

"... unnd ein jeden vermahnet / ein Exempel daran zu nemen": Bemerkungen zur Dezimierung der Besatzungen durch Disziplinarmaßnahmen auf Langreisen im 16. Jahrhundert, besonders während der Weltumsegelung des Olivier van Noort 1598 bis 1601

Schnall, Uwe

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schnall, U. (1991). "... unnd ein jeden vermahnet / ein Exempel daran zu nemen": Bemerkungen zur Dezimierung der Besatzungen durch Disziplinarmaßnahmen auf Langreisen im 16. Jahrhundert, besonders während der Weltumsegelung des Olivier van Noort 1598 bis 1601. *Deutsches Schiffsarchiv*, 14, 357-372. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59710-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

VOLKSKUNDE

» ... VNND EIN JEDEN VERMAHNET / EIN EXEMPEL DARAN ZU NEMEN«

Bemerkungen zur Dezimierung der Besatzungen durch Disziplinarmaßnahmen auf Langreisen im 16. Jahrhundert, besonders während der Weltumsegelung des Olivier van Noort 1598 bis 1601

VON UWE SCHNALL

Henning Henningsen in Freundschaft zum Achtzigsten

Am 26. August nach eigener Rechnung, tatsächlich aber wegen eines Datumsfehlers erst am 27. dieses Monats im Jahre 1601 lief Olivier van Noort nach über dreijähriger Reise rund um den Erdball mit seinem Admiralsschiff MAURITIUS in den Hafen von Rotterdam ein. Damit hatte die erste holländische Weltumsegelung ihr Ende gefunden, ein Ende freilich, das nicht ganz so glanzvoll ausfiel, wie die Beteiligten es sich gedacht hatten. Mit vier Schiffen und 248 Mann war van Noort am 2. Juli 1598 aus Rotterdam abgesegelt, gut 40 Mann nur sahen 1601 ihre Heimat wieder.¹ (Erst später stellte sich heraus, daß noch weitere Besatzungsmitglieder überlebt hatten; sie hatten nach der Durchsegelung der Magellan-Straße die Flotte aus der Sicht verloren, den Pazifik allein überquert und waren schließlich auf den Molukken gestrandet.²) Zunächst war der Jubel groß – schließlich handelte es sich um die erste holländische Erdumsegelung und die vierte solche Unternehmung überhaupt nach den Fahrten von Fernão de Magalhães (1519–1522), Francis Drake (1577–1580) und Thomas Cavendish (1586–1588) –, aber bald machte sich Enttäuschung breit. Es war ja nicht nur reiner Wissensdurst, der zu solchen Unternehmen Anlaß gab, vielmehr steckten ganz handfeste ökonomische Ziele dahinter. Besonders die so erfolgreiche Reise des Francis Drake, der reich mit Schätzen beladen zurückgekehrt war (wobei es keine Rolle spielte, daß er diese nicht gerade auf ehrliche Weise erworben hatte), ließ mancherorts die Hoffnung wachsen, man könne es ihm nachtun. Finanziell gesehen war die lange Reise des Olivier van Noort aber ein Mißerfolg, und so hat er sehr schnell erfahren müssen, daß nicht die erhofften Ehren auf ihn warteten, daß er sich vielmehr noch durch eine Reihe von Rechtsstreitigkeiten durchzukämpfen hatte.

Die Aufmerksamkeit derjenigen allerdings, die begierig die allmähliche Entschleierung der Welt verfolgten, war ihm sicher, und er selbst war sehr wohl in der Lage, für seine Tat die Werbetrommel zu rühren: Der Bericht über seine Reise erschien in mehreren Sprachen gleichzeitig und brachte es im 17. Jahrhundert auf eine ganze Reihe von Auflagen, wovon noch zu han-

deln ist. Ein beredtes Beispiel für diese Wertschätzung findet sich in der Widmung an Ludwig Veit Fuchs, die Levinus Hulsius seinem Werk »Kurtze warhafftige Relation oder Beschreibung der Wunderbarsten vier Schiffahrten, so jemals Verricht worden«, erschienen in Nürnberg 1603, voranstellt:

Die Holländer haben in wenig Jahren her, die Schiffahrt dermassen continuirt, dass einer das vergangene Jahr das gantze Erdreich mit seinem Schiff umbsegelt hat. Welcher nun der vierdte, so solche wunderbahre und vor 84 Jahr niemals erhörte Schiffahrt gethan hat. Und dieweil solche 4 Schiffahrten meines erachtens alle andere, so jemals beschrieben, weit über-treffen, nicht allein wegen der langen Zeit, so sie dazu haben müssen, sondern auch dass sie so viel und grosser Gefahr, und den Barbarischen wilden Leuten, auch der ungesunden Luft, wegen der geschwinden Verenderung der Climates, unterworfen gewesen, also dass von 40 Personen, so ausgesegelt, kaum einer wider zu Land kommen, und demnach wol zu verwundern ist, dass man noch Leute findet, so sich solcher gefährlichen Schiffahrten unterstehen.³

Ziel der folgenden Bemerkungen ist es nun nicht, an eine seemännische Leistung von hohen Graden zu erinnern, die offenbar stärker in Vergessenheit geraten ist, als sie es verdiente. Vielmehr soll ein Aspekt in den Vordergrund treten, der in den letzten Zeilen der eben zitierten Bemerkung des Hulsius anklingt: die ungeheuren Verluste unter den Besatzungen auf Langfahrten jener Zeit, die weit über 50% betragen konnten, wenn auch im Hulsius-Text nach allgemeiner Ansicht ein Satzfehler sich eingeschlichen haben mag und das Verhältnis nicht 40 : 1, sondern 4 : 1 heißen sollte. Krankheiten, vor allem der gefürchtete Skorbut, Unfälle und Kämpfe dezimierten die Besatzungen in einem Maße, daß von mehreren Schiffen oftmals das eine oder andere aufgegeben werden mußte, um wenigstens die verbleibenden noch einigermaßen bemannen zu können. Magalhães trat seine Weltumsegelung bekanntlich mit mehr als 240 Seeleuten an, von denen fast drei Jahre später nur 18 in erbärmlichem Zustand die Heimat wiedersahen (vier der 22, die ankamen, waren Eingeborene, die man unterwegs mitgenommen hatte). Für uns Heutige wirkt es unter diesen Umständen eigentümlich, daß man durch eine ganze Reihe von Todesstrafen die unvermeidliche Dezimierung der Besatzungen quasi »freiwillig« noch vergrößerte.

Die Reise des Olivier van Noort bietet für diesen Sachverhalt ein besonders eindringliches Beispiel; deshalb soll dieser Aspekt im Vordergrund stehen, und zwar nicht in einem rechts-historischen Sinne, sondern – anhand fülliger Zitate – sozusagen von innen heraus gesehen, aus der Sicht der Beteiligten. Die Zitate sollen der frühesten deutschen Übersetzung entnommen werden, die ihrerseits so gut wie überhaupt nicht bekannt geworden ist, da sie vielleicht nur in einem einzigen Exemplar erhalten blieb. Auf dies Rarissimum hinzuweisen, ist denn auch das zweite Ziel, das sich dieser Aufsatz steckt. Zunächst jedoch soll der Hauptverantwortliche für die Disziplinarmaßnahmen, Olivier van Noort, kurz vorgestellt werden, und dann wird sein Weg um den Erdball herum stichwortartig nachgezeichnet, um ein wenig Verständnis für die Probleme zu wecken, denen er sich gegenüber sah.

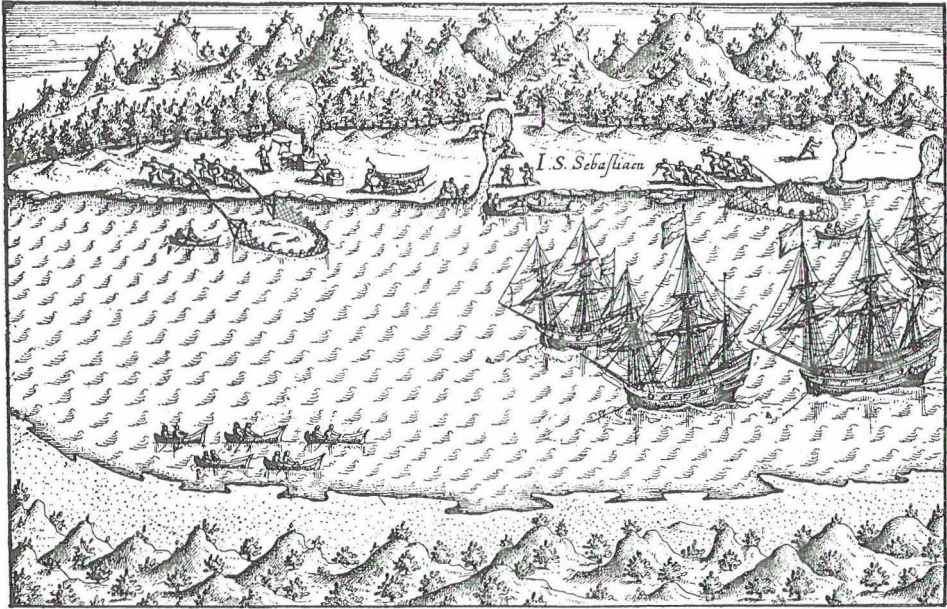
Das genaue Geburtsdatum Olivier van Noorts ist unbekannt. Vermutlich erblickte er 1558 oder 1559 in Utrecht das Licht der Welt, denn in einem Brief von 1601 bezeichnet er sich als Bürgersohn dieser Stadt.⁴ In den 1580er Jahren scheint er nach Rotterdam gekommen zu sein, wo er 1591 ein Haus erwarb und Gastwirt der »Dubbele witte Sleutels« wurde. Er scheint wesentlich mehr geworden zu sein als ein simpler Gastwirt, denn anders ist es nicht zu erklären, daß er 1598 zum General und Admiral von vier Schiffen gemacht wurde, deren Ausrüstung allein circa 200 000 Gulden gekostet haben wird und an deren Finanzierung er selber beteiligt war.⁵ Vermutlich verdankte er seinen Wohlstand Handelsreisen zur See. Man darf davon ausgehen, daß es nicht nur phantastische Vorstellungen van Noorts waren, die seine Geldgeber und schließlich auch die Staten-Generaal und die Staten von Holland bewogen, das Unternehmen einer Weltumsegelung zu unterstützen.



