte/Wasserströme [...].« In: *de Bry India Orientalis V* (1601), 1–66.
- Nicholas, Thomas: *The Pleasant Historie of the Conquest of the VVeast India, now called new Spayne, Atchieued by the vworthy Prince Hernando Cortes Marques of the valley of Huaxacac, most delectable to Reade: Translated out of the Spanishe tongue, by T. N. Anno 1578.* Imprinted at London by Henry Bynneman. London 1578.
- Noort, Olivier van: *Extract oft kort verhael wr het groote Journael [...]*. Rotterdam 1601.
- Noort, Olivier van: *Beschryvinghe vande Voyagie om den geheelen Werelt Cloot, ghedaen door Olivier van Noort van Utrecht, Generael over vier Schepen [...], om the gaen door de Strate Magellanes, the handelen langhs de Custen van Cica Cili ende Peru, om den gantschen Aerden Cloot om te zeylen, ende door de Moluckes wederom thuys te comen. [...]. Daer in dat vertelt wort zyne wonderlijcke avontueren, ende in verscheyden Figueren afghebeelt, vele Vremdigheden dat hem is bejegend, 't welck hy ghesien, ende dat hem wedervaren is.* Rotterdam; Amsterdam 1602.
- Noort, Olivier van: »Warhafftige vnd eygentliche Beschreibung der langwirigen/sörglichen vnd gefährlichen Schiffarth/so Oliuier von Nort/General Oberster vber 4. Schiffe/auff welchen 248. Mann/mit Kriegsrüstung vnd Profiandt nach Notturfft wol versehen gewesen/durch das gefehrliche Fretum Magellanum, vmb die gantze Kugel der Welt in dreyen Jaren/wunderbarlich gethan vnd verrichtet hat/darinn alles/so im diese zeit vber begegnet/vmbständiglich auffgezeichnet/vnd erzehlet worden«. In: *de Bry America IX Additamentum* (1602), 3–130.
- Polter, Richard: *The Pathway to perfect Sayling [...]. Published for the common good of all maisters, pilots, and other seamen whatsoeuer.* Printed by Edward Allde for Iohn Tappe, and are to be solde at his shop on Tower-Hill neere the Bul-warke Gate. London 1605.
- Poza, Andrés de: *Hydrografia a más curiosa que hasta aquí ha salido a luz, en que demás de un derrotero general, se enseña la navegación por altura y derrota, y la del Este Oeste [...]*. Bilbao 1585.
- Prettie, Francis: *The admirable Voyage of M. Thomas Candish esquire into the South Sea, and so round about the circumference of the whole earth, begun in the yere 1586, and finished 1588.* London 1588.
- Prettie, Francis: »Eygentliche beschreibung der Schiffahrt/die Thomas Candish/ein Edelmann auß Engellandt/vmb den gantzen Erdbodem gethan hat/angefangen im Jar deß Herren 1586. vnd volbracht Anno 1588. beschrieben durch H. Franciscum Prettie, so in dieser Schiffahrt persönlich mit gewesen/vnd dieselbe neben andern hatt vollenden helffen«. In: *de Bry America VIII* (1599), 1–48.
- Purchas, Samuel: *Hakluytus Posthumus or Purchas his Pilgrimes. Contayning a history of the*

- world in sea voyages & land-travells, by Englishmen & others. Wherein Gods wonders in nature and providence, the actes, artes, varieties, & vanities of men, with a world of the worlds rarities, are by a world of eyewitnesse-authors, related to the world. Some left written by M. Hakluyt at his death. More since added. His also perused & perfected. All examined, abbreviated with discourse. Adorned with pictures and expressed in mapps. In fower parts. Each containing five bookes.* London 1625.
- Quinn, David B. (Hrsg.): *The Voyages and Colonising Enterprises of Sir Humphrey Gilbert*. 2 Vols. Nendeln 1967.
- Quiros, Pedro Fernandez de: »Narrative of the Second Voyage of the Adelantado Alvaro de Mendana, by the Chief Pilot«. In: Markham, Clements R. (Hrsg.): *The Voyages of Pedro Fernandez de Quiros, 1595 to 1606*. Vol. I. London 1904, 3–146.
- Raleigh, Walter: »Of the Art of Warre by Sea [1608–1610?].« Ediert in Lefranc, Pierre: *Sir Walter Raleigh Ecrivain. L'Œuvre et les Idées*. Paris 1968, Appendice D, 596–601.
- Sarmiento de Gamboa, Pedro: »Concise Narrative by Pedro Sarmiento de Gamboa, Governor and Captain-General of the Strait of the Mother of God, formerly called the Strait of Magellan, and of the settlements made and which may be made for his Majesty [1589].« Ediert in Markham, Clements R. (Hrsg.): *Narratives of the Voyages of Pedro Sarmiento de Gamboa to the Straits of Magellan*. London 1895, 226–351.
- Schouten, Willem: *Journal Ofte Beschrijvinghe van de wonderlicke reyse, ghedaen door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn, inde Jaeren 1615. 1616. en 1617. Hoe hy bezuyden de Strate van Magellanes een nieuwe Passagie tot inde groote Zuydsee ontdeckt, en voort den gheheelen Aerdkloot omgheseylt, heeft. Wat Eylanden, vreemde wolcken en wonderlicke avontueren hem ontmoet zijn*. Amsterdam 1618.
- Schouten, Wilhelm: »Tag Register Oder Eigendliche Beschreibung der wunderbarlichen Reyse/welche ein Holländer Wilhelm Schouten von Horn/innerhalb dreyen Jahren/nemlich 1615. 1616. 1617. verrichtet hat. Wie er den gantzen Erdboden vmbsegelt/vnd gegen Mittag der Magellanischen Strassen eine neuwe in die Süder See erfunden habet«. In: *de Bry America XI* (1619), 1–35.
- Settle, Dionyse: *A True Reporte of the Laste Voyage Into the West and Northwest Regions, &c. 1577. Worthily Atchieued by Capteine Frobisher of the Sayde Voyage the First Finder and Generall*. London 1577.
- Spilbergen, Joris van: *Oost ende West-Indische Spiegel Der 2. Leste Navigatien/ghedaen inden Jaeren 1614. 15. 16. 17. ende 18. [...] in wat gestalt Ioris van Speilbergen door de Magellanes de werelt rontom geseylt heest [...]*. Leiden 1619. Ediert in Warnsinck, Johan C. (Hrsg.): *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen 1614–1617*. Eerste Deel. 's-Gravenhage 1943, 1–141.
- Spilbergen, Joris van: »Warhafftige Beschreibung der wunderbaren Schifffahrt, so Georgius von Spielbergen als von der Niederländischen Indianischen Societet bestellter Oberster vber sechs Schiffe, durch die Magellanische Strasse, vnd in die Suder See, vom Jahr 1614. biß in das 1618. Jahr verrichtet. In welcher die neue Schifffahrt durch die Suder See, auch viel unbekante Landschafften, Inseln vnd Völcker, neben allem was ihm auff derselben Reyse fürkommen vnd zu handen gangen«. In: *de Bry America XI Appendix* (1619), 5–38.

- Stevin, Simon: *De havenvinding*. Tot Leyden: in de Druckereye von Plantiin, by Christoffel van Ravelenghien. Leiden 1599.
- Taylor, Eva G. R. (Hrsg.): *A Regiment for the Sea and Other Writings on Navigation by William Bourne of Gravesend, a Gunner (c. 1535–1582)*. Cambridge 1963.
- Taylor, Eva G. R. (Hrsg.): *The Original Writings & Correspondences of the Two Richard Hakluyts*. 2 Vols. Nendeln 1967.
- Thorne, Robert: »A Declaration of the Indies and Landes discovered and subdued vnto the Emperour and the king of Portugale [...]«. In: Hakluyt, Richard: *Divers Voyages Touching the Discouery of America and the Ilands Adjacent [...]*. London 1582. Ediert in Jones, John W. (Hrsg.): *Divers Voyages [...]*. New York 1971, 27–32.
- Thorne, Robert: »The Booke Made by the Right Worshipful Master Robert Thorne, in the Yeere 1527, in Siuill, to Doctor Ley, Lord Ambassador for King Henrie the Eight [...]«. Ediert in: Jones, John W. (Hrsg.): *Divers Voyages [...]*. New York 1971, 33–54.
- Veer, Gerrit de: *VVaerachtighe Beschryvinghe van drie sylagien, ter werelt noyt soo vreemt behoort [...]* Amsterdam 1598. Ediert in Naber, L'Honoré (Hrsg.): *Reizen van Willem Barents, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijp en anderen naar het Noorden (1594–1597)*. Eerste Deel. 's-Gravenhage 1917, 1–178.
- Veer, Gerrit de: »Drey Schifffahrten der Holländer [...], durch das Mitnächtingsche, oder Eißmeer, darinnen viel vnerhörte Ebentewer«. In: de Bry *India Orientalis III* (1599), 173–234.
- Veer, Gerrit de: *The true and perfect description of three voyages, so strange and wonderfull [...] by the ships of Holland and Zeeland*. London 1609.
- Waghenaer, Lucas W.: *T'eerste deel vande Spieghel der zeevaardt [...]*. Christoffel Plantijn. Leiden 1584.
- Warnsinck, Johan C. M. (Hrsg.): *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen 1614–1617*. 2 Bde. 's-Gravenhage 1943.
- Wieder, Frederick C. (Hrsg.): *De reis van Mahu en de Cordes Door de Straat van Magalhaes naar Zuid-Amerika en Japan 1598–1600*. 3 Bde. 's-Gravenhage 1923–25.

