

Jacques Cartier (1491-1557) wurde in Saint-Malo in der Bretagne geboren. Über die ersten 40 Jahre seines Lebens ist wenig bekannt. Doch 1532 erhielt er vom französischen König den Auftrag, eine Passage durch das neu entdeckte Nordamerika nach Asien zu suchen. Auf insgesamt drei Reisen versuchte Cartier, diese Aufgabe zu erfüllen, doch er suchte die Durchfahrt bis zuletzt vergeblich. 1542 kehrte Cartier nach Europa zurück. Seine Erlebnisse wurden von ihm oder anderen zu Papier gebracht. Er starb mit 65 Jahren in seinem Heimatort.

Udo Sautter (1934-2019) war ein deutscher Historiker, Hochschullehrer und Sachbuchautor. Er wurde 1961 an der Universität Tübingen zum Dr. phil. promoviert und war ab 1966 an kanadischen Universitäten (Montréal und Windsor, Ontario) tätig. 1996 berief ihn die Universität Tübingen auf die dortige Professur für Nordamerikanische Geschichte, die er bis zu seiner Emeritierung 2003 innehatte. Von ihm sind zahlreiche Veröffentlichungen zur Geschichte der USA und Kanadas erschienen.

Alexandra Maria Linder, geb. 1966, studierte Romanische Philologie und Ägyptologie in Köln und ist seit 1998 in sechs Sprachen als Übersetzerin, Lektorin und Dozentin freiberuflich tätig.

Niels-Arne Münch, geb. 1972, ist Sozialwissenschaftler und arbeitet seit 2005 als freier Lektor, Übersetzer und Lehrer für kreatives Schreiben.

»Als die Nacht gekommen war, kamen vor unsere Schiffe, der Fluss dazwischen, zwei große Mengen des Volkes von Donnacona, die die ganze Nacht schrien und heulten wie die Wölfe.«

Captain Carlile, Begleiter Cartiers

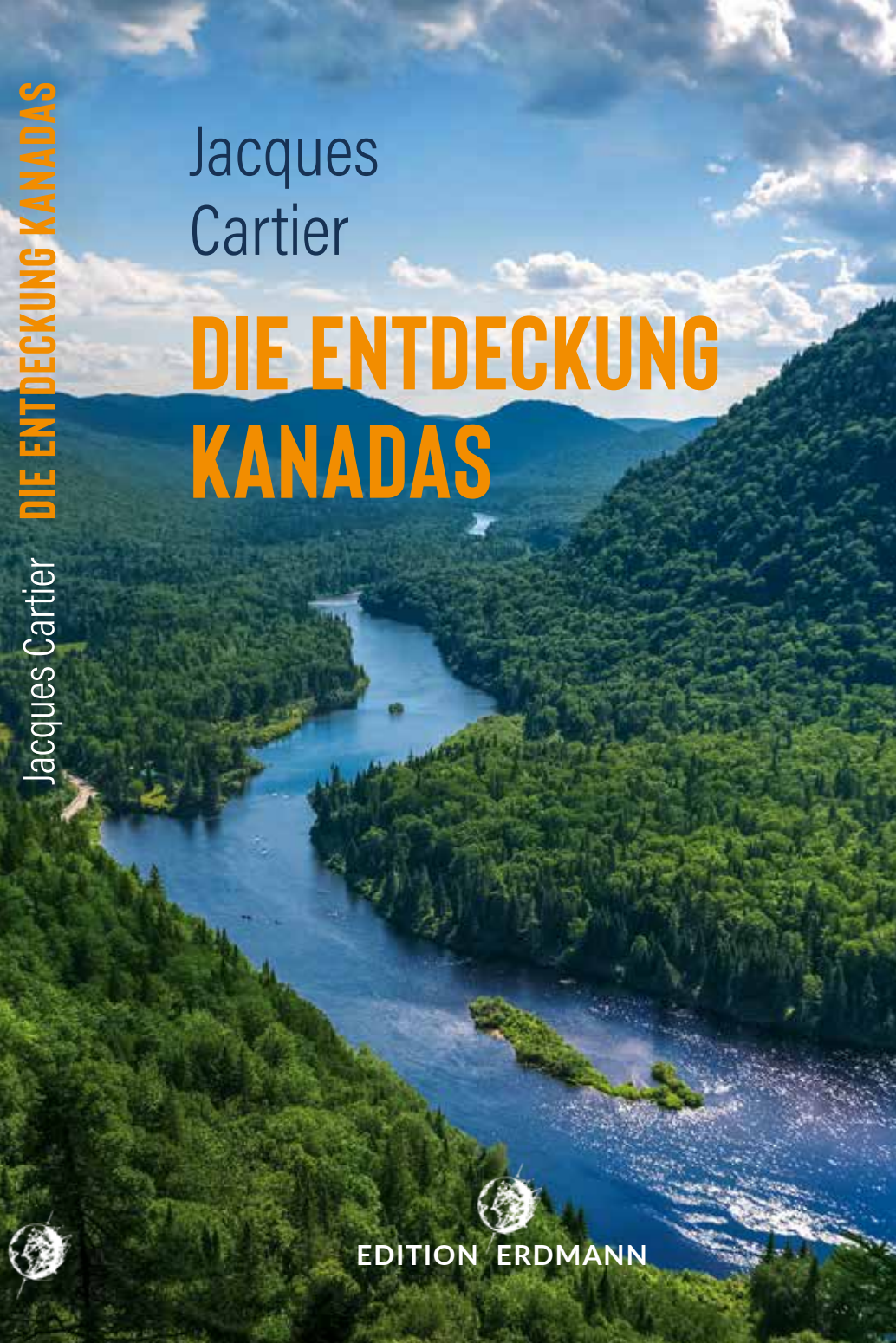
Mit den Expeditionen Jacques Cartiers begann die Erkundung Kanadas durch die Europäer. 1534 brach Cartier auf, um eine Passage durch Nordamerika zu finden. Diese erste Mission blieb ohne Erfolg. 1535 brach er erneut auf und erreichte das Irokesendorf Stadacona. An dieser Stelle wurde 1608 die Stadt Québec gegründet. Über den Sankt-Lorenz-Strom drang Cartier tiefer in das Festland ein und taufte einen Berg »Mont Royal«, der später Montréal seinen Namen geben sollte. Doch Cartier fand wieder keine Passage, die endlosen Wälder zwangen ihn zur Umkehr. Zwei Drittel seiner Mannschaft starben bei dieser Mission. 1541 brach Cartier zu einer letzten Reise nach Kanada auf ...