Olivier van Noort. Zeitgenössische Darstellung. (Nach IJzerman, J.W.: *De Reis om de Wereld ...* 1926)

So viel Glück van Noort auch vor seiner großen Fahrt hatte, so sehr mußte er nach seiner Rückkehr wegen des ausgebliebenen Gewinns und seiner Auseinandersetzung mit dem Vice-Admiral – worauf weiter unten noch zurückzukommen sein wird – mit Widrigkeiten kämpfen.⁶ 1602 gehörte er im Gefolge des Oberbefehlshabers van Opdam zu der Flotte, die gegen die englische Königin Elisabeth ausgerüstet wurde, und 1603 machte Prinz Maurits von Oranien ihn zum Kapitän einer Kompanie Fußsoldaten. Bis 1626 diente er Prinz Maurits in den zahlreichen kriegerischen Verwicklungen der Zeit, und als jener am 23. April 1625 gestorben war, hat van Noort sich entschlossen, seinen Dienst zu quittieren. Lange hat er seinen Ruhestand nicht mehr genießen können; am 22. Februar 1627 starb er in Schoonhoven, wo er in der Grote Kerk begraben wurde.

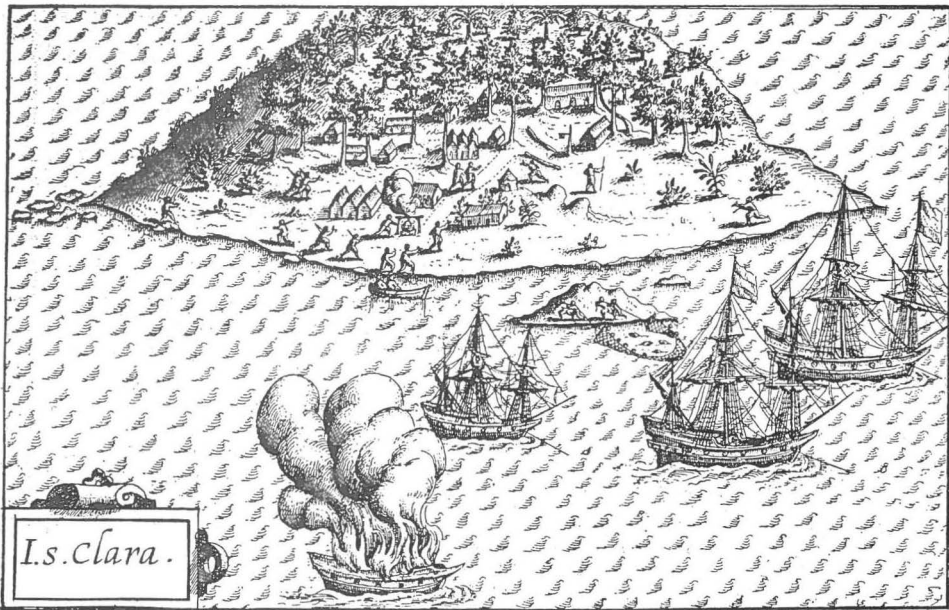
Der Höhepunkt seines Lebens war zweifellos die Erdumsegelung 1598 bis 1601, trotz der Mühsale, die sie ihm bereitete, und trotz des wirtschaftlich kläglichen Erfolges. Van Noort brachte eine Flotte von vier Schiffen zusammen, zu deren General und Admiral er ernannt wurde. Am 2. Juli stachen die MAURITIUS, das Admiralsschiff, die HENDRICK FREDERICK, das Schiff des Vice-Admirals, die EENDRACHT und die HOPE mit einer Gesamtbesatzung von 248 Mann von Rotterdam aus in See, genauer gesagt nur die MAURITIUS und die EENDRACHT, denn die beiden anderen Schiffe hatten sich verspätet. Durch verschiedene ungünstige Umstände verzögerte sich die endgültige Abreise bis zum 13. September (!), und auch dann fuhr man von Goere erst einmal nach Plymouth, denn der Pilot oder Navigator, einer der wichtigsten Männer der Flotte, hatte seine Ausrüstung nicht bei sich: *Demnach namen sie jren Lauff naher Pleimuien / weil ein Engländischer Pilott, oder Schiffmann / Capitein Meliß genant / welcher hiebeuor mit Herrn Thomas Candish [= Cavendish] diese Reise auch gethan hatte / zu Pleimuyen etlich Gereht hatte / das er notwendig muste mitnemmen.*⁷ Nachdem man Anfang Oktober die Kanarischen Inseln passiert hatte und am 4. November auf der Höhe von Kap Palmas auf 4°20' n.Br. gewesen war, wurde vom 11. bis 17. Dezember 1598 vor der Insel »De Prince« (= Ilha do Principe) geankert, um Frischproviand und Wasser zu übernehmen. Aber es gab bereits hier die ersten Zusammenstöße mit den portugiesischen Inselbewohnern, Tote und Verletzte waren zu beklagen. Besonders schlimm für die kleine Flotte war die Ermordung des Piloten Kapitän Meliß. Viele Eintragungen im Reisebericht zeugen von nun an für die relative Hilflosigkeit der verbliebenen Navigationsoffiziere.



Die Insel San Sebastian, Winterlager der van Noortschen Expedition 1599. (Aus der »Beschryvinghe«, 1602).

Von Kap Lopez Gonçalve aus wurde kurz vor der Jahreswende die Überquerung des Südatlantiks begonnen, und am 5. Februar 1599 erreichte man Kap S. Thomé. Verschiedene Versuche, Frischproviand und Wasser zu bekommen, endeten immer in Streitigkeiten mit den brasilianischen Einwohnern, auch in Rio de Janeiro (9. – 12. Februar 1599). Schließlich blieb nichts anderes übrig, als sich auf die Insel San Sebastian zurückzuziehen, von wo aus der Versuch unternommen wurde, an der brasilianischen Küste entlang nach Süden in Richtung auf die Magellan-Straße zu segeln. Wegen des herannahenden Winters mußte dieser Versuch jedoch abgebrochen werden. Man entschloß sich, ein Winterlager auf Sankt Helena zu errichten, konnte diese Insel aber nicht finden. Also wieder zurück in Richtung Westen, um auf Martin Vaz oder einer benachbarten Insel den notwendigen Frischproviand zu erhalten, denn der Skorbut wütete unter der Besatzung. Zudem mußte die EENDRACHT, die seit langem stark leck war und von der Besatzung nur noch mit übermenschlicher Pumpenarbeit schwimmend erhalten wurde, aufgegeben werden; sie wurde verbrannt, nachdem man alle Vorräte und die Besatzung auf die anderen Schiffe verteilt hatte. (Im Oktober 1599 erhielt die bisherige HOPE den Namen EENDRACHT.) Nun gelang auch die Fahrt nach Süden. Nachdem noch vier Wochen auf der Insel Porto Deseado zur Ergänzung der Vorräte und zum Ausbessern der Schiffe verwandt worden waren, stand die Flotte von nun noch drei Schiffen am 5. November 1599 endlich vor der Einfahrt zur Magellan-Straße.

Nun begann eine Strapaze sondergleichen. Konträre Winde und Stürme verhinderten immer wieder die Durchfahrt; erst am 29. Februar 1600 hat man es geschafft! 116 Tage kämpfte van Noort um die Durchfahrt, 16 Tage brauchte Drake, 38 hat sie Magalhães gekostet und 49 Tage Cavendish.⁸ Zudem kam nach vollbrachter Durchfahrt die HENDRICK FREDERICK mit 60 Mann außer Sicht, erreichte schließlich die Molukken, strandete aber auf Ternate, wo die Überlebenden vom Sultan freundlich aufgenommen wurden. Doch diese Geschichte wurde in den Niederlanden erst 1603 bekannt.⁹ Zwei Schiffe noch und 90 Mann, das war alles, was Olivier van Noort nun verblieb.