## 8.2 Forschungsliteratur

- Abulafia, David (Hrsg.): *Mittelmeer. Kultur und Geschichte*. Stuttgart 2003.
- Abulafia, David: *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*. Oxford 2011.
- Abulafia, David: *Das Mittelmeer. Eine Biographie*. Frankfurt am Main 2013.
- Amrith, Sunil S.: *Crossing the Bay of Bengal. The Furies of Nature and the Fortunes of Migrants*. Cambridge; London 2013.
- Anderson, Jon; Peters, Kimberley (Hrsg.): *Water Worlds: Human Geographies of the Ocean*. Farnham 2014.
- Andrews, Kenneth R.: *Trade, Plunder and Settlement. Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480–1630*. Cambridge 1999 [1984].
- Angster, Julia: *Erdbeeren und Piraten. Die Royal Navy und die Ordnung der Welt 1770–1860*. Göttingen 2012.

- Armitage, David: *The Ideological Origins of the British Empire*. Cambridge 2000.
- Armitage, David: »The Red Atlantic«. In: *Reviews in American History* 29 (2001), 479–486.
- Armitage, David: »The Elephant and the Whale: Empires of Land and Sea«. *Journal for Maritime Research* 9 (2007), I, 23–36.
- Armitage, David: »Three Concepts of Atlantic History«. In: Armitage, David; Braddick, Michael J. (Hrsg.): *The British Atlantic World, 1500–1800*. Basingstoke 2009, 13–29.
- Armitage, David; Bashford, Alison: »Introduction: The Pacific and its Histories«. In: Armitage, David; Bashford, Alison (Hrsg.): *Pacific Histories: Ocean, Land, People*. Basingstoke 2014, 1–26.
- Armitage, David; Guldi, Jo: *The History Manifesto*. Cambridge 2014.
- Armstrong, Terence; Roberts, Brian: *Illustrated Ice Glossary*. Cambridge 1956.
- Armstrong, Terence E.: »The Arctic«. In: Quinn, David B. (Hrsg.): *The Hakluyt Handbook*. Vol. I. London 1974, 254–260.
- Ash, Eric H.: *Power, Knowledge, and Expertise in Elizabethan England*. Baltimore; London 2004.
- Asher, Greg M. (Hrsg.): *Henry Hudson the Navigator*. New York 1963.
- Baader, Hannah: »Horizont und Welle«. In: Faietti, Marzia; Wolf, Gerhard (Hrsg.): *Linea I. Grafie di immagini tra Quattrocento e Cinquecento*. Venezia 2008, 211–226.
- Baader, Hannah; Wolf, Gerhard (Hrsg.): *Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation*. Zürich 2010.
- Bachmann-Medick, Doris: *Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften*. Reinbek bei Hamburg 42010.
- Barros, José M.: *Pedro Sarmiento De Gamboa. Avatares de un caballero de Galicia*. Santiago de Chile 2006.
- Beer, Rüdiger: *Einhorn. Fabelwelt und Wirklichkeit*. München 1972.
- Bentley, Jerry H.: »Sea and Ocean Basins as Frameworks of Historical Analysis«. In: *Geographical Review* 89 (1999), II, 215–224.
- Bentley, Jerry H.; Bridenthal, Renate; Wigen Kären (Hrsg.): *Seascapes. Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*. Honolulu 2007.
- Benton, Lauren: »Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism«. In: *Comparative Studies in Society and History* 47 (2005), IV, 700–724.
- Benton, Lauren: »Spatial Histories of Empire«. In: *Itinerario* 30 (2006), III, 19–34.
- Bitterli, Urs: *Alte Welt – neue Welt. Formen des europäisch-überseeischen Kulturkontaktes vom 15. bis zum 18. Jahrhundert*. München 1992.
- Blackmore, Josiah: *Manifest Perdition. Shipwreck Narrative and the Disruption of Empire*. Minneapolis; London 2002.
- Bleichmar, Daniela (Hrsg.): *Collecting Across Cultures. Material Exchanges in the Early Modern Atlantic World*. Philadelphia 2011.
- Blum, Hester: »The Prospect of Oceanic Studies«. In: *PMLA: Publications of the Modern Language Association of America* 125 (2010), III, 670–677.
- Blumenberg, Hans: *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*. Frankfurt am Main 1997 [1979].
- Bolster, Jeffrey W.: *The Mortal Sea. Fishing the Atlantic in the Age of Sail*. Cambridge 2012.

- Braudel, Fernand: *Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II.* 3 Bde. Darmstadt 2001 [1949].
- Brotton, Jerry: »Terrestrial Globalism: Mapping the Globe in Early Modern Europe«. In: Cosgrove, Denis (Hrsg.): *Mappings*. London 1999, 71–89.
- Bruijn, Jaap R.; Gaastra, Femme S.; Schöffler, Ivo: *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*. Vol. I. Introductory Volume. The Hague 1987.
- Bucher, Bernadette: *Icon and Conquest. A Structural Analysis of the Illustrations of the De Bry's Great Voyages*. Chicago; London 1981.
- Burghartz, Susanna: »Die inszenierten Welten der Verleger de Bry«. In: Burghartz, Susanna (Hrsg.): *Inszenierte Welten/Staging New Worlds. Die west- und ostindischen Reisen der Verleger de Bry 1590–1630*. Basel 2004, 7–12.
- Burghartz, Susanna: »Erfolg durch Scheitern? Zur Konstruktion von Überlegenheit im kolonialen Diskurs um 1600«. In: *Zeitschrift für Historische Forschung* 34 (2005), Beiheft, 307–324.
- Burghartz, Susanna: »Vermessung der Differenz. Die Magellanstraße als europäischer Projektionsraum um 1600«. In: *Historische Anthropologie* 1 (2011a), 4–30.
- Burghartz, Susanna: »Fragile Superioritäten. Imaginäre Ordnung und visuelle Destabilisierung der ›Neuen Welt‹ um 1600«. In: Blank, Anna-Maria; Isaiasz, Vera; Lehmann, Nadine (Hrsg.): *Bild – Macht – UnOrdnung*. Sonderdruck. Frankfurt am Main 2011b, 25–54.
- Buschmann, Rainer F.: »Oceans of World History: Delineating Aquacentric Notions in the Global Past«. In: *History Compass* 2 (2004), 1–10.
- Buschmann, Rainer F.; Tueller, James B.: *Navigating the Spanish Lake: The Pacific in the Iberian World, 1521–1898*. Honolulu 2014.
- Butel, Paul: *The Atlantic*. London 1999.
- Canizares-Esguerra, Jorge; Seeman, Erik R. (Hrsg.): *The Atlantic in Global History 1500–2000*. New Jersey 2007.
- Canny, Nicholas; Morgan, Philip D. (Hrsg.): *The Oxford Handbook of the Atlantic World c. 1450–c. 1850*. Oxford 2011.
- Camino, Mercedes M.: *Exploring the Explorers. Spaniards in Oceania 1519–1794*. Manchester; New York 2008.
- Camino, Mercedes M.: »Mission to Tahiti: Cultural Translations in Eighteenth-Century Spanish Journals and Coastal Views«. In: Bailey, Lisa; Diggelmann, Lindsay; Phillips, Kim M. (Hrsg.): *Old Worlds, New Worlds. European Cultural Encounters, c. 1000–c. 1750*. Turnhout 2009, 183–210.
- Capeloa Gil, Isabel: »Introduction«. In: Capeloa Gil, Isabel (Hrsg.): *Fleeting, Floating, Flowing. Water Writing and Modernity*. Würzburg 2008, 9–15.
- Carey, Daniel; Jowitt, Claire (Hrsg.): *Richard Hakluyt and Travel Writing in Early Modern Europe*. Farnham 2012.
- Carter, Paul: »Dark with Excess of Bright: Mapping the Coastlines of Knowledge«. In: Cosgrove, Denis (Hrsg.): *Mappings*. London 1999, 125–147.
- Certeau, Michel de: *Kunst des Handelns*. Berlin 1988 [1980].