Kanada heute entdecken heißt: die Erforschung atemberaubender ursprünglicher Natur- und moderner Städtelandschaften. Im Jacques-Cartier-Nationalpark folgt man zu Fuß, mit dem Fatbike oder Kanu den Spuren Cartiers, die auch nach Montréal führen, zur Brücke Jacques-Cartier über den Sankt-Lorenz und zu vielen weiteren Sehenswürdigkeiten.

www.verlagshaus-roemerweg.de

€ 14,90 (D)
€ 15,40 (A)

ISBN 978-3-7374-0056-5



DIE ENTDECKUNG KANADAS

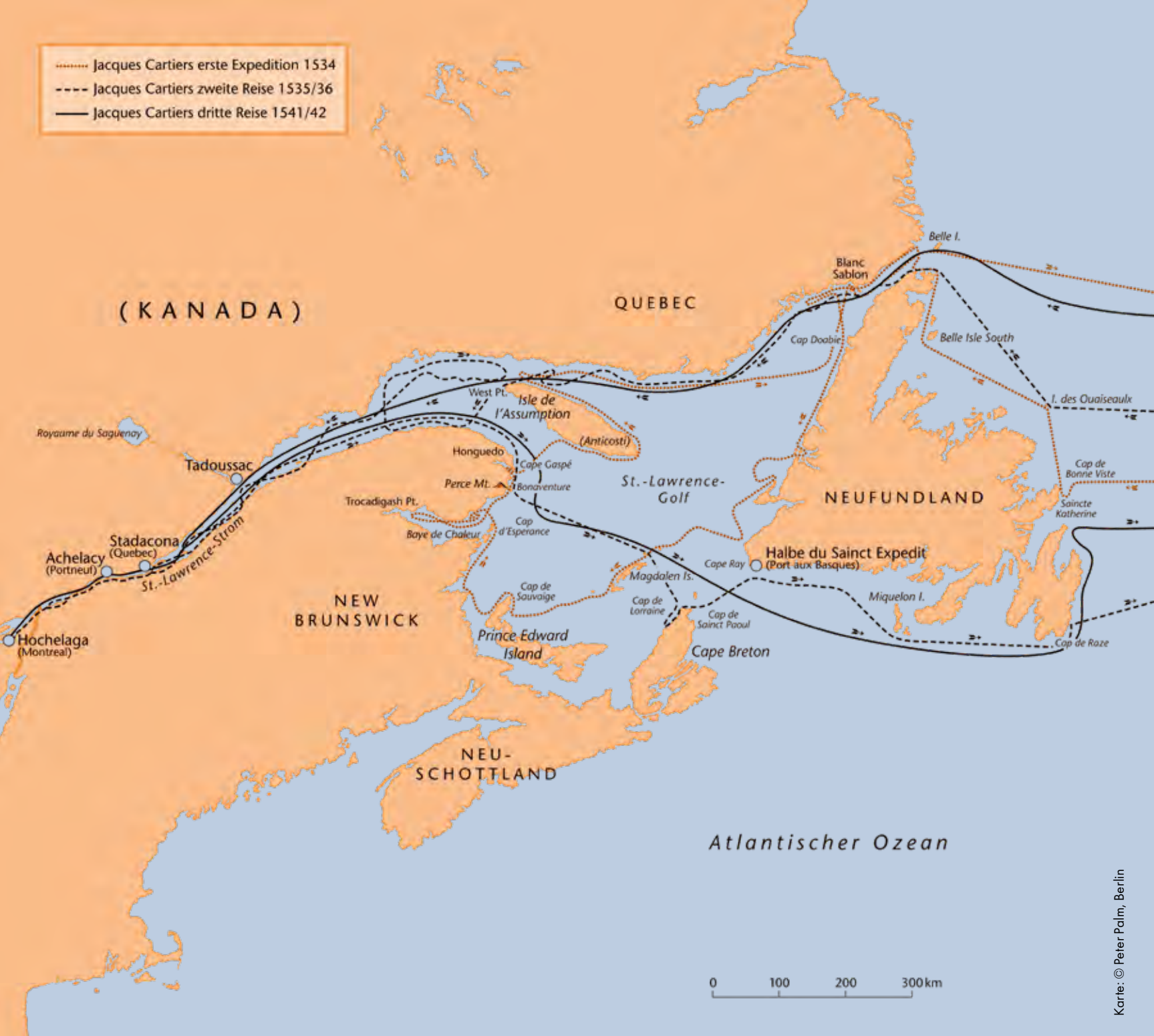
Jacques Cartier

Jacques
Cartier

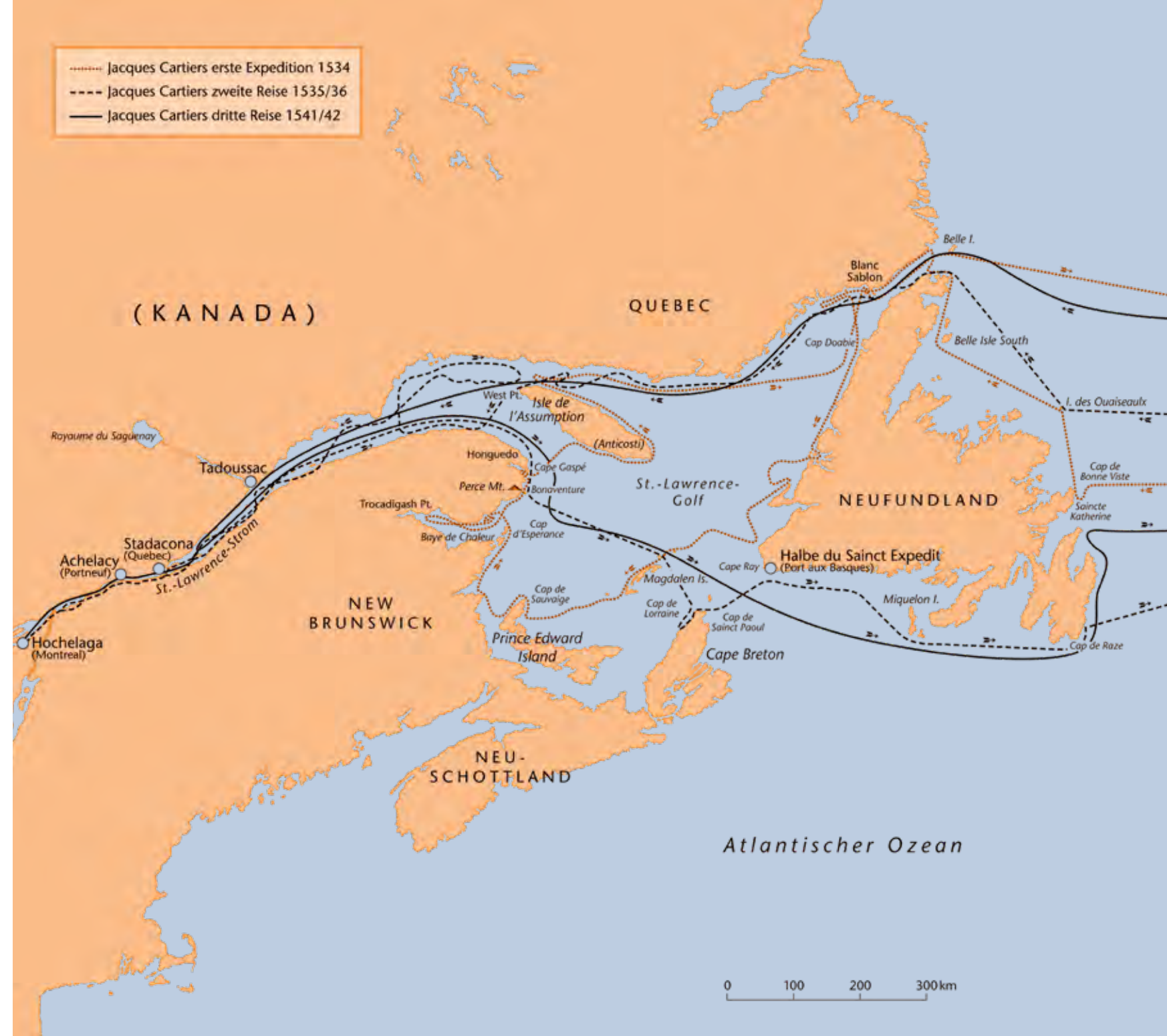
DIE ENTDECKUNG KANADAS



EDITION ERDMANN



Karte: © Peter Palm, Berlin



DIE 100 BEDEUTENDSTEN ENTDECKER



Jacques Cartier

DIE ENTDECKUNG KANADAS

Aus dem Französischen und Englischen
übersetzt von Alexandra Maria Linder
und Niels-Arne Münch

Herausgegeben und eingeleitet
von Udo Sautter

Und so wird es Euch gefallen, dies Buch zu betrachten, in dem in reichhaltiger Weise alle Dinge enthalten sind, die es würdig sind, festgehalten zu werden. Dinge, die wir auf der genannten Seereise und bei unserem Aufenthalt in den Euch genannten Ländern und Landschaften gesehen haben und die uns begegnet sind.