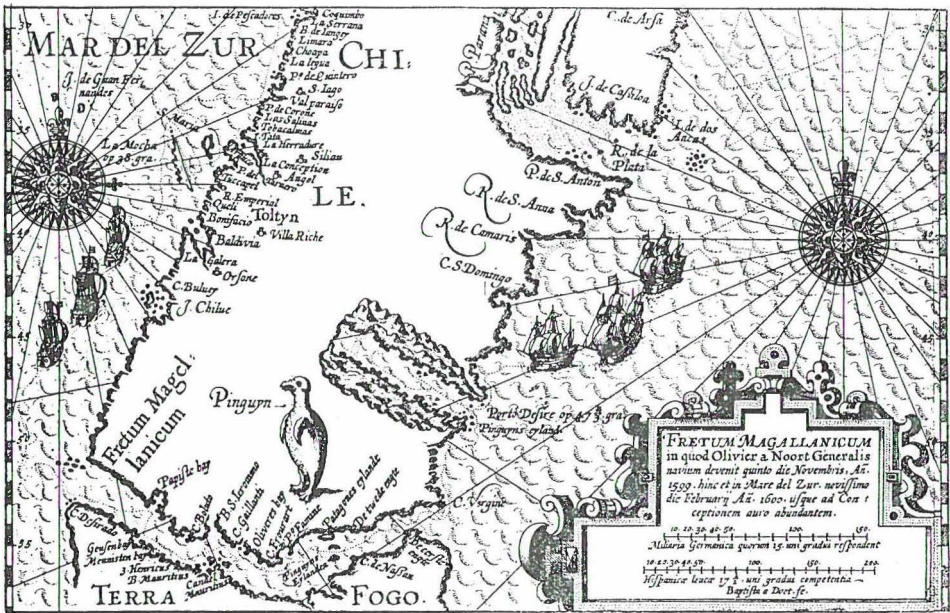


Die Insel Santa Clara, auf der die Skorbut-Kranken geheilt wurden. Im Vordergrund die EENDRACHT, die aufgegeben werden mußte und verbrannt wurde. (Aus der »Beschryvinghe«, 1602).

Auf der Fahrt an der südamerikanischen Westküste entlang nach Norden versuchte man immer wieder – vergeblich –, ein mit in der Phantasie sagenhaften Reichtümern beladenes spanisches Schiff zu kapern. Gegen Ende Mai 1600 verließ man die amerikanischen Gewässer und überquerte in ca. vier Monaten den Pazifik. Am 15. September 1600 wurde Guam erreicht. Mit Hilfe malaiischer und chinesischer Lotsen durchsegelte man den malaiischen Archipel, immer auf der Suche nach lohnender Beute, und scheute sich nicht, selbst Manila einen kriegerischen Besuch abzustatten. Olivier van Noort gewann einen (halben) Sieg, aber keine Beute, und er verlor im Seegefecht nun auch die neue EENDRACHT. Nachdem über die Jahreswende 1600/1601 die Gefechtsschäden auf der MAURITIUS in Brunei ausgebessert worden waren, durchsegelte man das Gebiet der Sunda-Inseln und verließ den Archipel endgültig am 10. Februar 1601. Für die Heimreise war die MAURITIUS nun ganz auf sich allein angewiesen. Ende April/Anfang Mai wurde das Kap der guten Hoffnung umsegelt, und Ende Mai fand man diesmal wirklich die Insel St. Helena, wo ein wenig Frischproviant und Wasser übernommen werden konnte.

Am 16. Juni kam es zu einem denkwürdigen Zusammentreffen. Van Noort traf sechs holländische Schiffe, die unter dem Kommando von Jakob van Heemskerck auf dem Wege nach Ostindien waren. Zwei Monate war Heemskerck schon unterwegs, hatte seinen Vice-Admiral samt Jagdschiffen verloren. Van Voort erhielt hier erstmals neue Nachrichten aus Europa, vor allem natürlich über den Sieg der Niederländer über die Spanier in Flandern.

Am 22. Juni wurde das letzte Brot ausgeteilt, ca. 2 Pfund pro Mann, *darzu sehr wurmstichig vnnnd vermilbet*. Am 1. August wurden die Azoren passiert, am 17. stand man vorm Kanal, am 26. bzw. 27. August 1601 schließlich war – wie eingangs schon berichtet – Rotterdam wieder erreicht.



Die Magellan-Straße, Illustration zur »Beschryvinghe«, 1602. Punktiert der Kurs van Noorts.

Über die Reise des Olivier van Noort sind wir sehr gut unterrichtet, denn er selbst hat es sich angelegen sein lassen, seine Taten und Erlebnisse publik zu machen, sicherlich auch, um seine Sicht der Dinge darzustellen, bevor Kritik an seinen Handlungen während der Weltumsegelung laut werden konnte, und nicht zuletzt, um den ihm gebührenden Lohn zu erhalten, Ruhm und eventuellen wirtschaftlichen Nutzen. Noch im Jahre 1601, nur wenige Wochen nach der Rückkehr der Expedition, erschien ein von Olivier van Noort selbst verfaßter Kurzbericht seiner Reise: »Extract oft Kort verhael wt het groote Jounael vande wonderlijcke ende groote reyse / ghedaen door de strate Magellana en andere vremde Konincrijcken en Landen / byden E. Olivier van Noort, Admiraal en Generael vande vier Schepen / toegerust tot Rotterdam / A°. 1598. Tot Rotterdam / by Jan van Waesberghe / aende Merct inde Fame. Anno M. CCCCC.J.«¹⁰ Jan van Waesberghe war ein Nachbar Olivier van Noorts und wollte unbedingt den Reisebericht publizieren. Weil der Gesamtbericht zu lang war, um schnell gedruckt zu werden, entschloß man sich für einen »Extract«, der wirklich binnen Monatsfrist auf dem Markt war. Allzu groß wird die Auflage nicht gewesen sein, denn es scheint, als habe nur ein einziges Exemplar des »Extracts« überlebt.¹¹

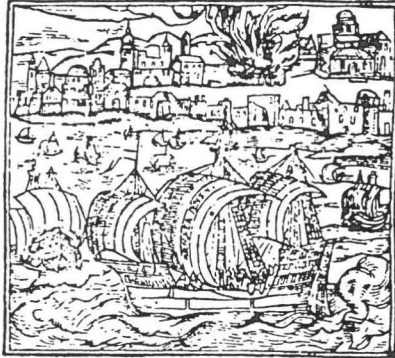
Der ausführliche Reisebericht erschien dann 1602 unter dem zeittypisch ausführlichen Titel »Beschryvinghe vande Voyagie om den geheelen Werelt Cloot / ghedaen door Olivier van Noort van Vtrecht, Generael over vier Schepen / te weten: Mauritius als Admiraal / Hendrick Frederick Vice-Admiraal / de Eendracht, midts gaders de Hope, op hebbende tsamen 248. man / om te zeylen door de Strate Magellanes, te handelen langs de Custen van Cica, Chili en Peru, om den gantschen Aerden Cloot / ende door de Moluques wederom thuyt te comen. Te zeyl gegaen van Rotterdam / den tweeden July 1598. Ende den Generael met het Schip Mauritius is alleen weder ghekeert in Augusto / Anno 1601. Daer in dat vertelt wort zyne wonderlijcke avontueren, ende vremdigheden hem bejagent, by hem ghesien, ende die hem vedervaren zijn, Met vele Copere Caerten ende Figueren afgebeeld, by hemlieden nieulicx

EXTRACT

oft

Kort verhael wt het groote Journael

vande Wonderlijcke ende groote reyse/ghedaen door de strate Magellana en andere vrende Koninckrijcken en Landen/byden E. Olivier van Noort, Admirael en Generael vande vier Schepen/toegerust tot Rotterdam/ A°. 1598.



Tot Rotterdam/by Jan van Waesberghe/aende Merct inde Fame.
Anno M. CCCC. J.

Titelblatt des Kurzberichts 1601. (Nach IJzerman, J. W.: De Reis om de Wereld ... 1926).