- Chaplin, Joyce E.: *Round About the Earth. Circumnavigation from Magellan to Orbit*. New York 2012.
- Chappell, David A.: *Double Ghosts: Oceanian Voyagers on Euroamerican Ships*. Armonk 1997.
- Christadler, Maike: »Die Sammlung zur Schau gestellt: Die Titelblätter der America-Serie«. In: Burghartz, Susanna (Hrsg.): *Inszenierte Welten/Staging New Worlds. Die west- und ostindischen Reisen der Verleger de Bry 1590–1630*. Basel 2004, 47–89.
- Christopher, Emma: *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730–1807*. Cambridge 2006.
- Cleempoel, Koenraad: »Representations of Astrolabes in Western Art«. In: Cleempoel, Koenraad (Hrsg.): *Astrolabes at Greenwich. A Catalogue of the Astrolabes in the National Maritime Museum*. Oxford 2006, 99–114.
- Clissold, Stephen: *Conquistador. The Life of Don Pedro Sarmiento De Gamboa*. London 1954.
- Cook, Harold J.: »Amsterdam, entrepôt des savoirs au XVIIe siècle«. In: *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine* 55 (2008), II, 19–42.
- Conrad, Sebastian; Randeria, Shalini (Hrsg.): »Einleitung. Geteilte Geschichten – Europa in einer postkolonialen Welt«. In: Conrad, Sebastian; Randeria, Shalini; Römhild, Regina (Hrsg.): *Jenseits des Eurozentrismus. Postkoloniale Perspektiven in den Geschichts- und Kulturwissenschaften*. Frankfurt am Main 2013, 9–49.
- Cormack, Lesley B.: »Britannia Rules the Waves?: Images of Empire in Elizabethan England«. In: Gordon, Andrew; Klein, Bernhard (Hrsg.): *Literature, Mapping, and the Politics of Space in Early Modern Britain*. Cambridge 2001, 43–68.
- Corbett, Margery; Lightbown, Ronald: *The Comely Frontispiece. The Emblematic Title-Page in England 1550–1660*. London; Henley-on-Thames; Boston 1979.
- Corbin, Alain: *Pestbauch und Blütenduft. Eine Geschichte des Geruchs*. Berlin 2005 [1982].
- Corbin, Alain; Richard, Hélène (Hrsg.): *La Mer, Terreur et Fascination*. Seuil 2004.
- Cosgrove, Denis (Hrsg.): *Mappings*. London 1999.
- Cosgrove, Denis: »Introduction: Mapping Meaning«. In: Cosgrove, Denis (Hrsg.): *Mappings*. London 1999, 1–23.
- Cosgrove, Denis: *Apollo's Eye. A Cartographic Genealogy of the Earth in the Western Imagination*. Baltimore 2003.
- Cosgrove, Denis: *Geography and Vision. Seeing, Imagining and Representing the World*. London 2008.
- Cosgrove, Denis; Dora, Veronica della (Hrsg.): *High Places. Cultural Geographies of Mountains, Ice and Science*. London 2009.
- Couzinet, Marie-Dominique; Staszak, Jean-François: »À quoi sert la ›Théorie des Climats‹? Eléments d'une Histoire du Déterminisme environnemental«. In: *Corpus* 34 (1998), 9–43.
- Craciun, Adriana: »The Scramble for the Arctic«. In: *Interventions: International Journal of Postcolonial Studies* 11 (2009), I, 103–114.
- Craciun, Adriana: »The Franklin Mystery. An Essay«. In: *LRC: Literary Review of Canada* 20 (2012), IV, 3–5.

- Creighton, Margaret S.; Norling, Lisa (Hrsg.): *Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700–1920*. Baltimore; London 1996.
- Crosby, Alfred W.: *Ecological Imperialism. The Biological Expansion of Europe, 900–1900*. Cambridge 2005.
- Cuncliff, Barry: *Facing the Ocean. The Atlantic and Its Peoples. 8000 B. C.–A. D. 1500*. New York 2001.
- D'Arcy, Paul: *The People of the Sea. Environment, Identity and History in Oceania*. Honolulu 2006.
- Daston, Lorraine: »Taking Note(s)«. In: *Isis* 95 (2004), III, 443–448.
- Delbourgo, James; Dew, Nicholas (Hrsg.): *Science and Empire in the Atlantic World*. New York 2008.
- Deluze, Gilles; Guatari, Félix: *Tausend Plateaus*. Berlin 1992 [1980].
- Dening, Greg: *Islands and Beaches. Discourse on a Silent Land. Marquesas 1774–1880*. Honolulu 1980.
- Dening, Greg: *Mr Bligh's Bad Language. Passion, Power and the Theatre on the Bounty*. Cambridge 2002 [1992].
- Dening, Greg: »Deep Times, Deep Spaces. Civilizing the Sea«. In: Klein, Bernhard; Mackenthun Gesa (Hrsg.): *Sea Changes. Historicizing the Ocean*. New York; London 2004, 13–35.
- Derrida, Jacques: »Signatur Ereignis Kontext«. In: Engelmann, Peter (Hrsg.): *Jacques Derrida. Randgänge der Philosophie*. Wien 21999, 325–351.
- Dickenson, Victoria: *Drawn from Life: Science and Art in the Portrayal of the New World*. Toronto; Buffalo; London 1998.
- Döring, Jörg; Thielmann, Tristan (Hrsg.): *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. Bielefeld 2008.
- Döring, Jörg: »Einleitung: Was lesen wir im Raume? Der Spatial Turn und das geheime Wissen der Geographen«. In: Döring, Jörg; Thielmann, Tristan (Hrsg.): *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. Bielefeld 2008, 7–45.
- Döring, Jörg: »Spatial Turn«. In: Günzel, Stephan (Hrsg.): *Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch*. Stuttgart 2010, 90–99.
- Dünne, Jörg: »Die Karte als imaginiertes Ursprung. Zur frühneuzeitlichen Konkurrenz von textueller und kartographischer Raumkonstitution in den America-Reisen Theodor de Brys«. In: Böhme, Hartmut (Hrsg.): *Topographien der Literatur. Deutsche Literatur im transnationalen Kontext*. Stuttgart; Weimar 2005, 73–99.
- Dünne, Jörg; Günzel, Stephan (Hrsg.): *Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*. Frankfurt am Main 2006.
- Dünne, Jörg: »Die Karte als Operations- und Imaginationsmatrix. Zur Geschichte eines Raummediums«. In: Döring, Jörg; Thielmann, Tristan (Hrsg.): *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. Bielefeld 2008, 49–70.
- Dünne, Jörg: »Ortung und Zeichenordnung im Codice Valentim Fernandes: Die portugiesische Atlantikschiffahrt zwischen Raumkalkül und Raumsymbolisierung«. In: Engel, Gisela; Michalsky, Tanja; Schmieder, Felicitas (Hrsg.): *Aufsicht – Ansicht – Ein-*

- sicht. *Neue Perspektiven auf die Kartographie an der Schwelle zur Frühen Neuzeit*. Berlin 2009, 141–160.
- Dünne, Jörg: *Die kartographische Imagination. Erinnern, Erzählen und Fingieren in der Frühen Neuzeit*. München 2011a.
- Dünne, Jörg: »Welt-Literatur. Die Umrundung der Erde und Schreibakte der frühen Neuzeit«. In: *NCCR Mediality Newsletter* 6 (2011b), 14–24.
- Dünne, Jörg: »Luis de Camoes und der globale Blick. Die bewegte Welt der *Lusiadas*«. In: Ganz, David; Neuner, Stefan (Hrsg.): *Mobile Eyes. Peripatetisches Sehen in den Bildkulturen der Vormoderne*. München 2013, 295–320.
- Dünne, Jörg; Kramer, Kirsten: »Einleitung zum Buch. Weltnetzwerke – Weltspiele – Welterzählungen«. In: Passetout (Herausgeberkollektiv = Dünne, Jörg; Kramer, Kirsten; Bogen, Steffen) (Hrsg.): *Weltspiele – Weltnetzwerke. Ein Buch und ein Spiel zu Jules Vernes »In 80 Tagen um die Welt«*. Konstanz 2013, 15–21.
- Durme, Maurice van (Hrsg.): *Correspondance Mercatorienne*. Anvers 1959.
- Elmqvist Söderlund, Inga: *Taking Possession of Astronomy. Frontispieces and Illustrated Title Pages in 17th-Century Books on Astronomy*. Stockholm 2010.
- Elliott, John H.: *Empires of the Atlantic World. Britain and Spain in America 1492–1830*. New Haven; London 2006.
- Feldbusch, Thorsten: *Zwischen Land und Meer. Schreiben auf den Grenzen*. Würzburg 2003.
- Fernandez-Armesto, Felipe: *Pathfinders. A Global History of Exploration*. Oxford 2006.
- Fernandez-Armesto, Felipe: »Portuguese Expansion in a Global Context«. In: Bethencourt, Francisco; Ramada Curto, Diogo (Hrsg.): *Portuguese Oceanic Expansion, 1400–1800*. Cambridge 2007a, 480–511.
- Fernandez-Armesto, Felipe: »Maps and Exploration in the Sixteenth and Early Seventeenth Centuries«. In: Woodward, David (Hrsg.): *The History of Cartography. Cartography in the European Renaissance*. Vol. 3, Part 1. Chicago 2007b, 738–759.
- Ferrell, Jeff; Weide, Robert D.: »Spot Theory«. In: *City* 14 (2010), I–II, 48–62.
- Figuroa, Marcelo F.: »Contested Locations of Knowledge: The Malaspina Expedition Along the Eastern Coast of Patagonia (1789)«. In: Kontler, Laszlo; Romano, Antonella; Sebastiani, Silvia; Török, Borbala Z. (Hrsg.): *Negotiating Knowledge in Early Modern Empires. A Decentered View*. New York; Basingstoke 2014, 129–152.
- Finamore, Daniel (Hrsg.): *Maritime History as World History*. Gainesville 2004.
- Foucault, Michel: *Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses*. Frankfurt am Main 2009 [1975].
- Foucault, Michel: »Andere Räume«. In: Barck, Karlheinz (Hrsg.): *Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik*. Leipzig 1990, 34–46.
- Foucault, Michel: *Die Heterotopien/Les hétérotopies; Der utopische Körper/Le corps utopique. Zwei Radiovorträge*. Frankfurt am Main 2005.
- Freeman, Donald B.: *The Pacific*. London 2010.
- Freist, Dagmar: »The Staple of Newes«. Räume, Medien und die Verfügbarkeit von Wissen im frühneuzeitlichen London«. In: Schwerhoff, Gerd (Hrsg.): *Stadt und Öffentlichkeit in der Frühen Neuzeit*. Köln; Weimar; Wien 2011, 97–123.
- Fuller, Mary C.: *Voyages in Print. English Travel to America, 1576–1624*. Cambridge 1995.