Jacques Cartier

INHALT

EINLEITUNG	
von Udo Sautter	9
ERSTE REISE	
Bericht über die Reise, die Kapitän Jacques Cartier im Jahr 1534 nach Kanada unternommen hat	51
ZWEITE REISE	
Kurzer Bericht und knappe Erzählung der 1535 und 1536 von Kapitän Jacques Cartier durchgeführten Seereise	85
DRITTE REISE	
Kapitän Jacques Cartiers dritte Entdeckungsreise im Jahre 1540	159
Die Reise des Jean-François de La Rocque de Roberval . .	175
ZEITTADEL	185
AUSWAHLBIBLIOGRAPHIE	189
ABBILDUNGSNACHWEIS	191

EINLEITUNG

I. DER HISTORISCHE KONTEXT

Mitte der 1530er Jahre entdeckte der Bretone Jacques Cartier an der nordamerikanischen Küste den Sankt-Lorenz-Golf und fuhr als erster Europäer den Sankt-Lorenz-Strom hinauf und stieß damit bis tief ins Innere des nordamerikanischen Kontinents hinein. Auf insgesamt drei Reisen, über die zum Teil sehr detaillierte Berichte angefertigt wurden, sammelte er Erkenntnisse über Geographie, Fauna und Flora des Landes, die uns heute anders nicht erhältliche Einsichten in dessen damaligen Zustand vermitteln. Wie kam es hierzu?

Um die Gründe und Voraussetzungen für Cartiers Unternehmung zu verstehen, ist es hilfreich, sich einige Gegebenheiten im Europa des ausgehenden 15. Jahrhunderts ins Gedächtnis zu rufen. Unter anderem hatten der Hundertjährige Krieg, die schwarze Pest oder die Flagellanten die Bevölkerung in weiten Strichen traumatisiert. Wirtschaftliche Entwicklung, einsetzende Verstädterung und anderes mehr brachten die Vorhahnung mächtiger Staaten und Fürsten.

In Frankreich war ein Aspekt dieser Entwicklung der Kampf zwischen dem Haus Valois und dem Herzogtum Burgund, der schließlich 1477 durch die Eliminierung Karls des Kühnen zum Vorteil der französischen Krone entschieden wurde. In England gingen 1485 die Tudor aus dem Gemetzel der Rosenkriege siegreich hervor; und in Spanien vollendete

Ferdinand von Aragon 1492 die Reconquista mit der endgültigen Vertreibung der letzten Mauren von der iberischen Halbinsel. Die Renaissance hatte nun in Europa freies Feld.

Die Wirren jener Jahrzehnte stellten Vieles in Frage.

Nationalität wurde ein Unterscheidungsmerkmal. Vorrangstellungen, die bis jetzt unhinterfragt akzeptiert worden waren, wurden nun angefochten. Die Verbreitung des Buches nach der Erfindung des Buchdrucks löste Diskussion aus. Die Kirche konnte ihr Dogma nicht mehr unbestritten vertreten, und schließlich spaltete sich die Christenheit in zwei einander wenig versöhnlich gegenüber stehende Blöcke. Noch einige Jahrzehnte zuvor hatte in strittigen Fragen die Entscheidung Roms genügt; jetzt mussten Erfahrung und Vernunft jene Aussagen beweisen, die seit alters wiederholt worden waren und nicht zuletzt einem christianisierten Aristoteles zugeschrieben wurden.

Die Bourgeoisie suchte sich schließlich durchzusetzen gegenüber einem Adel, dessen Privilegien nicht mehr den geleisteten Diensten entsprachen. Es gelang ihr umso besser, als damals eine außerordentliche wirtschaftlich-geographische Entwicklung stattfand, deren hauptsächliche Nutznießerin sie wurde.

Die Kreuzzüge hatten den Warenverkehr zwischen Europa und Asien anwachsen lassen, sehr zum Profit einiger italienischer Meeresanrainer. Allerdings zog der letzte Misserfolg der Kreuzzüge dann einen plötzlichen Mangel an den asiatischen Produkten nach sich, an die sich Europa inzwischen gewöhnt hatte. Die Einnahme Konstantinopels 1453 durch die Türken verstärkte diese Knappheit.

Man musste somit einen neuen Weg finden, um zu den fabelhaften Traumländern Cathay (China) und Cipango (Japan) zu gelangen. Als erste Möglichkeit bot es sich an, Afrika zu umschiffen, um nach Indien zu kommen. Portugal

lag hierfür am günstigsten. Prinz Heinrich der Seefahrer forcierte die Reihe der Expeditionen nach Süden, die schließlich 1498 zur Ankunft Vasco da Gamas in Calicut an der indischen Malabarküste führten.

Die Suche nach diesem Weg hatte sich als lang erwiesen, und auch dieser selbst erforderte gewaltige Mittel. Bestünde nicht andererseits auch Aussicht auf Erfolg, wenn man sich schlicht nach Westen wandte? Schon Platon hatte im *Timaios* von einem dortigen ehemaligen Kontinent gesprochen. Schreiber wie Ptolemäus oder noch im 15. Jahrhundert der französische Kardinal Pierre d'Ailly in seiner *Imago Mundi* hatten an Land im Westen glauben wollen.

Die Westfahrt der Wikinger um das Jahr 1000 war unter anderen Voraussetzungen erfolgt und Episode geblieben. Ähnlich verhielt es sich auch noch mit den Zügen der Fischer, deren Gegenwart im Sankt-Lorenz-Golf von der Mitte des 15. Jahrhunderts an bezeugt ist. Vor allem aus Frankreich kommend, aber auch aus England, Spanien und Portugal, interessierten sie sich nur für die dortigen reichen Kabeljau- und Lachsvorkommen. Die Fischausbeute war ihr Anliegen, nicht Erkundung des Territoriums oder gar eine Landnahme.

Von diesen früheren Aktivitäten wusste Kolumbus ohnehin kaum etwas oder nichts, als er 1492 in den Bahamas Land betrat. Zwar wurde sein Irrtum zu glauben, in Indien zu sein, allmählich aufgeklärt. Aber seine Entdeckung der Karibik konnte doch als Bestätigung der Existenz eines Westwegs nach Asien verstanden werden, und eine Legion von Abenteurern und Konquistatoren begab sich nach ihm auf die Suche nach dem letzten Abschnitt der Route zu den Ländern der Gewürze, der Seiden und Juwelen. Der Portugiese Ferdinand Magellan setzte 1519 zur Weltumrundung an und fand dabei den Weg um Südamerika herum.

Gleichzeitig erwies sich die von Kolumbus gefundene Region als außerordentlich rentabel für die spanische Entdeckungsmacht, und vielleicht gab es auch in der westlichen Hemisphäre noch mehr zu entdecken? Da Spanien fortan die Karibik und ihre Umgegend beherrschte, suchten andere europäische Monarchen weiter außerhalb ihre Chance. Konnten Goldländer nicht auch im Norden des amerikanischen Kontinents existieren? Wenn die amerikanische, nun von Florida bis Feuerland erforschte Kontinentalbarriere eine Öffnung im Süden besaß, warum sollte dann im Norden nicht auch eine ähnliche zu finden sein? Sie mochte sich sogar als sehr profitträchtig herausstellen, wenn ihr Kap keine so unendliche Fahrt wie das von Magellan umfahrene erforderte.