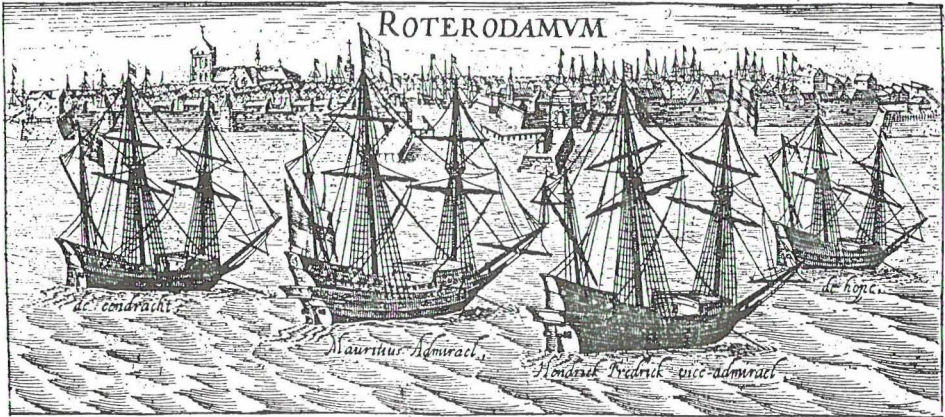
gheteekent ende mede ghebracht. Tot Rotterdam. By Ian van Waesberghen, ende by Cornelis Claessz tot Amstelredam, op't Water int Schryfboeck, Anno 1602«. Insgesamt erschienen im 17. Jahrhundert 13 verschiedene Ausgaben der »Beschryvinghe« in niederländischer Sprache, mehr oder weniger bearbeitet und mit unterschiedlichen Titeln. Im 18. Jahrhundert waren es noch vier, und die letzte niederländische Ausgabe im »vorphilologischen Zeitalter« erschien 1830. Schon gleichzeitig mit der ersten niederländischen Edition erschien ein Reisebericht in französischer Sprache, weitere Ausgaben folgten. Gleichfalls 1602 veranstaltete de Bry in Frankfurt eine lateinische Ausgabe innerhalb seiner Americana-Sammlung, englische Übersetzungen kamen 1625, 1744 und 1806 heraus. 1763–90 und 1788 wurde der Bericht ins Spanische übersetzt, und 1834 erschien sogar eine italienische Version.¹²

Auch in Deutschland wurde der Reisebericht neugierig aufgenommen. Bereits 1602 wurden drei Übersetzungen – in Wirklichkeit, wie sich zeigen wird, vier – publiziert, die offizielle Übersetzung durch Johannes Schaffer in Amsterdam, eine Ausgabe von den Erben de Brys bei Becker in Frankfurt und die zwar 1602 fertiggestellte, aber erst 1603 herausgebrachte Fassung des Levinus Hulsius, von der schon die Rede war.¹³ 1631 publizierte auch Merian in Frankfurt eine Version, und 1753 nahm J.J. Schwabe den Bericht in den 11. Band seiner »Reisen zu Wasser und zu Lande« auf.

Die John Carter Brown Library in Providence, Rhode Island, USA, besitzt nun eine deutsche Übersetzung des Reiseberichts von Olivier van Noort, die weder in der grundlegenden Bibliographie der Reiseberichte von Armand Gaston Camus, erschienen 1802, erwähnt wird, noch von IJzerman in seiner Ausgabe der »Beschryvinghe«.¹⁴ Obwohl auch sie wie die von IJzerman mit der Sigle bb. versehene deutsche Ausgabe von de Bry herausgegeben und bei Becker in Frankfurt gedruckt wurde, ist sie, wie sich bei genauer Prüfung herausstellt, nicht mit jener identisch. Allein Pieter Anton Tiele verweist in seiner Bibliographie niederländischer Reiseberichte, erschienen 1867, auf diese Ausgabe, fügt aber hinzu, er habe sie nicht ge-

Beschryvinghe vande Voyagie om den geheelen Werelt Cloot/ghedaen door Olivier van Noort van Vtrecht, Generael over vier Schepen/te weten: Mauritius als Admirael/Hendrick Frederick Vice-Admirael/de Eendracht, midsgaders de Hope, op hebende tamen 248. man/om te zeplen door de Straete Magellanes, te handelen langs de Gulden van Cica, Chili en Peru, ont den gantschen Werden Cloot/ende door de Molucques wederom thups te comen. Te zepl gegaan van Rotterdam den tweeden Julij 1598. Ende den Generael met het Schip Mauritius is alleen weder ghekeert in Augusto/Anno 1601.

Daer in dat vertelt wort zyne wonderlijcke avontueren, ende vremdigheden hem bejégent, by hem ghesien, ende die hem vvedervaren zijn, Met vele Copere Caerten ende Figuren afgebeelt, by hemlieden niculicx gheteckent ende mede ghebracht,



Tot Rotterdam.

By Ian van Wacsberghen, ende by Cornelis Claesz tot Amstelredam, op't Water:
int Schrylboeck, Anno 1602.

Titelblatt der niederländischen Erstausgabe der »Beschryvinghe« 1602 mit der Darstellung der Expeditionsflotte, von links nach rechts: EENDRACHT, MAURITIUS, HENDRICK FREDERICK und HOPE.

sehen.¹⁵ Sie scheint also schon vor mehr als hundert Jahren eine ausgesprochene Rarität gewesen zu sein. Es handelt sich um ein Büchlein von 120 Seiten, von denen 119 bedruckt sind. Die letzte Seite ist unbedruckt. Ursprünglich enthielt das Werk wohl, wie die anderen de Bry-Ausgaben, 13 Kupferstiche und eine Karte, von denen heute aber nur noch die Stiche 1 bis 6 vorhanden sind.¹⁶ Dies Rarissimum trägt den Titel »Neuwe Schiffart / Warhaftige vnd eygentliche Beschreibung der langwirigen / sörglichen vnd gefährlichen Reyse / so Olivier von NOORT, General Oberster vber vier Schiffe / auff welchen 248. Mañ / mit Kriegsrüstung vnd Prouiant nach Notturfft wol versehen, gewesen / durch das gefehrliche Fretum Magellannum vñ die gantze Kugel der Welt in dreyen Jaren / nemlich vom Julio / deß 1598. Jares / da er von Rotterdam abgefahren / biß auff den Augustum deß 1601. Jares wunderbarlich gethan / vnd verrichtet hat / sampt erzehlung allerhandt Abentheuwer / Mühe / Noht vnd Gefahr / so jm in der zeit begegnet / auffgestossen / vnd zuhanden gangen. Auß Niederländischer Verzeichnuß in hochteutscher Sprach beschrieben Durch M. Gothardt Arthes von Dantzick. Auch mit schönen Kupfferstücken gezieret / vnd an Tag geben durch DIETRICH de BRY S. hinterlassene Wittibe / vnd zween Söhne. Gedruckt zu Franckfurt / durch Mathæum Becker. 1602«.

Wie es zu dieser Ausgabe kam, die immerhin in Konkurrenz zu einer anderen desselben Verlagshauses stand, geht aus der Vorrede »An den großgünstigen Leser« hervor (Neuwe Schiffart, S. 3f.). Nach Auskunft der Verleger handelt es sich sozusagen um eine »gekürzte

Volksausgabe«. Noorts Bericht, teilen die de Brys mit, sei ihnen erst in die Hände gefallen, als der 9. und letzte Teil der lateinischen Ausgabe ihrer großen »Amerika«-Sammlung, die auf deutsch und separat auch lateinisch erschien, bereits fertig gewesen sei. So habe man den Text dem 9. Teil mit einverleibt und *als ein Additament oder Anhang an das Teutsche / so schon gedruckt* zugefügt. Damit war es aber nur in einer dickleibigen, teuren Edition erhältlich. *Die- weil sich aber auch viel guthertziger Leute / vnnd Liebhaber neuwer frembder Schiffarten vnd dergleichen Historien finden / deren gelegenheit es nicht ist / das gantze weitleufftige Werck zukauffen oder zu lesen / sondern sich / mit dem begnügen lassen / daß sie mögen wissen was sich etwan jnnerhalb zwey oder drey Jaren deß Orts begeben vnnd fürgegangen sey / als haben wir denselben zu Dienst vnd Gefallen / gegenwertiges Tractetlein ins Werck gerichtet vnd an Tag geben / darinn als in einē Außzug oder Handtbuch¹⁷ / so kurtz jmmer mäglich gewesen / die fürnembste Sachen / so gemelten Obersten Admiral Oliuier von Noort / in dieser lang- wirigen dreyjährigen Reyse auffgestoßen vnd zuhanden gangen / verfasst vnnd verzeichnet worden / [...].* (Neuwe Schiffart, S. 4).

Ein genauer Vergleich zwischen der niederländischen Originalausgabe, der längeren deutschen Übersetzung von 1602, auf die die Verleger hier anspielen, und der »Neuwen Schiffart« zeigt indessen, daß die de Brys hier tiefstapeln. Der vorliegende Band ist keineswegs eine Art »Reader's Digest«-Bearbeitung, sondern bringt den gesamten Text, allerdings durchgehend ohne die knappen meteorologischen und navigatorischen Bemerkungen, die van Noort ab und zu zu Papier bringt. Diese Hinweise sind in der Tat sehr kurz und nur für einen Fachmann von Interesse. Andere Kürzungen gegenüber dem Original sind außerordentlich selten. Die Unterschiede zwischen den beiden de Bry-Ausgaben von 1602 sind nur gering und – mit der Ausnahme der nautischen Hinweise – in der Regel Stilistika. Der in den Titeln gegebene Hinweis auf ein und denselben Übersetzer wird richtig sein. Aus einer Reihe von Einzelbeobachtungen läßt sich meines Erachtens der Schluß ziehen, daß uns in der »Neuwen Schiffart« der John Carter Brown Library die erste in Deutschland erschienene Übersetzung von van Noorts Reisebeschreibung vorliegt. Es sei aber nochmals hervorgehoben, daß es sich nicht um eine Übersetzung von van Noorts »Extract« handelt, sondern um eine leicht gekürzte der »Beschryvinghe«.