- Fuller, Mary C.: »The Poetics of a Cold Climate«. In: *Terrae Incognitae* 30 (1998), 41–53.
- Fuller, Mary C.: »Writing the Long-Distance Voyage: Hakluyt's Circumnavigators«. In: *Huntington Library Quarterly* 70 (2007), 37–60.
- Fuller, Mary C.: *Remembering the Early Modern Voyage. English Narratives in the Age of European Expansion*. New York 2008.
- Fuller, Mary C.: »Richard Hakluyt's Foreign Relations«. In: Kuehn, Julia; Smethurst, Paul (Hrsg.): *Travel Writing, Form, and Empire. The Poetics and Politics of Mobility*. New York; London 2009, 38–52.
- Fuller, Mary C.: »Arctics of Empire: The North in *Principal Navigations* (1598–1600)«. In: Regard, Frédéric (Hrsg.): *The Quest for the Northwest Passage: Knowledge, Nation and Empire, 1576–1806*. London 2013a, 15–29.
- Games, Alison: »Atlantic History: Definitions, Challenges and Opportunities«. In: *American Historical Review* 111 (2006), III, 741–757.
- Gillis, John R.: *Islands of the Mind. How the Human Imagination Created the Atlantic World*. New York 2010.
- Gillis, John R.; Torma, Franziska (Hrsg.): *Fluid Frontiers. New Currents in Marine Environmental History*. Cambridge 2015.
- Gilroy, Paul: *The Black Atlantic. Modernity and Double Consciousness*. Cambridge 1994.
- Glacken, Clarence J.: *Traces on the Rhodian Shore. Nature and Culture in Western Thought from Ancient Times to the End of the Eighteenth Century*. Berkeley; Los Angeles 1967.
- Göricke, Jutta: »Greifbare Vernunft: Zur Ikonographie mathematischer Instrumente«. In: Holländer, Hans (Hrsg.): *Erkenntnis Erfindung Konstruktion. Studien zur Bildgeschichte von Naturwissenschaften und Technik vom 16. bis zum 19. Jahrhundert*. Berlin 2000, 255–295.
- Greenblatt, Stephen J.: *Marvellous Possessions. The Wonder of the New World*. Chicago<sup>7</sup> 2008.
- Greenblatt, Stephen J.: *Learning to Curse. Essays in Early Modern Cultures*. New York 1990.
- Greenblatt, Stephen J.; Gallagher, Catherine: *Practicing New Historicism*. Chicago<sup>3</sup> 2007.
- Greene, Jack P.; Morgan, Philip D. (Hrsg.): *Atlantic History: A Critical Appraisal*. Oxford 2011.
- Gregory, Derek: *Geographical Imaginations*. Cambridge 1994.
- Gregory, Derek: »Imaginierte Geographien«. In: *Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 6 (1995), 366–425.
- Griffiths, Tom: *Slicing the Silence. Voyaging to Antarctica*. Cambridge 2007.
- Groesen, Michiel van: *The Representations of the Overseas World in the De Bry Collection of Voyages (1590–1634)*. Leiden; Boston 2008.
- Groesen, Michiel van: »Entrepreneurs of Translation: Latin and the Vernacular in the Editorial Strategy of the De Bry Publishing House«. In: Cook, Harold J.; Dupré, Sven (Hrsg.): *Translating Knowledge in the Early Modern Low Countries*. Zürich 2012, 107–128.
- Günzel, Stephan (Hrsg.): *Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch*. Stuttgart 2010.
- Harley, John B.: *The New Nature of Maps. Essays in the History of Cartography*. Baltimore 2002.

- Harkness, Deborah E.: *The Jewel House. Elizabethan London and the Scientific Revolution*. New Haven; London 2007.
- Hartog, François: *Memories of Odysseus. Frontier Tales from Ancient Greece*. Chicago 2001 [1996].
- Hartog, François: »La haine de Poséidon«. In: Corbin, Alain; Richard, Hélène (Hrsg.): *La Mer, Terre et Fascination*. Seuil 2004, 60–69.
- Heale, Elizabeth: »Accidental restraints: Straits and Passages in Richard Hakluyt's The Principal Navigations«. In: Carey, Daniel; Jowitt, Claire (Hrsg.): *Richard Hakluyt and Travel Writing in Early Modern Europe*. Farnham 2012, 271–281.
- Helgerson, Richard: *Forms of Nationhood. The Elizabethan Writing of England*. Chicago; London 1992.
- Helmreich, Stefan: *Alien Ocean. Anthropological Voyages in Microbial Seas*. Berkeley 2009.
- Heywood, Linda M.; Thornton, John K. (Hrsg.): *Central Africans, Atlantic Creoles, and the Foundation of the Americas, 1585–1660*. Cambridge 2007.
- Hilfiker, Franziska: »Negotiating Arctic Waters: John Davis's *The Worldes Hydrographical Discriptions*«. In: Burghartz, Susanna; Burkart, Lucas; Göttler, Christine (Hrsg.): *Sites of Mediation. Connected Histories of Places, Processes, and Objects in Europe and Beyond, 1450–1650*. Leiden; Boston 353–372.
- Hochstrasser, Julie B.: »The Conquest of Spice and the Dutch Colonial Imaginary: Seen and Unseen in the Visual Culture of Trade«. In: Schiebinger, Londa; Swan, Claudia (Hrsg.): *Colonial Botany. Science, Commerce, Politics in the Early Modern World*. Philadelphia 2004, 169–186.
- Hochstrasser, Julie B.: *Still Life and Trade in the Dutch Golden Age*. New Haven 2007.
- Hochstrasser, Julie B.: »Remapping Dutch Art in Global Perspective: Other Points of View«. In: Sheriff, Mary D. (Hrsg.): *Cultural Contact and the Making of European Art*. Chapel Hill 2010, 43–71.
- Horde, Peregrine; Kinoshita, Sharon (Hrsg.): *A Companion to Mediterranean History*. Chichester 2014.
- Horde, Peregrine; Purcell, Nicholas: *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*. Malden 2010 [2000].
- Horde, Peregrine; Purcell, Nicholas: »The Mediterranean and ›the New Thalassology««. In: *American Historical Review* 111 (2006), III, 722–740.
- Hulme, Peter: »Deep Maps: Travelling on the Spot«. In: Kuehn, Julia; Smethurst, Paul (Hrsg.): *Travel Writing, Form, and Empire. The Poetics and Politics of Mobility*. New York; London 2009, 132–147.
- Iriye, Akira: *Global and Transnational History: The Past, Present, and Future*. Basingstoke 2013.
- Israel, Jonathan I.: *Dutch Primacy in World Trade 1585–1740*. Oxford 1989.
- Israel, Jonathan I.: *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477–1806*. Oxford 1995.
- Kagan, Richard L.; Morgan, Philip D. (Hrsg.): *Atlantic Diasporas. Jews, Conversos, and Crypto-Jews in the Age of Mercantilism, 1500–1800*. Baltimore 2008.

- Kehrt, Christian; Torma, Franziska (Hrsg.): »Lebensraum Meer«. Themenheft *Geschichte und Gesellschaft* 40 (2014), III.
- Kempe, Michael: »Teufelswerk der Tiefsee. Piraterie und die Repräsentation des Meeres als Raum im Recht«. In: Baader, Hannah; Wolf, Gerhard (Hrsg.): *Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation*. Zürich 2010, 379–411.
- Ketting, Hermann: *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595–1650)*. Amsterdam 2005.
- Keuning, Johannes: *Petrus Plancius. Theoloog en Geograaf 1552–1622*. Amsterdam 1946.
- Kiening, Christian: *Das wilde Subjekt. Kleine Poetik der Neuen Welt*. Göttingen 2006.
- Kiening, Christian: »Die erhabene Schrift. Vom Mittelalter zur Moderne«. In: Kiening, Christian; Stercken, Martina (Hrsg.): *SchriftRäume. Dimensionen von Schrift zwischen Mittelalter und Moderne*. Zürich 2008, 8–126.
- Kinzel, Ulrich: »Orientierung als Paradigma der Moderne«. In: Klein, Bernhard; Mackenthun, Gesa (Hrsg.): *Das Meer als kulturelle Kontaktzone. Räume, Reisende, Repräsentationen*. Konstanz 2003, 73–94.
- Kirby, David; Hinkkanen, Merja-Liisa: *The Baltic and the North Seas*. London 2000.
- Klein, Bernhard; Mackenthun, Gesa (Hrsg.): *Das Meer als kulturelle Kontaktzone. Räume, Reisende, Repräsentationen*. Konstanz 2003.
- Klein, Bernhard; Mackenthun, Gesa (Hrsg.): *Sea Changes. Historicizing the Ocean*. New York; London 2004.
- Koselleck, Reinhart: *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*. Frankfurt am Main 1979.
- Kramer, Kirsten; Dünne, Jörg: »Einleitung. Theatralität und Räumlichkeit«. In: Dünne, Jörg; Friedrich, Sabine; Kramer, Kirsten (Hrsg.): *Theatralität und Räumlichkeit. Raumordnungen und Raumpraktiken im theatralen Mediendispositiv*. Würzburg 2009, 15–32.
- Kramer, Kirsten: »Bewegte Beobachter«. In: Passepartout (Herausgeberkollektiv = Dünne, Jörg; Kramer, Kirsten; Bogen, Steffen) (Hrsg.): *Weltspiele – Weltnetzwerke. Ein Buch und ein Spiel zu Jules Vernes »In 80 Tagen um die Welt«*. Konstanz 2013, 251–258.
- Krämer, Sybille: »Was also ist eine Spur? Und worin besteht ihre epistemologische Rolle? Eine Bestandesaufnahme«. In: Krämer, Sybille; Kogge, Werner; Grube, Ger- not (Hrsg.): *Spur. Spurenlesen als Orientierungstechnik und Wissenskunst*. Frankfurt am Main 2007, 11–33.
- Krämer, Sybille: *Medium, Bote, Übertragung. Kleine Metaphysik der Medialität*. Frankfurt am Main 2008.
- Kraus, Alexander; Winkler, Martina (Hrsg.): *Weltmeere. Wissen und Wahrnehmung im langen 19. Jahrhundert*. Göttingen 2014.
- Kraus, Alexander: »Der Klang des Nordpolarmeers«. In: Kraus, Alexander; Winkler, Martina (Hrsg.): *Weltmeere. Wissen und Wahrnehmung im langen 19. Jahrhundert*. Göttingen 2014, 127–148.
- Kuehn, Julia; Smethurst, Paul (Hrsg.): *Travel Writing, Form, and Empire. The Poetics and Politics of Mobility*. New York; London 2009.
- Kupperman, Karen O.: »The Puzzle of the American Climate in the Early Colonial Period«. In: *The American Historical Review* 87 (1982), V, 1262–1289.