Der englische König Heinrich VII., Sieger in den Rosenkriegen, beauftragte daher den Italiener Giovanni Caboto, einen Weg durch den amerikanischen Nordwesten zu finden. 1497 erreichte dieser ein nicht mehr zu bestimmendes Territorium, wohl Neufundland, Labrador oder die Prinz-Eduard-Insel. Eine zweite Reise führte zu keinem uns bekannten Ergebnis. Sich anschließende britische Versuche, dem Glück im Norden Amerikas nachzuspüren, so diejenigen Frobishers, Davis', Hudsons oder Baffins, brauchen uns hier nicht weiter zu interessieren.

Näher kamen andere der dann von Cartier erkundeten Region. Der misslungene Versuch Cabotos ärgerte Portugal, da man in Lissabon glaubte, Anspruch auf das von Caboto bereiste Gebiet zu haben. Im Abkommen von Tordesillas, geschlossen auf Betreiben Papst Alexanders VI., hatte Portugal 1494 alle Ländereien östlich einer etwa am 46. Längengrad (West) verlaufenden Linie zugesprochen bekommen und Spanien die hiervon westlich gelegenen. Nach (geographisch falscher) portugiesischer Auffassung hatte daher Caboto mit seinen Reisen portugiesische Belange gefährdet. Um auf

jeden Fall zu retten, was zu retten war, segelten daher 1500 und 1501 die portugiesischen Brüder Gaspar und Miguel Corte Real über den Atlantik und fuhren an Labrador, Neufundland und Neuschottland entlang. Sie kamen allerdings nicht mehr zurück. Ein anderer Portugiese, João Álvares Fagundes, unternahm 1520-1521 verschiedene Expeditionen nach Neufundland und Neuschottland, hinterließ dabei aber keine bleibenden Spuren. Nach diesen Misserfolgen konzentrierte sich Portugal auf seine Interessen anderwärts.

Die Entwicklung der spanischen Kolonien und ebenso die von Magellan gefundene Route faszinierten auch den französischen König Franz I. 1524 segelte der Italiener Giovanni da Verrazano in französischem Auftrag die Atlantikküste von North Carolina bis Neuschottland und Neufundland entlang, um eine Route in Richtung Pazifik zu finden. Erfolg hatte er hierin nicht, aber er ergänzte immerhin die geographische Kenntnis der befahrenen Küsten. Franz I. war danach mehr denn je überzeugt, dass eine Durchfahrt nach Westen existieren müsse.

Franz' I. Missgeschick bei Pavia 1525 und die anschließende Gefangenschaft in Madrid hinderten ihn zunächst, seine Idee weiter zu verfolgen. Auch galt es vorerst noch, das durch den Vertrag von Tordesillas aufgeworfene Problem zu klären. Rechtlich fühlte sich der französische König durch denselben zwar nicht gebunden, aber angesichts der spanischen Macht erschien es ihm doch ratsam, hier Klarheit zu schaffen. Die Gelegenheit kam schließlich im Oktober 1533, als Papst Clemens VII. bei einem Besuch in Marseille versicherte, dass die in Tordesillas getroffene Regelung nur die damals schon bekannten Kontinente betreffe und nicht die später von anderen Mächten noch entdeckten. Solchermaßen abgesichert konnte die inzwischen angepeilte nächste Expedition nach Übersee ohne Bedenken unternommen werden.

II. JACQUES CARTIER

Der Entschluss des französischen Hofes zu einer weiteren Erkundungsreise nach Nordamerika reifte ab 1532, zumal man zuversichtlich sein konnte, mit dem Bretonen Jacques Cartier einen brauchbaren Expeditionsleiter gefunden zu haben. Heute ist über dessen Leben von seiner Geburt bis zum Antritt seiner ersten hier vorgestellten Reise im Jahre 1534 nicht mehr viel bekannt. Geboren wurde er in Saint-Malo, einer wohlhabenden Hafenstadt an der Kanalküste der Bretagne. Jahrhundertlang hatten Fischfang, Schiffsbau und auch Piraterie zum Aufschwung der Stadt beigetragen. Seefahrt lag ihren Söhnen im Blut. Cartiers Taufakte ist nicht auf uns gekommen, und im Register der Stadt Saint-Malo fehlen die Angaben von 1472 bis 1494. Manche Indizien deuten jedoch auf 1491 als sein Geburtsjahr hin. Während seiner Jugend, so ist wohl anzunehmen, absolvierte er, wie weithin üblich in seiner Heimatstadt, eine Lehre als Schiffsjunge und Matrose.

Anfang April 1520 jedenfalls heiratete Cartier die junge Catherine des Granches, eine Tochter aus vornehmer Familie, was seine gesellschaftliche Stellung beträchtlich gehoben haben muss. Mancherlei Zeugnisse finden sich für Cartiers Bemühen daraufhin, seine Geltung in seiner Umgebung zu pflegen und zu mehren. Er fungierte vielfach als Pate, war Mitglied der distinguierten Confrérie de Saint-Jean-Baptiste und interessierte sich für Rechtsfragen, weshalb er häufig als Zeuge oder Geschworener vor Gericht erschien.

Kein Dokument informiert uns über Cartiers Werdegang zum Schiffskapitän. Doch er muss eine entsprechende Ausbildung genossen haben, denn sonst hätte man ihn nicht 1534 mit der Leitung der Nordamerikaexpedition betraut. Gelegentlich trifft man auf die Annahme, dass er an den Expeditionen Verrazanos teilgenommen hat, als dieser in den 1520er Jahren die Ostküste Nordamerikas abfuhr. Als Hinweis hierauf könnte dienen, dass man den Aufenthalt Cartiers während der Reisen Verrazanos nicht kennt und auch, dass er auf seinen eigenen Erkundungsfahrten dort ankam in Nordamerika, wo Verrazanos Reisen endeten. Doch dies sind reine Spekulationen. Cartier kann sich in den 1520er Jahren durchaus auch leicht irgendwo anders aufgehalten haben. Außerdem hatte Verrazano seine Heimatbasis in Dieppe in der Normandie, und es fällt schwer anzunehmen, dass sich der Breton Cartier damals in die Dienste normannischer Reeder begeben hätte. Und weder wird Verrazano in den Berichten über Cartiers Reisen erwähnt, noch taucht der Name des letzteren in den Verlautbarungen des ersteren auf.

Mehrere Historiker vertreten die Ansicht, dass Cartier in den 1520er Jahren vermutlich auf einem der Fischerboote nach Neufundland fuhr, da die Bänke um die Insel ja schon seit Jahrzehnten von baskischen und bretonischen Kabeljaufischern besucht wurden. Manche meinen auch, dass er möglicherweise an einer der Explorationsreisen an die brasilianische Küste teilnahm, finden sich doch in den Berichten über seine Reisen Vergleiche mit den Indianern Neufrankreichs und Brasiliens; und er beherrschte zumindest einigermaßen das Portugiesische, denn nachdem er sich zur Ruhe setzte, agierte er bei mehreren Gelegenheiten als Dolmetscher.

Wie immer er auch seine seefahrerische Expertise erworben hatte, anfangs der 1530er Jahre muss Cartier einen soliden

Ruf als gut ausgebildeter und fähiger Schiffsführer genossen haben. Als solchen stellte ihn 1532 Jean Le Veneur, Abt des Benediktinerklosters Mont Saint-Michel und Bischof von Lisieux, dem französischen König Franz I. bei dessen Pilgerbesuch in dem Kloster vor und pries ihn als einen Mann, der zur Leitung einer Expedition zur Erkundung von Ländern in der Neuen Welt befähigt sei. Der künftige Kardinal bot sogar an, notfalls selbst einen Teil der Mittel bereitzustellen. Dass dieses Vertrauen gerechtfertigt war, bewies Cartier in der Folge sichtbar genug. Er wusste seine Schiffe adäquat auszurüsten, segelte monatelang ohne Schaden für dieselben in bekannten und unerforschten Gewässern, und er besuchte dabei als erster über drei Dutzend hafentartige Buchten mit möglicherweise unbekannt Klippen und Untiefen.