Im folgenden werden, um Aufmerksamkeit auf die praktisch bisher unbekanntedeutsche Übersetzung von 1602 zu lenken, die beizuziehenden Belegstellen grundsätzlich nach dieser Ausgabe zitiert. Alle Belege sind mit den niederländischen Ausgaben von 1602 und 1816 sowie der »großen« Übersetzung von 1602 verglichen worden.¹⁸

Eingangs habe ich schon gesagt, daß ein Ausgangspunkt dieser Überlegungen die Tatsache war, daß man trotz des ständigen großen Verlustes an Mannschaft durch Krankheiten, Unfälle und Kampfhandlungen offenbar keine Anstrengungen unternahm, die zur Aufrechterhaltung der Disziplin in bestimmten Fällen für nötig erachtete Todesstrafe durch andere Strafen zu ersetzen, um möglicherweise Arbeitskräfte zu erhalten. Natürlich ist es mir klar, daß unter den Lebensbedingungen an Bord, wie sie damals herrschten, der Unsauberkeit, der drückenden Enge usw., unter Umständen um sich greifende Disziplinlosigkeit schlimmer sein konnte als das Fehlen von Arbeitskräften. Die Fürsorglichkeit Olivier van Noorts etwa gegenüber seinen erkrankten Seeleuten widerspricht offenbar nur scheinbar seiner Unerbittlichkeit, wenn es sich um Verstöße gegen die Schiffsartikel handelte.

Der Verlust an Menschen, den van Noorts Flotte unterwegs hat hinnehmen müssen, war sehr groß. Das erste große Sterben ereignete sich im April 1599, als man vergeblich die Insel St. Helena suchte, um dort Winterlager zu nehmen. Drei bis vier Seeleute starben täglich (Neuwe Schiffart, S. 16). Die Lage besserte sich erst, als man auf der Insel Santa Clara (wahrscheinlich Ilha do Francez) fünfzehn Tage Rast einlegte und die Kranken mit »Palmiten« und grünem Kraut auffütterte. Alle genasen, bis auf fünf, bei denen der Skorbut schon zu weit fortgeschrit-

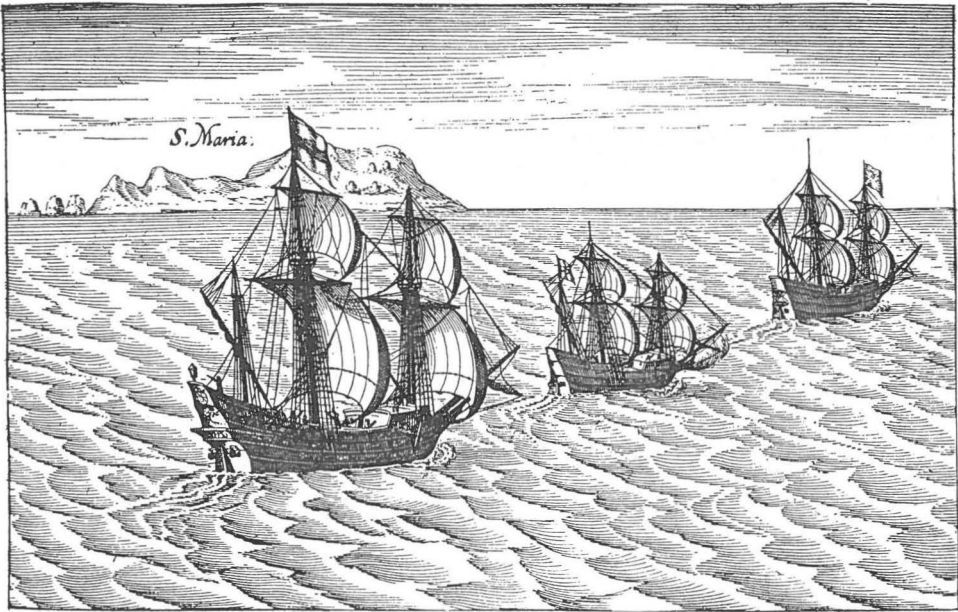
ten war. Ein spätes Opfer dieser ersten Krankheitswelle war Jacob Janß Hütkauffer, Kapitän der HOPE; er starb am 5. Oktober 1599, *nachdem er ein Zeitlang mit dem Scharbock / vnd anderer Kranckheit beladē gewesen* (Neuwe Schiffart, S. 21).

Mitte Dezember traf van Noort in der Magellan-Straße das Schiff DROM unter Kapitän Sebald de Weert, das ursprünglich zur Flotte Pieter Verhaghens gehört hatte. Dessen Mannschaft war noch stärker geschwächt als die van Noorts *durch Kranckheit vnd andern Vnfall / dessen sie viel hatten erlitten. Diß Schiff des Capiteins Sebald de Wert hatte noch 38. Mann / war starck gewest von 110. Personen.* (S. 30). Zu jener Zeit hatte van Noort bereits über 100 Mann verloren. Das war, wie wir wissen, noch nicht das Ende.

Doch nun zu den Opfern, die die Durchsetzung einer strengen Disziplin forderte. Vorweg ist zu bemerken, daß auf fast allen Kompanie-Schiffen und selbstverständlich in den Kriegsflootten strenge Bestimmungen galten; Verstöße gegen sie wurden hart geahndet. Schon in den Statuten und Kriegsordnungen des 14. und 15. Jahrhunderts sind harte Strafen bis zur Todesstrafe etwa für (wiederholte) Wachvergehen zu finden.¹⁹ Die Reihe der möglichen Leibesstrafen war lang, Kielholen, »Von der Rah springen«, Spießrutenlaufen sind noch heute im Gedächtnis; doch gab es auch das Abhacken einer Hand als Strafe für Mißhandlung oder das Feststechen einer Hand mit einem Messer an den Mast als Strafe für Messerstechereien, wofür auch unser Text ein Beispiel bietet: *Auch hat man einen Gerhard Adriaenß von Vlissinghen / mit einē Messer durch die Handt an den Mastbaum gestochen / daß er es selber wider hat müssen herauß ziehen / darumb / daß er zuvor einen Steurman / Wilhelm Ghysse genannt / mit einem Messer gestochen hatte.* (Neuwe Schiffart, S. 19). Die schwersten Strafen standen auf den Hauptverbrechen: Mord, Homosexualität, Desertion, Meuterei.²⁰ Verhängt werden konnten sie nur vom Schiffsrat bzw. auf Kriegsschiffen dem Kriegsrat, der sich aus den Offizieren und manchmal Unteroffizieren wie Oberbootsmann, Konstabel usw. zusammensetzte.

Durch die Härte der Strafen und die oft zu beobachtende Grausamkeit bei der Durchführung hoffte man in erster Linie auf eine abschreckende Wirkung. Daher denn auch die ausdrückliche Aufforderung van Noorts nach der Vollstreckung eines Todesurteils *vnm̄d einen jeden* [Seemann] *vermahnet / ein Exempel daran zu nemen* (s. u.). Der Erfolg darf bezweifelt werden; Hinrichtungen wurden – zumindest an Land – bekanntlich zu Volksbelustigungen. Der Erfindungsreichtum bei den Arten der Strafen entsprach zu Wasser durchaus dem an Land, die Strafen waren zur See zwar möglicherweise härter, aber nicht grausamer. Allerdings ist zu bedenken, daß es auf See jemanden traf, den die Seeleute meist schon länger kannten.

Wie also allgemein üblich, waren auch die Besatzungen der vier Schiffe des Olivier van Noort auf Schiffsartikel verpflichtet worden. Sie standen unter Kriegsrecht. Van Noort legt gerade auf diesen Punkt in seinem Widmungsschreiben der ersten niederländischen Ausgabe der »Beschryvinghe« an den Prinzen Maurits von Oranien größten Wert, möglicherweise um von vornherein eventuellen Klagen gegen ein zu harsches Regiment entgegenzutreten: *... so uast sonderlinge van noode, dat op deselve Vlote goede Scheeps discipline gehouden worde, ende alle Rebellen ende misdoenders behooric ghestraf: ten welcken fijne, de voornoemde Compagnie eenen Artijckelbrief hebben geconciepiert, ende zijne Exell. verthoont die deselven op den 17. Aprilis M.DXCVII [recte MDXCVIII] heeft gheconfermeert, ende dien volgende hebben ooc mede de Edele Heeren gecommiteerde Raden van de Admiraliteyt, ten verzoecke van de voorsz. Compagnie, my als Generael ende voorte alle onse Capiteynen, Commiszen, Officieren ende Soldaten, op ten 28. Juny daeraen volgende, binnen de vermaerde Coopstadt von Rotterdam doen vergaderen, ende den voorsz. Artikelbrief voor doen lesen, den welcken zylieder alle te samen ten selven dage eendrachtelijc by eede hebben bevesticht ...*²¹ Formal waren also sicherlich alle verhängten schweren Strafen während der Weltumsegung unanfechtbar.