- Kupperman, Karen O.: »Fear of Hot Climates in the Anglo-American Colonial Experience«. In: *The William and Mary Quarterly* 41 (1984), II, 213–240.
- Kupperman, Karen O.: *The Atlantic in World History*. New York 2012.
- Laget, Frédérique: »L'étranger venu de la mer. Naissance et conscience de la «frontière de mer» dans les îles Britanniques à la fin du Moyen Âge (XIII<sup>e</sup>–XIV<sup>e</sup> siècles)«. In: *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* 117 (2010), I, 177–191.
- Lambert, David; Martins, Luciana; Ogborn, Miles: »Currents, Visions and Voyages: Historical Geographies of the Sea«. In: *Journal of Historical Geography* 32 (2006), 479–493.
- Law, John: »On the Methods of Long-Distance Control: Vessels, Navigation and the Portuguese Route to India«. In: Law, John (Hrsg.): *Power, Action and Belief. A New Sociology of Knowledge?* London; Boston; Henley-on-Thames 1986, 234–263.
- Law, John: »Objects and Spaces«. In: *Theory, Culture & Society* 19 (2002), V/VI, 91–105.
- Lefranc, Pierre: *Sir Walter Raleigh Ecrivain. L'Œuvre et les Idées*. Paris 1968.
- Leibsohn, Dana: »Made in China, Made in Mexico«. In: Pierce, Donna; Otsuka, Ronald (Hrsg.): *At the Crossroads. The Art of Spanish America and Early Global Trade, 1492–1850*. Denver 2010, 11–40.
- Leibsohn, Dana; Favrot Petersen, Jeanette (Hrsg.): *Seeing Across Cultures in the Early Modern World*. Farnham 2012.
- Leibsohn, Dana: »Introduction: Geographies of Sight«. In: Leibsohn, Dana; Favrot Petersen, Jeanette (Hrsg.): *Seeing Across Cultures in the Early Modern World*. Farnham 2012, 1–20.
- Lesger, Clé: *The Rise of the Amsterdam Market and Information Exchange. Merchants, Commercial Expansion and Change in the Spatial Economy of the Low Countries c. 1550–1630*. Aldershot; Burlington 2006.
- Lestringant, Frank: »Europe et Théorie des Climats dans la Seconde Moitié du XVI<sup>e</sup> Siècle«. In: Lestringant, Frank: *Ecrire le Monde à la Renaissance. Quinze études sur Rabalais, Postel, Bodin et la Littérature Géographique*. Caen 1993, 255–276.
- Lestringant, Frank: *Le Livre des Îles. Atlas et Récits Insulaires de la Genèse à Jules Verne*. Genève 2002.
- Lewis, Martin W.: »Dividing the Ocean Sea«. In: *Geographical Review* 89 (1999), II, 188–214.
- Lewis, Martin W.; Wigen, Kären: »A Maritime Response to the Crisis in Area Studies«. In: *Geographical Review* 89 (1999), II, 161–168.
- Linebaugh, Peter; Rediker, Marcus: *The Many-Headed Hydra. Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*. London 2000.
- Lombardi-Diop, Cristina: »Ghosts of Memories, Spirits of Ancestors: Slavery, the Mediterranean and the Atlantic«. In: Oboe, Annalisa; Scacchi, Anna (Hrsg.): *Recharting the Black Atlantic: Modern Cultures, Local Communities, Global Connections*. London 2008, 162–180.
- Löw, Martina: »Vor Ort – im Raum. Ein Kommentar«. In: Dürr, Renate; Schwerhoff, Gerd (Hrsg.): *Kirchen, Märkte und Tavernen. Erfahrungs- und Handlungsräume in der Frühen Neuzeit*. Frankfurt am Main 2005, 445–449.
- Mack, John: *The Sea. A Cultural History*. London 2011.

- Mahieu, Marc-Antoine; Popelard, Mickaël: »A People of Tractable Conversation«: A Reappraisal of Davis's Contribution to Arctic Scholarship (1585–87)«. In: Regard, Frédéric (Hrsg.): *The Quest for the Northwest Passage: Knowledge, Nation and Empire, 1576–1806*. London 2013a, 71–87.
- Mancall, Peter C.: *Hakluyt's Promise. An Elizabethan Obsession for an English America*. New Haven; London 2007.
- Mancke, Elizabeth: »European Expansion, Oceanic Space, and the Creation of a Global International System«. In: Finamore, Daniel (Hrsg.): *Maritime History as World History*. Gainesville 2004, 149–166.
- Marcaida, José R.: »Images, Technology, and History. Portraying Technology in Gallery Paintings«. In: *History and Technology* 25 (2009), IV, 391–397.
- Marcaida, José R.: »Rubens and the Bird of Paradise. Painting Natural Knowledge in the Early Seventeenth Century«. In: *Renaissance Studies* 28 (2014), I, 112–127.
- Martins de Lima, Luciana: »Mapping Tropical Waters: British Views and Visions of Rio de Janeiro«. In: Cosgrove, Denis (Hrsg.): *Mappings*. London 1999, 148–168.
- Matsuda, Matt K.: *Pacific Worlds: A History of Seas, Peoples, and Cultures*. Cambridge 2012.
- McCalman, Iain: *The Reef: A Passionate History. The Great Barrier Reef from Captain Cook to Climate Change*. New York 2014.
- McCoristine, Shane: »Träume, Labyrinth, Eislandschaften: Körper und Eis in Arktis-Expeditionen des 19. Jahrhunderts«. In: Kraus, Alexander; Winkler, Martina (Hrsg.): *Weltmeere. Wissen und Wahrnehmung im langen 19. Jahrhundert*. Göttingen 2014, 103–126.
- McDermott, James: *Martin Frobisher. Elizabethan Privateer*. New Haven; London 2001b.
- McKnight, Kathryn J.; Garofalo, Leo J. (Hrsg.): *Afro-Latino Voices. Narratives from the Early Modern Ibero-Atlantic World, 1550–1812*. Indianapolis; Cambridge 2009.
- McLaren, Ian S.: »Booking a Northwest Passage: Thomas James and *The Strange and Dangerous Voyage* (1633)«. In: Regard, Frédéric (Hrsg.): *The Quest for the Northwest Passage: Knowledge, Nation and Empire, 1576–1806*. London 2013a, 89–102.
- Mentz, Steve: »Toward a Blue Cultural Studies: The Sea, Maritime Culture, and Early Modern English Literature«. In: *Literature Compass* 6 (2009a), V, 997–1013.
- Mentz, Steve: *At the Bottom of Shakespeare's Ocean*. London 2009b.
- Mentz, Steve: »Hakluyt's Oceans: Maritime Rhetoric in *The Principal Navigations*«. In: Carey, Daniel; Jowitt, Claire (Hrsg.): *Richard Hakluyt and Travel Writing in Early Modern Europe*. Farnham 2012, 283–293.
- Miller, Peter N.: »Introduction: The Sea Is the Land's Edge Also«. In: Miller, Peter N. (Hrsg.): *The Sea: Thalassography and Historiography*. Michigan 2013, 1–26.
- Mintz, Sidney W.: *Sweetness and Power. The Place of Sugar in Modern History*. New York 1985.
- Morris, Michael A.: *The Strait of Magellan*. Dordrecht; Norwell 1989.
- Moss, Sarah: »Class War and the Albatross: The Politics of Ships as Social Space and *The Rime of the Ancient Mariner*«. In: Klein, Bernhard (Hrsg.): *Fictions of the Sea: Critical Perspectives on the Ocean in British Literature and Culture*. Aldershot 2002, 77–88.