III. DIE REISEN

Erste Reise

Franz I. zeigte sich jedenfalls willens, Cartier mit der geplanten Reise zu beauftragen. Das Dokument mit dem entsprechenden Text wurde bisher nicht aufgefunden, aber eine erhaltene Order des Königs aus dem März 1534 klärt auf über den Sinn des Unternehmens. Es gelte, heißt es darin, „zu entdecken gewisse Inseln und Länder, von denen gesagt wird, dass man dort große Quantität von Gold und anderen wertvollen Dingen findet“. Im Bericht über die zweite Reise ist später noch von einem weiteren Zweck die Rede: Man bemühte sich, eine Route nach Asien ausfindig zu machen. Ob darüber hinaus auch noch der Missionsgedanke eine Rolle spielte, wie manchmal angenommen wird, lässt sich weder belegen noch verneinen. Ein Indiz, dass solches zumindest nicht im Vordergrund stand, kann aber wohl darin gesehen werden, dass die Schiffsbesatzungen augenscheinlich keine Priester zählten.

Cartier stach von Saint-Malo aus am 20. April 1534 mit zwei Schiffen und 61 Mann in See. Gutes Wetter verhalf zu einer kurzen Überquerung des Atlantik, und schon nach 20 Tagen befand man sich vor Neufundland. Die Fahrt der Küste entlang nach Norden führte an bereits bekannten, mit Namen versehenen Plätzen vorbei. Dann segelte Cartier durch die Meerenge von Belle-Isle in den Sankt-Lorenz-Golf. Nach etwa 15 Kilometern kam er zu dem Brest genannten

Hafen, wo sich sommers die Kabeljaufischer mit Wasser und Holz bevorrateten. Weitere 150 Kilometer westlich der Belle-Isle traf er auf ein Schiff aus La Rochelle, das sich verirrt hatte und dem er den Weg in den Atlantik zeigen konnte. Bis dahin war Cartiers Expedition noch nicht in unbekanntem Gebiet angekommen. Doch er vergab bereits freizügig Namen an prominente geographische Punkte, von denen heute noch der eine oder andere Bestand hat, so etwa der des Hafens Saint-Antoine (Saint Anthony) oder später diejenigen der Île de Brion oder des Cap du Dauphin. Für die felsige, unfruchtbare Gegend, die er nun sah, hatte der Bretoner nur souveräne Missachtung übrig. Sie erschien ihm als „das Land, das Gott Kain gegeben hat“.

Vom 15. Juni an fuhren die zwei Schiffe in unbekannte Gewässer ein und folgten nun der Westküste Neufundlands nach Süden. Hierbei fanden sie nicht viel von Interesse außer Fische im Überfluss: In weniger als einer Stunde zog eine der Schiffsbesatzungen mehr als hundert Kabeljaue an Bord. In der Gegend der Meerenge zwischen Neufundland und der Prinz-Eduard-Insel, heute Cabot-Straße genannt, erahnte Cartier, dass dies eine Durchfahrt zum Atlantik war. Doch er verfolgte diesen Gedanken nicht weiter, sondern drehte nun vielmehr nach Westen.

Die Fahrtrichtung nun dem Zufall überlassend, traf Cartier auf Inseln, deren Vegetation er im Vergleich mit derjenigen auf Neufundland recht üppig fand. Auf der eben genannten Île de Brion errichtete er möglicherweise ein Kreuz, und am 26. Juni erreichte er die Magdalenen-Inseln, hielt sie allerdings irrtümlicherweise für den Beginn des Festlandes. Drei Tage später tauchte ein anderes Land am Horizont auf, das sich bei näherer Inspektion offensichtlich „besten Klimas ... und großer Wärme“ erfreute. Es war die Prinz-Eduard-Insel; ihr Inselcharakter blieb ihm allerdings verborgen.

Bei der Weiterfahrt öffneten sich Buchten, die anfangs eine Möglichkeit für ein Durchstoßen nach Asien erwarten ließen. Sie verengten sich jedoch bald und schlossen sich endlich vor den Hineinfahrenden. Paradebeispiel hierfür war die Chaleur-Bucht, deren Südspitze Cartier den Namen Cap d'Espérance verlieh „in der Hoffnung, dass wir dort die Passage finden“. Fünf Tage lang, vom 4. bis zum 9. Juli, fuhr man die Küste methodisch ab, nur um letzten Endes die Vergeblichkeit dieser Bemühung einsehen zu müssen.

Aber schließlich ereignete sich Verwertbares. Man nahm Verbindung auf zu einer Gruppe von Ureinwohnern, was sich auf die Dauer als durchaus nützlich erwies. Es waren nicht die ersten Indianer, die Cartier und seine Mannschaft zu Gesicht bekamen. Am 12. oder 13. Juni hatten sie im „Land Kains“ einige erblickt. Etliche „mit Tierfellen bedeckte Wilde“ waren aus dem Inneren Neufundlands gekommen, um an der Küste zu fischen; es handelte sich wohl um Angehörige des inzwischen verschwundenen Algonkin-Volks der Beothuk. Anderen Indianern, vermutlich Micmac, war man an der Küste der Prinz-Eduard-Insel begegnet. In keinem Falle zeigten sich die Indianer sehr erstaunt über das Auftauchen der Weißen. Begegnungen mit Europäern waren ihnen offensichtlich nichts Neues. Hierauf deutete auch ihre willige Bereitschaft hin, Pelze und Lebensmittel gegen europäische Gegenstände einzutauschen.

Im Juli kam es zu einer noch wesentlich folgenreicheren Begegnung. Bei der Gaspé-Halbinsel traf man auf Irokesen, die in großer Zahl von ihren stromaufwärts gelegenen Wohngebieten gekommen waren, um hier ihrem Jahresfischfang nachzugehen. Wohl zweihundert Indianer fuhren in vierzig Kanus an die in der Gaspé-Bucht ankernden französischen Schiffe heran. Sie akzeptierten freudig kleine Geschenke, und bei Tänzen und ausgelassener Stimmung schloss man

eine Art Allianz. Am 24. Juli ließ Cartier daraufhin seine Mannschaft nahe der Ostspitze der Gaspé-Halbinsel ein fast zehn Meter hohes Holzkreuz aufrichten und mit dem Wappen des Königreichs Frankreich versehen. Kreuze, die er früher hatte aufstellen lassen, waren hauptsächlich als Orientierungspunkte gedacht gewesen. Nun aber war das Kreuz höher und bedeutungsvoller, wie auch die feierliche Einweihung erkennen ließ. Sie bedeutete die Besitznahme des Landes im Namen des französischen Königs. Die Irokesen schienen die Dreistigkeit dieses Vorgehens zu erahnen. Sie protestierten, woraufhin Cartier sie mit der Versicherung zu beruhigen bemühte, dass es sich auch hier nur um die Aufstellung einer Orientierungsmarkierung handele.

Cartier trieb seine Unverfrorenheit sogar noch weiter. Mit einem Trick brachte er den Häuptling Donnacona dazu, an Bord des Schiffes zu steigen. Dort überredete er ihn, ihm seine beiden Söhne nach Frankreich mitzugeben, damit sie zu Dolmetschern ausgebildet werden konnten. Dies gelang. In gutem Einvernehmen schied man danach voneinander, und die Schiffe verließen am 25. Juli die Bucht.