Van Noort jagt mit der MAURITIUS (links) und der EENDRACHT (ex HOPE) das spanische »Goldschiff« BON IESUS. (Aus der »Beschryvinghe«, 1602).

Ein eindrucksvolles, etwa gleichzeitiges Beispiel bietet Conrad Löw in seinem populären Sammelband von 1598 »Meer oder Seehanen Buch«²²: Innerhalb der *Erzählung der Schiffart so im Jahr 94. gethan 7. Schiffen / welche die Her:n der Vnierten Niederländische Stände geschickt gegen Mitternacht / umb von dannen den lauff gen China zunemen* berichtet er von einem Zusammentreffen mit Landesbewohnern des eisigen Nordens, die erschreckt flohen. *die vnsern da sie zu den Schlitten kömen / hielten sich nit gemeß dem Gesetz vnd Befehl so Graff Mauritz von Nassaw gethan / welcher Gesetze ein Artickel war / vnd lautet das man keins der Dinge / so man im Lande da wir kommen solten finden würden / nemen solte / bey straffe ins Eisen geschlossen / vnd darnach 3. mahl vnder das Kiel des Schiffs gezogen zu werden / wie auch mit zweien die von den Schlitten etliche kleine Fell genommen versaren ward / derer einer starb in der Execution / denn der halb Leichnam / bleib vnder dem Schiff das ander halb theil ward hinauff gezogen. Der ander / da er solche pein auß gestanden / ward für ein Schelmen auff's Land gesetzt / da er aber im Land nicht leben kondte / starb er für pein vnnd schmerzen vnd Armuth / so er gelitten. Man wird am ende diser Erzählung wol sehen / ob vnser Gesetze auff vnser Schiff nicht so wol gehalten würden / als in wol policirte Stätt (jha so wol oder besser) jeder blieb bey seinem recht / die Laster vnd böse thaten warden streng gestrafft / wie auß den vorgehenden Artickeln zu sehen ist.*²³ Doch auch diese Gesetze konnten nicht verhindern, daß kurze Zeit später Bootsgesellen meuterten, als die Offiziere gerade ein Fest feierten. Dem Gesetz wurde immerhin Genüge getan: *Fünf der Meuterer wurden auffgehent vnd stranguliert in der Ständen Insel. Dise waren / die sich bemüheten / all vnser Schiffzeug in empörung zu bringen / aber die Justitia ward zu streng gehalten / alle fehl wie gering die waren / wurden nach dem Gesetz / welchs Graff Moritz von Nassaw geben / gar hart gestrafft / auch ward kein Vrtheil auß eines autoritet vber jemandt gesprochen / sondern ward verurtheilt durchs Gesetz / Ordnung vnd Vrtheil seiner Ex.*²⁴

Straffe Disziplin wurde auf den Schiffen nicht nur jener Zeit als notwendig angesehen, und die harten Gesetze fanden Beifall, wenn vielleicht auch nicht ungeteilt.²⁵ Hinzu kommt, daß ein Menschenleben nicht so viel galt, wie es heute angeblich gilt. Mit Feinden machte man unter Umständen auch unnötigerweise kurzen Prozeß, wie eine weitere Episode aus der »Neuwen Schiffart« zeigt: Vor Peru hatte van Noort ein spanisches Schiff aufgebracht, die BON IESUS (die später als Wrack wieder aufgegeben werden mußte), und man hatte einen spanischen Offizier gefangen genommen, der als Pilot auf dem Weg nach den Philippinen dienen sollte. *Den 30. Junij hat der General mit verwilligung des Kriegß=Rahts den Spannischen Pilotten vbers Schiff hinauß ins Meer werffen lassen / denn wiewol im der General alle Freundschaftt erzeiget hatte / hat er doch sich nicht geschewet gegen etliche zusagen / mann hette jhm vergeben [= man hätte ihn vergiftet, U.S.] / weil er sich etwas schwach befunden / [...] derhalben der General sampt dem gantzem KriegßRaht / für gut angesehen jn ab zuschaffen / sintemal er gelegenheit gesucht hatte / wie er möchte wegkommen / darzu er auch die Negros vnd Spannische Knaben hatte wollen anreitzen / welches als sie jhm für gehalten / haben sie jhn vom Schiff hinab ins Meer geworffen / vnd also ersauften lassen / auff daß er jhnen keine Verrätherey mehr beweisen möchte (S. 62f.).* Das sieht schon sehr nach fadenscheinigen Vorwänden aus; denn mit dem Fortkommen war es nicht einfach, man befand sich zu dieser Zeit mitten auf dem Pazifik. Hingegen war aus dem Spanier keine weitere Information mehr zu entlocken, er hatte offenbar alles, was er wußte, schon gesagt, und wohl auch noch etwas mehr und nicht ganz freiwillig: *Auff dieses anbringen hat der General desselben Tages geexaminirt und befraget den Pilotten / vnd den andern Negro, genannt Sebastian, die haben es anfänglich geleugnet / aber als man sie ein wenig gepeiniget hatte / haben sie alle Sachen öffentlich bekant / vnd zeigten die Negros an / daß mit dreyen Nachen voll Goldt / so viel die Nachen hatten führen können / obgemes Schiff [= die BON IESUS] were beladen gewest [...] solches bekannte auch der Spannisch Pilotte war zu seyn. (S. 58f.).* Von über 10000 Pfund Gold ist die Rede, die ins Wasser geworfen worden sein sollen – harsch für die bisher glücklosen Holländer!

Sechs Personen wurden während der dreijährigen Expedition vom Kriegsrat der van Noortschen Flotte, in dem der General und Admiral natürlich den Vorsitz führte, exekutiert. Zwei wurden zum Tode durch Erschießen verurteilt, vier sollten mit ein wenig Brot und Wasser oder Wein an Land ausgesetzt werden, was meist – aber nicht immer – den sicheren Tod durch Verhungern bedeutete. Nur wenn jemand in bewohnten Zonen und gemäßigten Breiten ausgesetzt wurde, hatte er eine Überlebenschance. Unter Umständen nahm ihn später einmal ein anderes Schiff wieder mit, wie es auch Olivier van Noort tat, als er einen ausgesetzten Seemann beim Kap Lopez Gonçalve aufnahm.

Zum Tode durch Erschießen wurden verurteilt Jacob Dirckß aus Leiden wegen Diebstahls und der Neger Sebastian wegen Verräterei: *Den 6. Aprill [1600] hat der General den Kriegs Raht versamlet / gericht zuhalten vber einen Missethäter Jacob Dirckß genannt von Leyden / ein Boßknecht der etlicher Dieberey halben war verklaget worden / daß er nemlich dem Volck das Brodt genommen / auch ein Pottise mit Ohle auß der Hütten gestolen / vnd sonst andere dergleichen Diebstal mehr begangen hette / Als er nun solches bekandt / ist er verurtheilt worden / daß er solte erschossen werden / welches Vrtheil öffentlich verlesen / vnd also baldt vollzogen worden (S. 47).*

Bei Sebastian, einem der Neger, die von der amerikanischen Westküste mitgenommen worden waren, liegt die Schuld bei weitem nicht so offen zu Tage. Sein Gefährte Emanuel hatte sich auf dem Weg nach Manila mit dem Schiffsboot aus dem Staube gemacht. [...] *derhalben hat der General dē andern Negro, der im Admiral Schiff war / vnd Sebastian hieß / lassen examiniren, welcher bekennet / daß er deß Anschlags Wiensschafft gehabt / vnd daß er auch selber solches im Sinne habe / denn jhm diese Gelegenheit nicht dauchte gut seyn / darauf der General / in Betrachtung der schnöden Vndanckbarkeit dieser Negro oder Schwartzenn / daß sie*

vngeachtet aller Freundtschafft die man jhnen erzeiget / weil sie frey vnd sicher gehen vnd stehen mochten / als sonst einer von dem Volck / dennoch sie zuerrathen begerten / diesen Negro genant Sebastian lassen erschiessen / auff daß sie hinfort keiner Verrätherey sich zubefahren [...] (S. 75). Wie das Geständnis zustande gekommen ist, verschweigt van Noort.