- Mouser, Bruce L. (Hrsg.): *A Slaving Voyage to Africa and Jamaica. The Log of the Swandon, 1793–1794*. Bloomington 2002.
- Mukherjee, Rila (Hrsg.): *Oceans Connect: Reflections on Water Worlds Across Time and Space*. New Delhi 2013.
- Müller, Dorit; Scholz, Sebastian: »Raum, Wissen, Medien. Anmerkungen zu einem Zusammenhang«. In: Müller, Dorit; Scholz, Sebastian (Hrsg.): *Raum Wissen Medien. Zur raumtheoretischen Reformulierung des Medienbegriffs*. Bielefeld 2012, 9–36.
- Nelle, Florian: »Im Rausch der Dinge. Poetik des Experiments im 17. Jahrhundert«. In: Schramm, Helmar (Hrsg.): *Bühnen des Wissens. Interferenzen zwischen Wissenschaft und Kunst*. Berlin 2003, 140–167.
- Neuner, Stefan: »Malerei und Navigation. Kleines Logbuch zu Carpaccios *Ursula-Zyklus*«. In: *Walraf-Richartz-Jahrbuch* 72 (2012), 137–192.
- Niayesh, Ladan: »From Myth to Appropriation: English Discourses on the Strait of Anian (1566–1628)«. In: Regard, Frédéric (Hrsg.): *The Quest for the Northwest Passage: Knowledge, Nation and Empire, 1576–1806*. London 2013a, 31–39.
- North, Michael: *Geschichte der Ostsee. Handel und Kulturen*. München 2001.
- Norton, Marcy: *Sacred Gifts, Profane Pleasures. A History of Tobacco and Chocolate in the Atlantic World*. Ithaca; London 2008.
- Nünning, Ansgar: »Zur mehrfachen Präfiguration/Prämediation der Wirklichkeitsdarstellung im Reisebericht: Grundzüge einer narratologischen Theorie, Typologie und Poetik der Reiseliteratur«. In: Gymnich, Marion; Nünning, Ansgar; Nünning, Vera; Waghäll Nivre, Elisabeth (Hrsg.): *Points of Arrival: Travels in Time, Space, and Self. Zielpunkte: Unterwegs in Zeit, Raum und Selbst*. Tübingen 2008, 11–32.
- O'Neill, Peter D.; Llyod, David (Hrsg.): *The Black and Green Atlantic. Cross-Currents of the African and Irish Diasporas*. Basingstoke 2009.
- Osterhammel, Jürgen: »Von Kolumbus bis Cook: Aspekte einer Literatur- und Erfahrungsgeschichte des überseeischen Reisens«. In: Maurer, Michael (Hrsg.): *Neue Impulse der Reiseforschung*. Berlin 1999, 97–131.
- Padron, Ricardo: *The Spacious Word. Cartography, Literature, and Empire in Early Modern Spain*. Chicago 2004.
- Parthesius, Robert: *Dutch Ships in Tropical Waters. The Development of the Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia 1595–1660*. Amsterdam 2011.
- Passepartout (Herausgeberkollektiv = Dünne, Jörg; Kramer, Kirsten; Bogen, Steffen) (Hrsg.): *Weltspiele – Weltnetzwerke. Ein Buch und ein Spiel zu Jules Vernes »In 80 Tagen um die Welt«*. Konstanz 2013.
- Pearsall, Sarah M.: *Atlantic Families. Lives and Letters in the Later Eighteenth Century*. Oxford 2008.
- Pearson, Michael N.: *The Indian Ocean*. London 2006.
- Pearson, Michael N.: »Oceanic History«. In: Duara, Prasenjit; Murthy, Viren; Sartori, Andrew (Hrsg.): *A Companion to Global Historical Thought*. Chichester 2014, 337–350.
- Pérez-Mallaina, Pablo E.: *Spain's Men of the Sea. Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*. Baltimore 2005.
- Pharand, Donat: *The Northwest Passage. Arctic Straits*. Dordrecht 1984.

- Pratt, Mary L.: »Arts of the Contact Zone«. In: *Profession* 91 (1991), 33–40.
- Pratt, Mary L.: *Imperial Eyes. Travel Writing and Transculturation*. London 2008.
- Rediker, Marcus: *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750*. Cambridge 2004.
- Rediker, Marcus: *The Slave Ship. A Human History*. London 2007.
- Rees, Joachim: »Auf schwankendem Grund. Visuelle Konstruktionen des Litorals in den Bildkünsten der Niederlande und Japans um 1600«. In: *Mitteilungen des Kunsthistorischen Institutes in Florenz* 56 (2014), I, 95–111.
- Regard, Frédéric (Hrsg.): *The Quest for the Northwest Passage: Knowledge, Nation and Empire, 1576–1806*. London 2013a.
- Regard, Frédéric (Hrsg.): *Arctic Exploration in the Nineteenth Century*. London 2013b.
- Reichert, Klaus: *Fortuna oder die Beständigkeit des Wechsels*. Frankfurt am Main 1985.
- Rubies, Joan-Pau: »From the ›History of Travayle‹ to the History of Travel Collections: The Rise of an Early Modern Genre«. In: Carey, Daniel; Jowitz, Claire (Hrsg.): *Richard Hakluyt and Travel Writing in Early Modern Europe*. Farnham 2012, 25–41.
- Ruggles, Richard I.: »The Cartographic Lure of the Northwest Passage: Its Real and Imaginary Geography«. In: Symons, Thomas H. (Hrsg.): *Meta Incognita: A Discourse of Discovery. Martin Frobisher's Arctic Expeditions, 1576–1578*. Vol I. Quebec 1999, 179–256.
- Russo, Alexandra: »Horizontlinie, Point of no Return. Die Ankunft der Spanier an der Küste Mexikos in den Illustrationen des Codex Duran«. In: Baader, Hannah; Wolf, Gerhard (Hrsg.): *Das Meer, der Tausch und die Grenzen der Repräsentation*. Zürich 2010, 317–328.
- Salmond, Anne: »Their Body Is Different, Our Body Is Different: European and Tahitian Navigators in the 18th Century«. In: *History and Anthropology* 16 (2005), II, 167–186.
- Sasse, Sylvia: »Poetischer Raum: Chronotopos und Geopoetik«. In: Günzel, Stephan (Hrsg.): *Raum. Ein interdisziplinäres Handbuch*. Stuttgart 2010, 294–308.
- Scammell, Geoffrey V.: *The World Encompassed. The First European Maritime Empires c. 800–1650*. London; New York 1981.
- Schilder, Günter: *Monumenta Cartographica Neerlandica*. 9 Vols. Alphen aan den Rijn 1986–2013.
- Schillings, Pascal: Das Meer als Akteur. Maritime Einflüsse auf die Wissensproduktion der ersten deutschen Antarktisexpedition, 1901–1903«. In: Kraus, Alexander; Winkler, Martina (Hrsg.): *Weltmeere. Wissen und Wahrnehmung im langen 19. Jahrhundert*. Göttingen 2014, 169–190.
- Schmidt, Benjamin: *Innocence Abroad. The Dutch Imagination and the New World, 1570–1670*. Cambridge 2001.
- Schmidt, Benjamin: »Accumulating the World: Collecting and Commodifying ›Globalism‹ in Early Modern Europe«. In: Roberts, Lissa (Hrsg.): *Centres and Cycles of Accumulation in and Around the Netherlands During the Early Modern Period*. Wien 2011, 129–154.
- Schnall, Uwe: »... vnd ein jeden vermahnet/ein Exempel daran zu nemen.« Bemerkungen zur Dezimierung der Besatzungen durch Disziplinarmaßnahmen auf Langreisen des

16. Jahrhunderts, besonders während der Weltumsegelung des Olivier van Noort 1598 bis 1601«. In: *Deutsches Schiffsarchiv* 14 (1991), 357–372.
- Seed, Patricia: »Taking Possession and Reading Texts: Establishing Authority of Overseas Empires«. In: *The William and Mary Quarterly* 49 (1992), II, 183–209.
- Seed, Patricia: *Ceremonies of Possession in Europe's Conquest of the New World, 1492–1640*. Cambridge 1995.
- Seed, Patricia: »Navigating the Mid-Atlantic; or, What Gil Eanes Achieved«. In: Canizares-Esguerra, Jorge; Seaman, Erik R. (Hrsg.): *The Atlantic in Global History 1500–2000*. New Jersey 2007, 77–89.
- Serres, Michel: *Hermès V – Le passage du Nord-Ouest*. Paris 1980.
- Shirley, Rodney W.: *The Mapping of the World. Early Printed World Maps 1472–1700*. London 1984.
- Sicks, Kai M.; Juterzenka, Sünne: »Die Schwelle der Heimkehr. Einleitung«. In: Juterzenka, Sünne; Sicks, Kai M. (Hrsg.): *Figurationen der Heimkehr. Die Passagen vom Fremden zum Eigenen in Geschichte und Literatur der Neuzeit*. Göttingen 2011, 9–29.
- Siegert, Bernhard: *Passagiere und Papiere. Schreibakte auf der Schwelle zwischen Spanien und Amerika*. Paderborn 2006.
- Small, Margaret: »A World Seen Through Another's Eyes: Hakluyt, Ramusio, and the Narratives of the *Navigazioni et Viaggi*«. In: Carey, Daniel; Jowitt, Claire (Hrsg.): *Richard Hakluyt and Travel Writing in Early Modern Europe*. Farnham 2012, 45–55.
- Smethurst, Paul: »Introduction«. In: Kuehn, Julia; Smethurst, Paul (Hrsg.): *Travel Writing, Form, and Empire. The Poetics and Politics of Mobility*. New York; London 2009, 1–18.
- Smith, Laurence C.: *The New North. Our World in 2050*. London 2011.
- Smith, Pamela H.; Findlen, Paula (Hrsg.): *Merchants & Marvels. Commerce, Science, and Art in Early Modern Europe*. New York 2002.
- Steffen-Schrade, Jutta: »Ethnographische Illustrationen zwischen Propaganda und Unterhaltung. Ein Vergleich der Reisesammlungen von De Bry und Hulsius«. In: Burghartz, Susanna (Hrsg.): *Inszenierte Welten/Staging New Worlds. Die west- und ostindischen Reisen der Verleger de Bry 1590–1630*. Basel 2004, 157–195.
- Steinberg, Philip E.: »Lines of Division, Lines of Connection: Stewardship in the World Ocean«. In: *Geographical Review* 89 (1999), II, 254–264.
- Steinberg, Philip E.: *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge 2001.
- Stockhammer, Robert: *Kartierung der Erde. Macht und Lust in Karten und Literatur*. München 2007.
- Stols, Eddy: »Mercurius met een exotische maraboet. De Antwerpse koloniale handelsmetropool in de zestiende en zeventiende eeuw«. In: Verberckmaes, Johan (Hrsg.): *Vreemden vertoond. Opstellen over exotisme en spektakelcultuur in de Spaanse Nederlanden en de Nieuwe Wereld*. Madison 2002, 3–66.
- Strasser, Ulrike: »Die Kartierung der Palaosinseln. Geographische Imagination und Wissenstransfer zwischen europäischen Jesuiten und mikronesischen Insulanern um 1700«. In: *Geschichte und Gesellschaft* 36 (2010), II, 197–230.