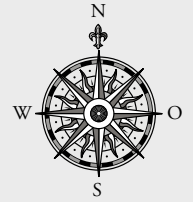
Die französischen Schiffe hätten nun nach Westen drehen können, was ihnen die Entdeckung des Sankt-Lorenz-Stromes beschert hätte. Doch Cartier vermutete, dass der Raum zwischen der Gaspésie und der Anticosti-Insel nur eine weitere Bucht darstellt und wandte sich deshalb wieder nach Osten. Er fuhr um die Südspitze von Anticosti herum, das er für eine Halbinsel hielt, und dann entlang des Nordufers. Noch einmal war er ganz nahe der Entdeckung des Stromes, doch schlechtes Wetter nahm ihm Mut und Laune. So wendete er vor dem Ende der Insel nach Norden und folgte dann der Küste Labradors ostwärts. Nach einer Begegnung mit Montagnais-Indianern fuhr er schließlich wieder auf Neufundland zu und begann von dort am 15. August die Rückreise.

Cartier hatte als erster Europäer die Küsten des Sankt-Lorenz-Golfs abgefahren. Es ist natürlich möglich, dass Caboto, einer oder beide der Brüder Corte-Real oder Fagundes den Golf sahen. Aber dokumentarische Hinweise hierauf haben sich nicht erhalten. Cartier jedoch zeichnete die Karte des Golfs und sah Teile des Hinterlands. Sicherlich blieben seine geographischen Kenntnisse beschränkt: Er erkannte die Möglichkeit der Durchfahrt zwischen Neufundland und der Cap-Breton-Insel nicht; er hielt die Magdalenen-Inseln für das Festland; und er nahm den aus dem Inneren kommenden Sankt-Lorenz-Strom nicht wahr. Für ihn besaß der Golf nur einen einzigen sicheren Ausgang, nämlich die Enge zwischen Neufundland und Labrador bei Belle-Isle, und möglicherweise einen anderen nördlich der Anticosti-Insel. Letzteren zu prüfen hatte er jedoch nicht die Muße gefunden.

Aber trotz solcher Einschränkungen konnte man insgesamt von gutem Erfolg sprechen. Die Entdeckung des Golfes, der Beginn der Erkundung eines neuen Landes, eine Art Allianz mit den aus dem westlichen Inneren kommenden Ureinwohnern, die künftige Hilfe durch zwei kommende Dolmetscher – all dies rechtfertigte offensichtlich eine weitere Expedition, und dies, obwohl Cartier noch gar keine edlen Metalle oder Mineralien gefunden hatte. Am 5. September 1534 nach Saint-Malo zurückgekehrt, erhielt er deshalb schon am 30. Oktober einen neuen Explorationsauftrag, um seine Entdeckung zu gutem Ende zu führen.

Jacques Cartiers erste Expedition 1534

(1491–1557)



(KANADA)

QUEBEC

Belle I.

Blanc Sablon

Cap Doabiel

Belle Isle South

I. des Ouaiseaub

Cap de Bonne Viste

Sainte Katherine

Cap de Raze

NEUFUNDLAND

Halbe du Saint Expedit
(Port aux Basques)

Cape Ray

Miquelon I.

ST.-LAWRENCE-GOLF

Isle de l'Assumption
(Anticosti)

Honguedo

Perce Mt.

Trocadigash Pt.

Cape Gaspé

Bona-venture

Cap d'Esperance

Cap de Sauvage

Magdalen Is.

Cap de Lorraine

Cap de Saint Paoul

Cape Breton

Prince Edward Island

NEW BRUNSWICK

NEU-SCHOTTLAND

ATLANTISCHER OZEAN

Tadoussac

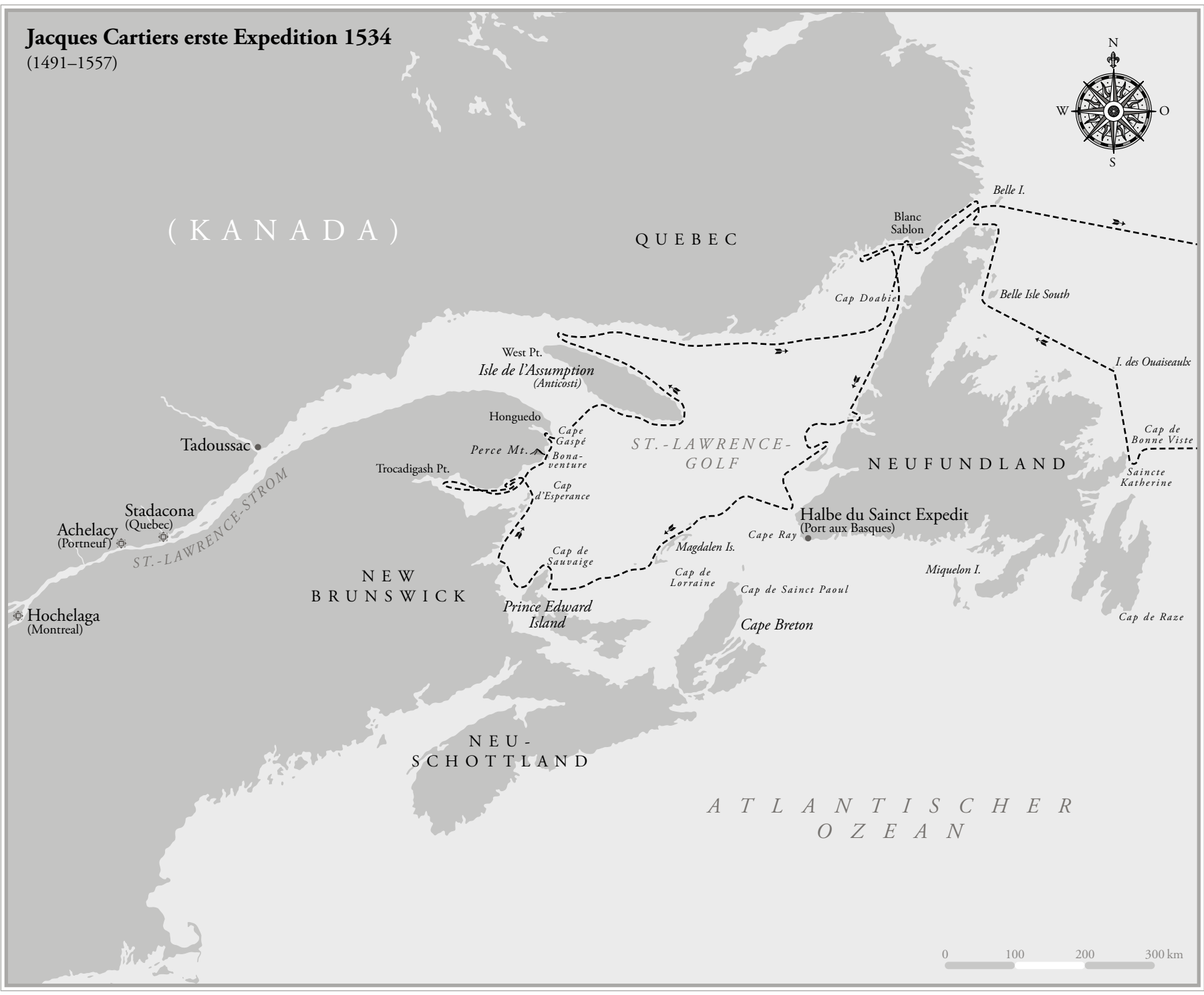
Stadacona
(Quebec)

Achelacy
(Portneuf)

Hochelaga
(Montreal)