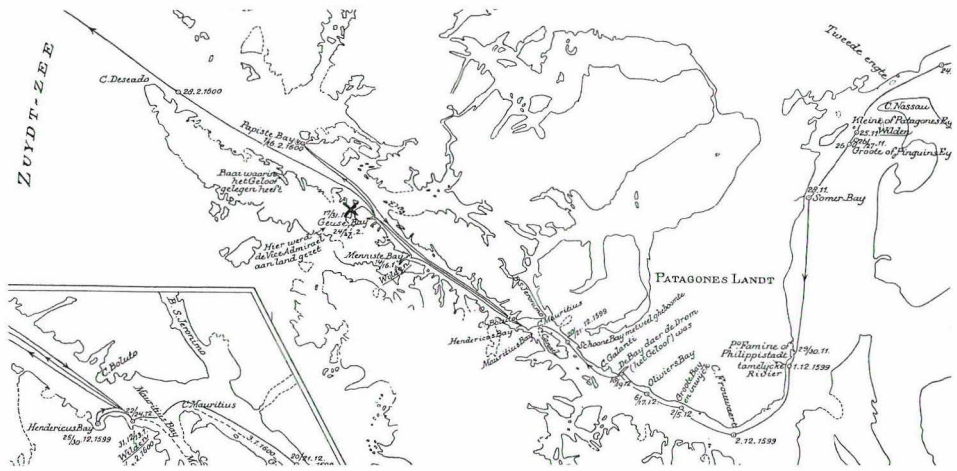
Die vier Personen, deren Urteil lautete, mit Wasser und Brot an ein einsames Stück Land gebracht zu werden, waren alle der Verrätere, der Meuterei angeklagt. Schon am 25. Dezember 1598, also am Kap Lopez Gonçalve in Westafrika, wurde das erste dieser Urteile gefällt: *Des-selben tags hat der General sampt dem Kriegß Raht für gut angesehen einen Steuermann Hans Volckers vom Heiligenlandt genandt / wegen seiner auffrührerischen Bubenstücken / damit er vñgegangen war / ans Landt zusetzen / als auch geschehen. (S. 11)*

Am 18. Juni 1599, während van Noorts Flotte auf der Insel Santa Clara die schon erwähnte fünfzehntägige Pause einlegte, um die Skorbutkranken zu heilen, wurden gleich zwei Seeleute zu dieser Strafe verurteilt, der Büchsenmeister Johan Claeß vom Admiralschiff und der Büchsenmeister Gerhardt Wilhelm Prinß von der EENDRACHT *wegen jhrer Mißhandlung vñnd Verrätherey / die sie fürhatten (S. 19)*. Ob die Strafe ausgesetzt oder nur der Vollzug verschoben wurde, ist nicht klar. Jedenfalls wird Johan Claeß noch am 21. März 1600 als erster Teilnehmer einer gefährlichen Unternehmung genannt: *[...] darzu ehr den für andern erwehlet einen Ioan Claess genant / der verdammet war an ein frembd Landt gesetzt zu werden (S. 36).*

Während die Begründung der harten Urteile bei den bisher genannten drei Seeleuten kurz und knapp ist – niemand zu jener Zeit hätte die Berechtigung eines Todesurteils bei Meuterei in Zweifel gezogen –, geht van Noort bei der Darstellung des heikelsten Falles sehr sorgfältig vor: Immerhin wird dabei der nach van Noort Ranghöchste in der Flotte zum Tode verurteilt, der Vice-Admiral Jacob Claesz. von Ulpendam. Noch problematischer wird der Fall, wenn man bedenkt, daß Jacob Claesz. zu den Geldgebern für die Expedition gehörte²⁶, und es war mit Sicherheit anzunehmen, daß Familie und Freunde des Vice-Admirals nur schwerlich von der Notwendigkeit dieses Todesurteils zu überzeugen sein würden.

Van Noort bemüht sich nach Kräften, die Gründe für die Verurteilung emotionslos auszubreiten. Zunächst wird die Qualifikation des Vice-Admirals in ein schlechtes Licht gerückt. Schon am 8. Oktober 1598 verlor er des Nachts das nachgeschleppte Schiffsboot und konnte es auch nicht wiederfinden (S. 7). Daß man die Insel St. Helena nicht aufspüren konnte, als man das Winterlager dort errichten wollte, wird seiner Unfähigkeit angelastet: *Nae dat wy nu drie etmael geseylt hadden door persuasie van de Vice=Admirael / die nu na sijn gissinge het Eylant niet en kone bekomen [...]*, formuliert van Noort.²⁷ Ausschlaggebend war aber das Verhalten beim Versuch, die Magellan-Straße zu durchsegeln. Als der Admiral *mit dem Jagdschiff immer fortan (S. 22)* in die Straße einsegeln wollte, folgte der Vice-Admiral ihm nicht. Im heftigen Sturm verlor van Noort sein Schiffsboot und zwei Anker. Als er dem Vice-Admiral am 10. November 1599 signalisierte, er möge zu ihm an Bord kommen, weigerte der sich und schickte nur seinen Schiffer. Am nächsten Tag sandte van Noort einen Brief mit der Bitte um Überlassung von Tauwerk und einem Anker, *Darauff er [sc. Jacob Claesz.] jm zur Antwort gabe / daß er es nicht zuthun gesinnet / ließ sich auch etwas trütziglich verlauten / daß er wol eben so viel Gewalts / als der Admiral hette. Daruber der Admiral sehr zornig worden / vñnd den Brieff auffgehoben biß zur gelegenen Zeit (S. 23)*. Für Olivier van Noort war diese Insubordination der letzte Tropfen, der das Faß zum Überlaufen brachte. Und als dann Jacob Claesz. auch noch auf eigene Faust lossegelte – man fand ihn erst zwei Tage später wieder –, nahm das Unheil für den Vice-Admiral seinen Lauf. Zum 28. Dezember 1599 berichtet van Noort:

Nachmals kam der gantze Kriegßraht auff dem Admiral Schiff zu sammen / vñnd ward geklaget vber etliche Mißbräuche vñnd vngheorsam deß ViceAdmirals Jacob Claeß genant /



Der westliche Teil der Magellan-Straße mit der Route Olivier van Noorts. (Nach IJzerman, J. W.: *De Reis om de Wereld ... 1926*). – Das Kreuz markiert die Stelle, wo Vice-Admiral Jacob Claesz. ausgesetzt wurde.

die zur Auffruhr / vnnnd Trennung der Schiffe gerichtet waren / Derhalben damals erkant worden / den ViceAdmiral ein zeitlang in Gewarsam zu nemen / biß er seine Sach für dem Kriegß-
raht auß trüge / vnnnd defendirt. Der General hat die Klag Puncten / so er wider jhn hatte / alle
schriftlich gestellet / vnnnd deß folgenden Tages an den Kriegß Raht gelangen lassen / Welcher
erkant / daß man dessen Copiam oder Abschrift dem ViceAdmiral zustellen solte / welcher
sein Antwort darauff thun solte innerhalb drey Wochen / Zu welchem Ende man jhm seinen
Schreiber Joan Franß zugegeben hat der jhm hierinn dienen solte. Vnnnd ist also der ViceAdmi-
ral in Verhaftung blieben [...] (S. 31f.).

Den 24. Januarij [1600] hat der General den gantzen Kriegßraht auff das Schiff Mauritius
versamlet / den ViceAdmiral für Gericht zustellen / daß er seine Sach außführen solte / Da
denn der ViceAdmiral fürgestellet worden / welcher sich aber nicht genugsam entschuldigen
vnnnd defendiren können / sondern schuldig befunden / vnnnd derhalben durch den gantzen
Kriegßraht / verdammet worden / das er solte ans Landt gesetzt werden in der Magellanischen
Strasse / ehe sie von dem Ort abführen / vnnnd ist daß Vrtheil öffentlich für allem Volck ver-
lesen worden / welches den 26. diß / ist exequirt vnnnd vollzogen worden / da man gemeldten Vice-
Admiral / mit ein Nachen ans Landt geführet vnnnd jhm ein wenig Brodt vnnnd Wein gegeben
hat / da er aber nicht weit kommen können / weil es ein wüster Ort war / hat derhalben entwe-
der Hungers sterben / oder den Wilden zutheile / vnnnd von jhnen müssen gefressen werden /
demnach als solches verrichtet / hat der General ein Gemein Gebet lassen thun auff allen Schif-
fen / vnnnd ein jeden vermahnet / ein Exempel daran zu nemen (S. 34f.). Damit hatten die Aus-
einandersetzungen auf der Reise zwar ihr Ende gefunden; in den Niederlanden aber sollten sie
noch weitergehen.

Ob diese Verurteilung rechtens und nötig war, ist von heute aus nicht mehr zu beurteilen.
Die meisten zeitgenössischen Quellen lassen es bei einer nüchternen Feststellung des Sachver-
halts bewenden, obwohl es auch Gegenstimmen gab. Anthonis Duyck, »advocaat-fiskaal van
den Raad van Staten«, notiert in seinem Journal zum 25. August 1601 (!) die Rückkehr der van
Noortschen Expedition und vermerkt: *Sij hebben oock beswaerlijcke regeringe gehadt ende
dermede heur volck vermindert, den vice-admiraal op een gesocht pretext gecondemneert ende
inde Suytzee op aen eilandt opgeset ende daer van de wilden laeten verslinden.*²⁸ Alle Quellen

zu diesem Rechtsfall stammen von Olivier van Noort selbst und stellen die Angelegenheit natürlich in seinem Sinne dar.