- Studnicki-Gizbert, Daviken: *A Nation Upon the Ocean Sea. Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492–1640*. Oxford 2007.
- Subrahmanyam, Sanjay: *Explorations in Connected History*. 2 Vols. New Delhi 2012.
- Swan, Claudia: »Collecting *Naturalia* in the Shadow of Early Modern Dutch Trade«. In: Schiebinger, Londa; Swan, Claudia (Hrsg.): *Colonial Botany. Science, Commerce, Politics in the Early Modern World*. Philadelphia 2004, 223–236.
- Swan, Claudia: »Fortunes at Sea: Mediated Goods and Dutch Trade, Circa 1600«. In: Burghartz, Susanna; Burkart, Lucas; Göttler, Christine (Hrsg.): *Sites of Mediation. Connected Histories of Places, Processes, and Objects in Europe and Beyond, 1450–1650*. Leiden; Boston 2016, 373–405.
- Symons, Thomas H. (Hrsg.): *Meta Incognita: A Discourse of Discovery. Martin Frobisher's Arctic Expeditions, 1576–1578*. 2 Vols. Quebec 1999.
- Taylor, Eva G. R.: *The Haven-Finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*. New York 1957.
- Thornton, John K.: *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400–1680*. Cambridge 1992.
- Tracy, James D.: *True Ocean Found. Paludanus's Letters on Dutch Voyages to the Kara Sea, 1595–1596*. Minneapolis 1980.
- Trakulhun, Sven: »Three Tales of the New World: Nation, Religion, and Colonialism in Hakluyt, de Bry, and Hulsius«. In: Carey, Daniel; Jowitt, Claire (Hrsg.): *Richard Hakluyt and Travel Writing in Early Modern Europe*. Farnham 2012, 57–66.
- Van der Stock, Jan (Hrsg.): *Antwerp. Story of a Metropolis, 16th–17th Century*. Gent 1993.
- Vickers, Daniel; Walsh, Vince: *Young Men and the Sea. Yankee Seafarers in the Age of Sail*. New Haven 2005.
- Wallis, Helen: »The First English Globe: A Recent Discovery«. In: *Geographical Journal* 117 (1951), 275–290.
- Weaver, Jace: *The Red Atlantic. American Indigenes and the Making of the Modern World, 1000–1927*. Chapel Hill 2014.
- Weber, Karoline: *Vermessung des Unbekannten. Zur Darstellung von ungesichertem Wissen in der Kartographie*. Unveröffentlichte Magisterarbeit an der Bauhaus-Universität Weimar, Fakultät Medien. Weimar 2010.
- Weigel, Sigrid: »Zum ›topographical turn‹. Kartographie, Topographie und Raumkonzepte in den Kulturwissenschaften«. In: *Kultur Poetik* 2 (2002), II, 151–165.
- Wendl, Tobias; Rösler, Michael: »Introduction. Frontiers and Borderlands. The Rise and Relevance of an Anthropological Research Genre«. In: Wendl, Tobias; Rösler, Michael (Hrsg.): *Frontiers and Borderlands. Anthropological Perspectives*. Frankfurt am Main 1999, 1–27.
- Wendt, Reinhard: *Vom Kolonialismus zur Globalisierung. Europa und die Welt seit 1500*. Paderborn 2007.
- Wigen, Kären: »Cartographies of Connection. Ocean Maps as Metaphors for Interarea History«. In: Bentley, Jerry H.; Bridenthal, Renate; Yang, Anand A. (Hrsg.): *Interactions. Transregional Perspectives on World History*. Honolulu 2005, 150–165.

- Wigen, Kären: »Introduction: Oceans of History«. In: *American Historical Review* 111 (2006), III, 717–721.
- Wigen, Kären: »Introduction«. In: Bentley, Jerry H.; Bridenthal, Renate; Wigen, Kären (Hrsg.): *Seascapes. Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*. Honolulu 2007, 1–18.
- Williams, Caroline A. (Hrsg.): *Bridging the Early Modern Atlantic World. People, Products, and Practices on the Move*. Farnham 2009.
- Williams, Lisa: »Telling an Arctic Tale: Arctic Discourses in Canadian Foreign Policy«. In: Ryall, Anka; Schimanski, Johan; Howlid Waerp, Henning (Hrsg.): *Arctic Discourses*. Cambridge 2010, 240–258.
- Winkler, Martina: »Landratten auf Segeltour? Russländische Unternehmer im Nordpazifik«. In: Kraus, Alexander; Winkler, Martina (Hrsg.): *Weltmeere. Wissen und Wahrnehmung im langen 19. Jahrhundert*. Göttingen 2014, 191–214.
- Wolf, Burkhardt: *Fortuna di Mare. Literatur und Seefahrt*. Zürich; Berlin 2013.
- Woronova, Tamara P.: *Der Portolan-Atlas des Battista Agnese von 1546 in der Russischen Nationalbibliothek von Sankt Petersburg*. Murten 1993.
- Wyssebach, Stefanie: *Frische Fische und prunkvolle Bankette: Handeln, Sammeln, Konsumieren und Imaginieren im Antwerpener Stilleben, 1610–1660*. Inauguraldissertation an der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Bern. Bern 2017.
- Yaeger, Patricia: »Editor's Column: Sea Trash, Dark Pools, and the Tragedy of the Commons«. In: *PMLA: Publications of the Modern Language Association of America* 125 (2010), III, 523–545.
- Zahedieh, Nuala: *The Capital and the Colonies. London and the Atlantic Economy, 1660–1700*. Cambridge 2010.
- Zandvliet, Kees: *Mapping for Money. Maps, Plans and Topographic Paintings and Their Role in Dutch Overseas Expansion During the 16th and 17th Centuries*. Amsterdam 2002.

## Nachschlagewerke und Bibliografien

- Abrams, Meyer H.; Harpham, Geoffrey G.: *A Glossary of Literary Terms*. Wadsworth<sup>10</sup> 2012.
- Adams, Thomas R.; Waters, David W.: *English Maritime Books Printed Before 1801. Relating to Ships, Their Construction and Their Operation at Sea*. Providence; Greenwich 1995.
- Dear, Ian C.; Kemp, Peter: *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford<sup>2</sup> 2006.
- Dudzus, Alfred; Henriot, Ernest: *Das Schiffstypenlexikon. Schiffe, Boote, Flöße unter Riemmen und Segel*. Hamburg 1983.
- Stevenson, Angus; Waite, Maurice (Hrsg.): *Concise Oxford English Dictionary*. Oxford<sup>12</sup> 2011.
- Howgego, Raymond J.: *Encyclopedia of Exploration. A Comprehensive Reference Guide to the History and Literature of Exploration, Travel, and Colonization [...]*. Vol. I. Potts Point 2003.

## Onlinere Ressourcen

- Agnes, Battista: *[Ohne Titel]/[Weltkarte in ovaler Projektion mit der Weltumsegelung Magellans von 1520–1522]*. Venezia ca. 1544. Digitalisiert durch die Library of Congress, Washington: <https://www.loc.gov/resource/g32oom.gct00001/?sp=14> (zuletzt besucht am 13.04.2019).
- [Beare, James]: *[A Map of the Globe]*. Holzschnitt. Integriert in den Reisebericht Best, George, *True Discourse* (1578). Digitalisiert durch die British Library, London: <https://www.bl.uk/collection-items/a-true-discourse-of-the-late-voyages-of-discovery> (zuletzt besucht am 13.04.2019).
- Blaeu, Willem J.: *Zinneprint op de reizen van Magelhaes en Schouten*. Integriert in den Reisebericht Schouten, Willem: *Iournal ofte Beschryvinghe van de wonderlijcke reyse, ghe-daen door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn, inde jaren 1615. 1616 en 1617*. (1618). Digitalisiert durch das Maritiemuseum Rotterdam: <http://www.maritiemdigitaal.nl/index.cfm?event=search.getdetail&id=100065382> (zuletzt besucht am 13.04.2019).
- Göttler, Christine; Moran, Sarah J.: Projekt-Outline zu »Reading the Inventory: The Possessions of the Portuguese Merchant-Banker Emmanuel Ximenez (1564–1632) in Antwerp.« <http://ximenez.unibe.ch/project/> (zuletzt besucht am 12.04.2019).
- Hondius, Jodocus: *Vera Totius Expeditionis Navticae. Descriptio D. Franc. Draci qui 5. navibus probè instructis, ex Anglia solvens 13 Decembris anno 1577, terrarum orbis ambitum circumnavigans, unica tantum navi, ingenti cum gloria [...] in Angliam redijt 27 Septembris 1588. ADDITA est etiam viva delineatio navigationis Thomae Caundißh [...] qui [...] Julij 1586 navem conscendit, et decimo quinto Septembris 1588, in patria portum Plim-mouth, [...] cum omnium admiratione reversus est*. London 1590; Amsterdam 1595. Digitalisat der Bibliothèque Nationale de France, Paris: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84903277/fr.item.langEN> (zuletzt besucht am 12.04.2019).
- Johns Hopkins Guide to Literary Theory and Criticism Online*: <http://litguide.press.jhu.edu/> (zuletzt besucht am 12.04.2019).
- Medienmitteilung der BBC vom 9. September 2014, <http://www.bbc.com/news/world-us-canada-29131757> (zuletzt besucht am 12.04.2019).
- Plancius, Petrus/Claesz, Cornelis: *Haec pars Peruviana, regiones Chicam & Chile[nsem] complectitur, & Regionem Patagonum*. Amsterdam 1592–94. Digitalisat der John Carter Brown Library at Brown University, Providence, Rhode Island: <http://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/detail/JCBMAPS~1~1~3446~101666:Haec-pars-Peruviana,-regiones-Chic> (zuletzt besucht am 12.04.2019).
- [Schouten, Wilhelm]: *Tabula Hydrographica Maris Australis Vulgo del Zur*. (1619). Digitalisat der John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island: <http://jcb.lunaimaging.com/luna/servlet/detail/JCBMAPS~1~1~1741~103680002:Mappe-von-der-Sudsee,-zeigt-an-was> (zuletzt besucht am 12.04.2019).
- Vroom, Hendrick Cornelisz: *De terugkomst in Amsterdam van de tweede expeditie naar Oost-Indië, 19 juli 1599*. (1599). Öl auf Leinwand. Digitalisiert durch das Rijksmuseum Amsterdam: <https://www.rijksmuseum.nl/nl/collectie/SK-A-2858> (zuletzt besucht am 12.04.2019).