ST.-LAWRENCE-STROM

0 100 200 300 km



Zweite Reise

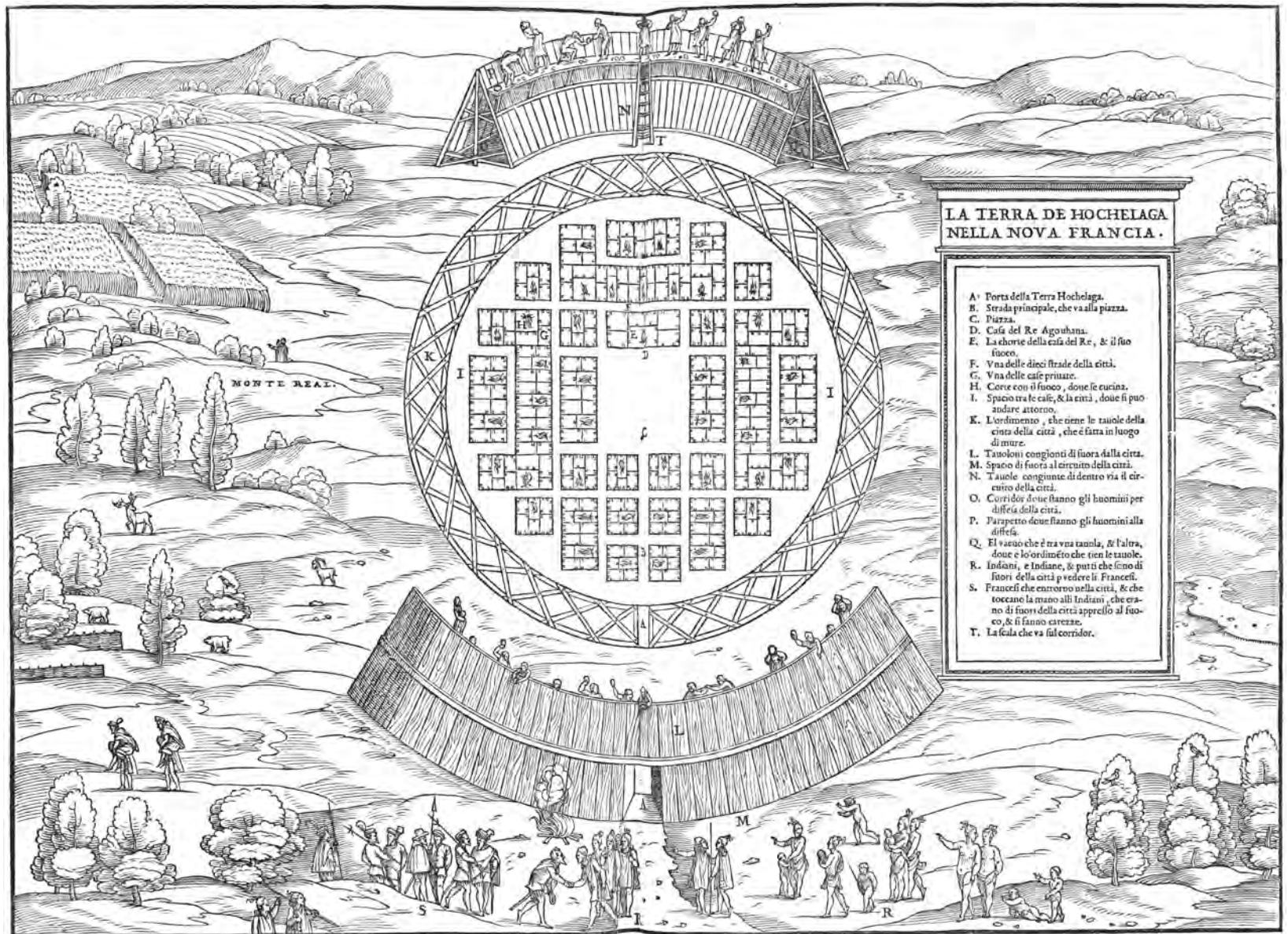
Bei der ersten Reise im Jahre 1534 hatte Cartier zwei Schiffe. Nun verfügte er über drei, die *Grande Hermine*, die *Petite Hermine* und die kleine *Émerillon*, mit zusammen 110 Mann Besatzung, darunter einige Noble sowie Verwandte von ihm und seiner Frau. Auch hier wissen wir nicht, ob Geistliche mitkamen; das zweimal auftretende Wort »Dom« vor anderen Vornamen könnte auf solche hindeuten, war dies doch damals eine Bezeichnung für Weltpriester; aber es könnte auch die Abkürzung für Dominique gewesen sein. Gelegentlich ist auch vage vom Lesen einer Messe die Rede. So gut wie sicher ist jedenfalls, dass auch diesmal eine missi-onarische Absicht nicht im Vordergrund stand, denn sonst wäre dies bei Beauftragung und Berichterstattung zweifellos prominent erwähnt worden. So war das Reiseziel essentiell das Gleiche wie bei der ersten Reise.

Am 19. Mai 1535 startete die zweite Expedition, wiederum von Saint-Malo aus. Die Überfahrt dauerte bei widrigem Wetter mit 50 Tagen diesmal beträchtlich länger. Die drei Schiffe verloren einander wegen der schlechten Segelbedingungen, doch vereinigten sie sich wieder am 26. Juli in der Enge der Belle-Isle. Am 10. August fuhr man in eine kleine Bucht an der Küste gegenüber der Anticosti-Insel ein, und Cartier benannte sie nach dem heiligen Lorenz, dessen Namenstag man gerade beging. Dies war das erste Mal, dass Cartier Lorenz in einem Ortsnamen verwandte. In der Nähe, beim heutigen Natashquan, ließ er wieder ein Kreuz aufrichten zur Wegmarkierung. Auf einen Hinweis seiner beiden jungen indianischen Führer hin erreichten die Schiffe am 15. August einen entscheidenden Punkt, an dem sich Cartier die Geographie des zu erkundenden Landes endlich erschloss. Er sah, dass hier „der Weg und

der Beginn des großen Stroms von Hochelaga und der Weg nach Kanada“ waren. Die Franzosen fuhren nun in den Sankt-Lorenz-Strom ein. Die Ufer kamen einander näher, und das bisher salzige Wasser wurde allmählich süß. Wie die Urbewohner sagten, strömte es von so weit her, dass nach aller Erinnerung noch kein Mensch seine Quelle jemals gesehen hatte. Cartier erkannte hier nun endlich die Passage nach Westen, die er so lange gesucht hatte.

Stromaufwärts fahrend, bemerkten die Franzosen zur Rechten einen tiefen und rasch in den Sankt-Lorenz strömenden Fluss, den Saguenay. Dieser war nach Aussage der jungen indianischen Führer der Weg zum Königreich Saguenay, wo Kupfer und, wie Donnacona später flunkerte, noch ganz andere wundervolle Dinge zu finden seien. Am 7. September erreichten die Schiffe die Inselgruppe mit der Hauptinsel d'Orléans, was, wie man Cartier bedeutete, „der Beginn des Landes Kanada“ war. Schiffsbesatzung und Indianer feierten, und Cartier wählte als Ankerplatz eine Stelle aufwärts der Mündung des Flusses Sainte-Croix (des heutigen Saint-Charles). Gegenüber erhob sich das Kap Stadacona, an dessen Fuß Donnaconas Ortschaft Stadacona am Wasser lag (und sich heute die Altstadt von Quebec City befindet).