Es bleibt ein fader Nachgeschmack²⁹, obwohl es durchaus kein Einzelfall war, daß hochrangige Personen auf diesen ersten, extrem langen Fahrten um die Erde wegen Meuterei oder ähnlicher Delikte zum Tode verurteilt wurden. Man denke daran, daß drei Offiziere der Unternehmung von Magalhães wegen Meuterei auf San Julian hingerichtet wurden: Kapitän de Mendoza wurde auf seinem eigenen Schiff erstochen, Kapitän de Quesada wurde enthauptet und Juan de Cartagena wurde ausgesetzt, um zu verhungern. Fünfzig Jahre später lief Francis Drake ebenfalls San Julian an und fand noch ein Skelett eines Meuterers von 1520! Und es mutet wie Ironie des Schicksals an, daß auch Drake hier eine Exekution vornimmt – an seinem Gefährten (und Konkurrenten in der Hierarchie der Unternehmung?) Thomas Doughty. Auch dieser Zwischenfall erregt die Gemüter bis heute und verdunkelt das strahlende Bild Drakes.³⁰ Doch abgesehen von Zweifelsfällen wie der Hinrichtung Doughtys oder eben der Aussetzung des Vice-Admirals Claesz., die als besonders spektakulär die Aufmerksamkeit auf sich lenken, bleibt die Tatsache, daß z.B. Olivier van Noort gut 2,4 Prozent seiner ursprünglichen Besatzung wegen der Aufrechterhaltung der Disziplin an Bord seiner Schiffe opfert.

Die großartige seemännische Leistung von Noorts wurde schon recht bald wenn nicht vergessen, so doch wenig geschätzt. Die Zahl der Auflagen der »Beschryvinghe« verstellt etwas den Blick auf diesen Sachverhalt. In der verbreiteten niederländischen Sammlung »Leeven en Daden Der Dorchluchtigste Zee-Helden En Ontdeckers van Landen deser Eeuwen«, herausgegeben in Amsterdam 1676, sind ihm nur noch knapp zweieinhalb Seiten gewidmet, Francis Drake dagegen 22³¹; die niederländische Maritieme Encyclopedie aus den 1970er Jahren hat 29 Zeilen für ihn übrig, zusammen mit einem Bild³², und im »Lexikon der Seefahrer und Entdecker« von Salentiny von 1974³³ gibt es gar keinen eigenen Artikel für Olivier van Noort, dessen dreijährige Weltumseglung einst zu den vier bedeutendsten Schiffahrten aller Zeiten gerechnet worden war.

Anmerkungen:

- 1 Vgl. Brock, Jan O.M.: A letter from Olivier van Noort, Circumnavigator, pertaining to the first Dutch voyage around the world, 1598–1601. St. Paul, Min. 1957, S. 8f.; IJzerman, J.W. (Hrsg.): De Reis om de Wereld door Olivier van Noort 1598–1601. Deel I + II. 's-Gravenhage 1926. (= Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging 27, 28), Band II, S. 30ff.
- 2 Brock (wie Anm. 1), S. 8; IJzerman (wie Anm. 1), S. 123ff.
- 3 Zitiert nach IJzerman (wie Anm. 1), Bd. I, S. 2.
- 4 Vgl. IJzerman (wie Anm. 1), Bd. II, S. 36ff., 92ff.; Maritieme Encyclopedie. Bd. 5. Bussum 1972, S. 161.
- 5 Vgl. IJzerman (wie Anm. 1), Bd. II, S. 41.
- 6 Ebd., S. 92ff.
- 7 Neuwe Schifffart ..., S. 6. – Zur Bibliographie vgl. auch Anm. 16.
- 8 Brock (wie Anm. 1), S. 8.
- 9 Vgl. IJzerman (wie Anm. 1), B. II, S. 123ff.
- 10 Abgedruckt bei IJzerman (wie Anm. 1), Bd. I, S. 159ff.
- 11 In der Public Library, New York, Lenox Collection. Vgl. Brock (wie Anm. 1), S. 10.
- 12 Vgl. IJzerman (wie Anm. 1), Bd. II, S. 227–255.
- 13 Vgl. Anm. 3. Liste der deutschen Übersetzungen bei IJzerman (wie Anm. 1), Bd. II, S. 247ff.
- 14 Camus, Armand Gaston: Mémoire sur la Collection des grands et petits voyages, et sur la collection des voyages de Melchisedech Thevenot. Paris 1802, S. 122ff.
- 15 Tiele, Pieter Anton: Mémoire bibliographique sur les journaux des navigateurs néerlandais réimprimés dans les collections hollandaises du XVII^e siècle, et sur les anciennes éditions hollandaises des journaux

- de navigateurs étrangers; la plupart en la possession de Frederik Muller. Amsterdam 1867, S. 31f. – Der Hinweis darauf findet sich schon handschriftlich im Vorsatz der »Neuwe Schiffart« im Exemplar der John Carter Brown Library.
- 16 Signatur T 7 c. – Die Zitate aus dieser Ausgabe sind im folgenden mit »Neuwe Schiffart« + Seite oder nur mit der Seitenzahl nachgewiesen.
 - 17 Diese Bemerkung hat schon Tiele in die Irre geführt (wie Anm. 15).
 - 18 Die Ausgabe von 1618 ist im Oblong-Format bei *Michiel Colijn, Boeckverkooper op't Water, aen de Koorn-Marcket* in Amsterdam erschienen. Der Titel ist gegenüber der Ausgabe von 1602 nur geringfügig geändert.
 - 19 Vgl. Henningsen, Henning: Über den Ursprung des Wachsystems. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 7, 1984, S. 99–116, hier bes. S. 110f.
 - 20 Lucassen, J.: Zeevarenden. In: Maritieme geschiedenis der Nederlanden. Bd. 2. Bussum 1977, S. 156ff.
 - 21 IJzerman (wie Anm. 1), Bd. I, S. III f. mit Anm. 2. – Van Noorts Behauptung gilt nur für die MAURITIUS und die EENDRACHT. Die Verlesung der Artikel für die Besatzungen der HENDRICK FREDERICK und der HOPE geschah am 22. Juni 1588 in Amsterdam.
 - 22 Löw, Conrad: Meer oder Seehanen Buch / Darinn Verzeichnet seind / die Wunderbare / Gedenckwürdige Reise vnd Schifffarhten / so recht vnd billig geheissen Meer vnd Seehanen [...]. Getruckt zu Cölln / auff der Burgmauren / Bey Bertram Buchholtz / Im Jahr 1598. – Der Originaltitel umfaßt die ganze Titelseite. Zitiert nach dem Exemplar der John Carter Brown Library.
 - 23 Ebd., S. 79.
 - 24 Ebd., S. 77 (recte 83!).
 - 25 Brock (wie Anm. 1), S. 4: *He has been reproached for his harsh discipline, but he hardly could have acted otherwise under the circumstances, and it appears that his measures were always justified.*
 - 26 IJzerman (wie Anm. 1), Bd. II, Beilagen XVIII–XX, S. 51: Jacob Claesz. hatte immerhin 21000 hfl. aufgebracht.
 - 27 Zitiert nach der Ausgabe von 1618, S. 20.
 - 28 Abgedruckt bei IJzerman (wie Anm. 1), Bd. II, Beilage III, S. 167.
 - 29 Broers, H.J.: Executie van een Vice Admiraal. In: Ders.: Bijdragen tot de Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen. Utrecht 1869, S. 97–100.
 - 30 Die lange Zeit prägende pathetische Darstellung dieser Episode durch James Anthony Froude (*English Seamen in the Sixteenth Century*. London 1895, S. 88–90) ist längst nicht mehr unwidersprochen. Vgl. dazu ausführlich: Krahé, Peter: Historie und Heldenverehrung. Zur Rezeption eines Zwischenfalls der Weltumsegelung des Francis Drake in der Geschichtsschreibung des 19. Jahrhunderts. In: *Anglia* 100, 1982, S. 68–91; und neuerdings Sugden, John: Sir Francis Drake. London 1990, bes. S. 102–114, und Krahé, Peter: Literarische Seestücke. Darstellungen von Meer und Seefahrt in der englischen Literatur des 18. bis 20. Jahrhunderts. (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 31). Hamburg 1992, Kap. 2, IV (im Druck).
 - 31 Leeven en Daden Der Doorluchtigste Zee-Helden En Ontdeckers van Landen, deser Eeuwen. Beginnende met Christoffel Columbus, Vinder van de Nieuwe Wereldt. En eyndigende met den Roemruchtigen Admiraal M.A. de Ruyter, Ridd. &c. t' Amsterdam, By Jan Claesz. ten Hoorn, en Jan Bouman, Boeckverkoopers. Anno 1676, S. 275–277 (Jaques Mahu und Olivier van Noort).
 - 32 Wie Anm. 4.
 - 33 Salentiny, Fernand: Das Lexikon der Seefahrer und Entdecker. Tübingen/Basel 1974. – Olivier van Noort wird hier nur noch in Überblickstexten neben vielen anderen genannt.

Der größte Teil der diesem Aufsatz zugrunde liegenden Arbeit wurde an der John Carter Brown Library in Providence, Rhode Island, USA, getan, ermöglicht durch ein mehrmonatiges Stipendium dieser Bibliothek, die über einen außerordentlich reichen Bestand verfügt. Ihr und vor allem meinen dortigen freundlichen und hilfsbereiten Kolleginnen und Kollegen danke ich herzlich.