Waghenaer, Lucas W.: *T'eerste deel vande Spiegel der zeevaerdt [...]*. Christoffel Plantijn. Leiden 1584. Digitalisiert durch die Universitätsbibliothek Utrecht: <http://bc.library.uu.nl/node/169> (zuletzt besucht am 12.04.2019).

## 9 Abbildungsnachweis

- Abb. 1: *Tabula Hydrographica Maris Australis Vulgo del Zur*. Kupferstich. Integriert in den Reisebericht Schouten, Wilhelm: »Tag Register Oder Eigendliche Beschreibung der wunderbarlichen Reyse«. In: de Bry *America XI* (1619). Universitätsbibliothek Basel, Sign. UBH EU I 18.
- Abb. 2: Hondius, Jodocus: *Vera Totivs Expeditionis Navticae. Descriptio D. Franc. Draci qui 5. navibus probè instructis, ex Anglia solvens 13 Decembris anno 1577, terrarum orbis ambitum circumnavigans, unica tantum navi, ingenti cum gloria [...] in Angliam redijt 27 Septembris 1588. ADDITA est etiam viva delineatio navigationis Thomae Caundijsb [...] qui [...] Julij 1586 navem conscendit, et decimo quinto Septembris 1588, in patria portum Plimmouth, [...] cum omnium admiratione reversus est*. Kupferstich, London 1590; Amsterdam 1595. Source: Bibliothèque National de France.
- Abb. 3: »ADDITAMENTVM; Das ist/Zuthuung zweyer fürnemer Reysen oder Schiffarten Herrn Francisci Draken [...]«. In: de Bry *America VIII* (1599). Zwischenfrontispiz, Kupferstich. Universitätsbibliothek Basel, Sign. UBH EU I 17.
- Abb. 4: Titelblatt de Bry *America VIII* (1599). Kupferstich. Universitätsbibliothek Heidelberg, Sign. A 6135 A Folio RES::4,2-8; Titelblatt.
- Abb. 5: Blaeu, Willem J.: *Zinneprent op de reizen van Magelhaes en Schouten*. Kupferstich. Integriert in den Reisebericht Schouten, Willem: *Iovrnal ofte Beschryvinghe van de wonderlijke reyse, ghedaen door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn, inde jaren 1615. 1616 en 1617*. (1618). Maritiem Museum Rotterdam, Maritiem Digitaal, Sign. BWAE855-P2.
- Abb. 6: »Wie es den Holländern in der Grundlosen Insul ergangen«. Kupferstich Nummer VI. aus dem Reisebericht von Schouten, Wilhelm: »Tag Register Oder Eigendliche Beschreibung der wunderbarlichen Reyse«. In: de Bry *America XI* (1619). Universitätsbibliothek Basel, Sign. UBH EU I 18.
- Abb. 6a: Ausschnitte Kupferstiche VI. und IV. Universitätsbibliothek Basel, Sign. UBH EU I 18.
- Abb. 7: »Wie sich ferner die Wilden Leute erzeiget haben«. Kupferstich Nummer IV. aus dem Reisebericht von Schouten, Wilhelm: »Tag Register Oder Eigendliche Beschreibung der wunderbarlichen Reyse«. In: de Bry *America XI* (1619). Universitätsbibliothek Basel, Sign. UBH EU I 18.
- Abb. 8: »Wie es den Holländern in der cocos, vnd Verräthers Insuln ergangen«. Kupferstich Nummer V. aus dem Reisebericht von Schouten, Wilhelm: »Tag Register Oder Eigendliche Beschreibung der wunderbarlichen Reyse«. In: de Bry *America XI* (1619). Universitätsbibliothek Basel, Sign. UBH EU I 18.
- Abb. 9: Plancius, Petrus/Claesz, Cornelis: *Haec pars Peruviana, regiones Chicam & Chi-*

- le[nsem] complectitur, & Regionem Patagonum.* Kupferstich, Amsterdam 1592–94. Cabinet Gg59 P|P. Courtesy of the John Carter Brown Library at Brown University.
- Abb. 10: © The British Library Board. [Beare, James]: *[Ohne Titel]/[A Map of the Globe]*. Holzschnitt. Integriert in den Reisebericht Best, George, *True Discourse* (1578). Shelfmark G.6527.
- Abb. 11: Ellis, Thomas: *[Ohne Titel]/[Icebergs]*. Holzschnitte. Detail aus dem Reisebericht Ellis, Thomas: *A True Report* (London 1578). RB 18070, The Huntington Library, San Marino, California.
- Abb. 12: Garcie, Pierre de: *[Ohne Titel]*. Holzschnitte. Integriert in Garcie, Pierre de: *Le grant routtier pilotage et encrage de mer.* Rouen 1545. Unpaginiert. Universitätsbibliothek Bern, Sign. MUE Bong IV 925:1.
- Abb. 13: »Wie vnser Schiff im Eyß stecken blieb/vnd bey nahe drey der vnseren darüber verdorben«. Kupferstich Nummer XLII. aus dem Reisebericht von Veer, Gerrit de: »Drey Schiffahrten der Holländer«. In: de Bry *India Orientalis III* (1598). Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen, Sign. 4 ITIN I, 3844/a:3 RARA.
- Abb. 14: »Wie das Eyß vnser Schiff vornen in die höhe auffhub«. Kupferstich Nummer XLIV. aus dem Reisebericht von Veer, Gerrit de: »Drey Schiffahrten der Holländer«. In: de Bry *India Orientalis III* (1598). Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen, Sign. 4 ITIN I, 3844/a:3 RARA.
- Abb. 15: »Wie wir ein Hauß zimmerten/darinnen wir vns den Winter vber erhalten möchten«. Kupferstich Nummer XLV. aus dem Reisebericht von Veer, Gerrit de: »Drey Schiffahrten der Holländer«. In: de Bry *India Orientalis III* (1598). Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen, Sign. 4 ITIN I, 3844/a:3 RARA.
- Abb. 16: »Wie wir den Weg zurichten/dardurch wir vnser Schiff vnd Wahren in das Meer schleiffen«. Kupferstich Nummer L. aus dem Reisebericht von Veer, Gerrit de: »Drey Schiffahrten der Holländer«. In: de Bry *India Orientalis III* (1598). Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen, Sign. 4 ITIN I, 3844/a:3 RARA.
- Abb. 17: © The British Library Board. Best, George: *[Ohne Titel]/[Narwhale]*. Holzschnitt. Detail aus dem Reisebericht Best, George, *True Discourse* (1578). Shelfmark G.6527.

Die Explorationsfahrten der europäischen Seemächte um 1600 brachten eine Fülle an Texten, Bildern und kartografischen Werken hervor, in welchen Erlebnis und Wahrnehmung der besegelten Gebiete sowie Vorstellungen darüber verarbeitet wurden. In ihrem Buch stellt die Autorin die These auf, dass dabei nicht nur terrestrische und insulare Zielpunkte der Reisen festgehalten und verzeichnet wurden, sondern insbesondere auch neue maritime Räume mit ihren ihnen je eigenen Qualitäten Aufnahme in den Imaginationsschatz und das zeitgenössische Wissenskorporus fanden. Im Kontext kolonialer Konkurrenzen zwischen bestehenden und neu aufsteigenden Seemächten entstanden wirkungsmächtige maritime Bedeutungsräume – sea spots –, über die Ansprüche, Identität, Ängste und Macht debattiert und ausgehandelt wurden. Die Autorin verhandelt die See als differenzierten, mosaikartigen Raum, der aus einem Punkte-Raster (tatsächlicher wie auch imaginiertes und projizierter) imperialer Präsenz bestand, und verdeutlicht damit die Wichtigkeit maritimer Räume im Kontext des frühneuzeitlichen Expansionsgeschehens.

Franziska Hilfiker ist Historikerin und arbeitet als Lehrerin an der Berufsfachschule Basel.

**Vandenhoeck & Ruprecht** Verlage

[www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com](http://www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com)

ISBN 978-3-412-15171-3



9 783412 151713