Nach dem Wiedersehensgelage mit den Indianern wollte Cartier sich den Sankt-Lorenz-Strom hinauf zum vielge-priesenen Hochelaga begeben, aber man ließ ihn nicht ohne weiteres abreisen. Ganz offensichtlich wollte Donnacona das Monopol des sich allmählich entwickelnden Handels für Stadacona sichern und dadurch Hochelagas Einfluss drosseln. Die Franzosen wurden beschenkt, und man inszenierte allerhand Zauberei. Doch Cartier fuhr unbeeindruckt am 19. September mit einem Teil seiner Mannschaft auf der kleinen *Émerillon* weiter stromaufwärts, bis sich die Was-



Karte von Hochelaga aus dem Jahre 1556

serfläche meilenweit zu einem See (heute Lac-Saint-Pierre) verbreiterte. Das Wasser wurde seicht, und man musste in die Boote umsteigen. Etwa 30 Leute kamen am 2. Oktober in Hochelaga an.

Man weiß heute nicht mehr, wo sich der Ort genau befand (vermutlich nahe der Altstadt des heutigen Montreal). Jedenfalls umschloss eine hölzerne Palisade etwa fünfzig im irokesischen Stil errichtete Langhäuser. Mit vielleicht 1500 Bewohnern war die Ansiedlung beträchtlich größer als Stadacona. Dahinter ragte ein über zweihundert Meter hoher Berg empor, den Cartier zu Ehren seines Königs Mont-Royal nannte. Der Empfang durch die Indianer war freudig-ausgelassen und endete gar in einer Art religiöser Zeremonie, als man den weißen Kapitän bat, die herbeigeschafften Kranken zu heilen. Dies vermochte er allerdings nicht. Er fuhr vielmehr weiter, bis ihm Stromschnellen den Zugang zu Gold, Silber und Kupfer des Reiches Saguenay verwehrten. Ohne Aussicht auf ein Weiterkommen verließ Cartier am nächsten Tag Hochelaga.

Als die Ausflügler am 11. Oktober nach Stadacona zurückkehrten, waren die dort Verbliebenen dabei, Befestigungen zu bauen. Zwar gaben sich die Ureinwohner nach außen hin freundlich, aber den Dolmetschern zuzuschreibende Intrigen führten bald zu einem Bruch der Beziehungen. Bei gegenseitigem Misstrauen wurden diese erst im November wieder einigermaßen gekittet.

Dann begann der Winter. Es war der erste kanadische Winter, den die Europäer erlebten. Von Mitte November bis Mitte April waren die Schiffe im Eis gefangen; der Schnee erreichte eineinhalb Meter Höhe; der Sankt-Lorenz-Strom froh bis Hochelaga hinauf zu. Und es kam noch schlimmer. Im Dezember wurden die ersten Eingeborenen in Stadacona von Skorbut befallen. Den Franzosen nützte



Cartier mit Chef der Irokesen, Detail S. 26

die sogleich eingeführte Abschottung nichts. Mitte Februar befanden sich von den 110 Mann nur noch zehn bei guter Gesundheit; acht waren schon gestorben und 25 weitere folgten. Cartier und seine Leute zogen in Prozession vor ein Bild der Jungfrau Maria und versprachen, nach Roc-Amadour zu pilgern. Eine Wirkung blieb nicht aus. Einer der Dolmetscher verriet Cartier das Geheimnis eines indianischen Heiltrunks. Der Aufguss einer Nadelholzrinde, vermutlich der weißen Zeder, brachte daraufhin für die Meisten schnelle Besserung.

Bei seinen Erkundungen befeißigte sich Cartier, seine Kenntnisse im Kontakt mit den Ureinwohnern zu erweitern. Wir verdanken ihm Bemerkungen über die Religion und die Sitten der Indianer, die entlang des Sankt-Lorenz lebten. Und er übermittelte brauchbare geographische Einsichten. Der Fluss Richelieu, damals noch ohne Namen, schien ihm aus Florida zu kommen; der Sankt-Lorenz-Strom war mindestens drei Monate im Jahr für die Schifffahrt offen; im Norden von Hochelaga führte ein großer Fluss (der Ottawa) zu großen Seen und einem Süßwassermeer; breite Wasserstraßen bewiesen, dass die Kontinentalbarriere wesentlich ausgedehnter war, als man bisher angenommen hatte. Hinsichtlich des fabelhaften Saguenay notierte Cartier alle die Wunder, die man ihm beschrieb.

Bei Ankunft des Frühlings bereitete Cartier die Rückkehr nach Frankreich vor. Da es an Mannschaft mangelte, musste die *Petite Hermine* aufgegeben werden. (1842 fand man bei Quebec einige Holzreste und sandte einen Teil davon nach Saint-Malo, da man annahm, dass sie von Cartiers Schiff stammten; doch dies ist nie bewiesen worden.)

Vor der Abfahrt wollte Cartier die französische Stellung im Tal des Sankt-Lorenz-Stromes stärken. Als hinderlich erwies sich hierbei allerdings das sich seit Monaten verschlechternde

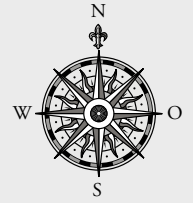
Verhältnis zu Donnacona und seinen Söhnen. Nun erfuhr Cartier aber vom Emporkommen eines Rivalen Donnacomas namens Agona und fasste den Plan, die revolutionäre Situation zu nutzen. Bei einer religiösen Zeremonie – der Aufrichtung eines weiteren Kreuzes – nutzte er die Gelegenheit, Donnacona, seine zwei Söhne und einige weitere Indianer ergreifen zu lassen. Die sich empörende Menge beruhigte er mit dem Versprechen, die Festgesetzten binnen Jahresfrist zurückzubringen und dies zusammen mit vielen Geschenken seines Königs.

Mit zwei Schiffen verließ Cartier am 5. oder 6. Mai den Hafen Sainte-Croix (Saint-Charles), an Bord ein knappes Dutzend Irokesen und Pelze. Zwischen der Anticosti-Insel und der Gaspé-Halbinsel hindurch fahrend, stellte er nun doch fest, dass die Magdalenen Inseln sind, und entdeckte anschließend die Durchfahrt zwischen Neufundland und der Cap-Breton-Insel, die er 1534 übersehen hatte. Am 16. Juli traf er in Saint-Malo ein, nach einer Abwesenheit von 14 Monaten.

Die Kunde vom Strom und dem sagenhaften Reichtum Saguenays begeisterte König Franz I., der Cartier die *Grande Hermine* zum Geschenk machte. Die zweite Reise war jedenfalls erfolgreicher als die erste. Cartier entdeckte einen Strom, der zum Eindringen in das Innere des Landes einlud; er fand einen neuen Zugang zum Golf; er lernte Bewohner des Golfes kennen; und er kam mit einem Häuptling zurück, der sich rühmte, das reiche Land Saguenay besucht zu haben, und willig darüber Auskunft gab.

Jacques Cartiers zweite Reise 1535/36

(1491–1557)



(K A N A D A)

QUEBEC

Belle I.

Blanc Sablon

Cap Doabie

Belle Isle South

I. des Ouisseaulx

West Pt.

Isle de l'Assumption
(Anticosti)

Honguedo

Cap
Gaspé
Bona-
venture

ST.-LAWRENCE-
GOLF

Trocadigash Pt.

Perce Mt.

Cap
d'Esperance

NEUFUNDLAND

Cap de
Bonne Viste

Sainte
Katherine

Tadoussac

Stadacona
(Quebec)

Achelacy
(Portneuf)

ST.-LAWRENCE-STROM

NEW
BRUNSWICK

Cap de
Sauvaige

Prince Edward
Island

Halbe du Saint Expedit
(Port aux Basques)

Cape Ray

Magdalen Is.

Cap de
Lorraine

Cap de Saint Paoul

Miquelon I.

Cap de Raze

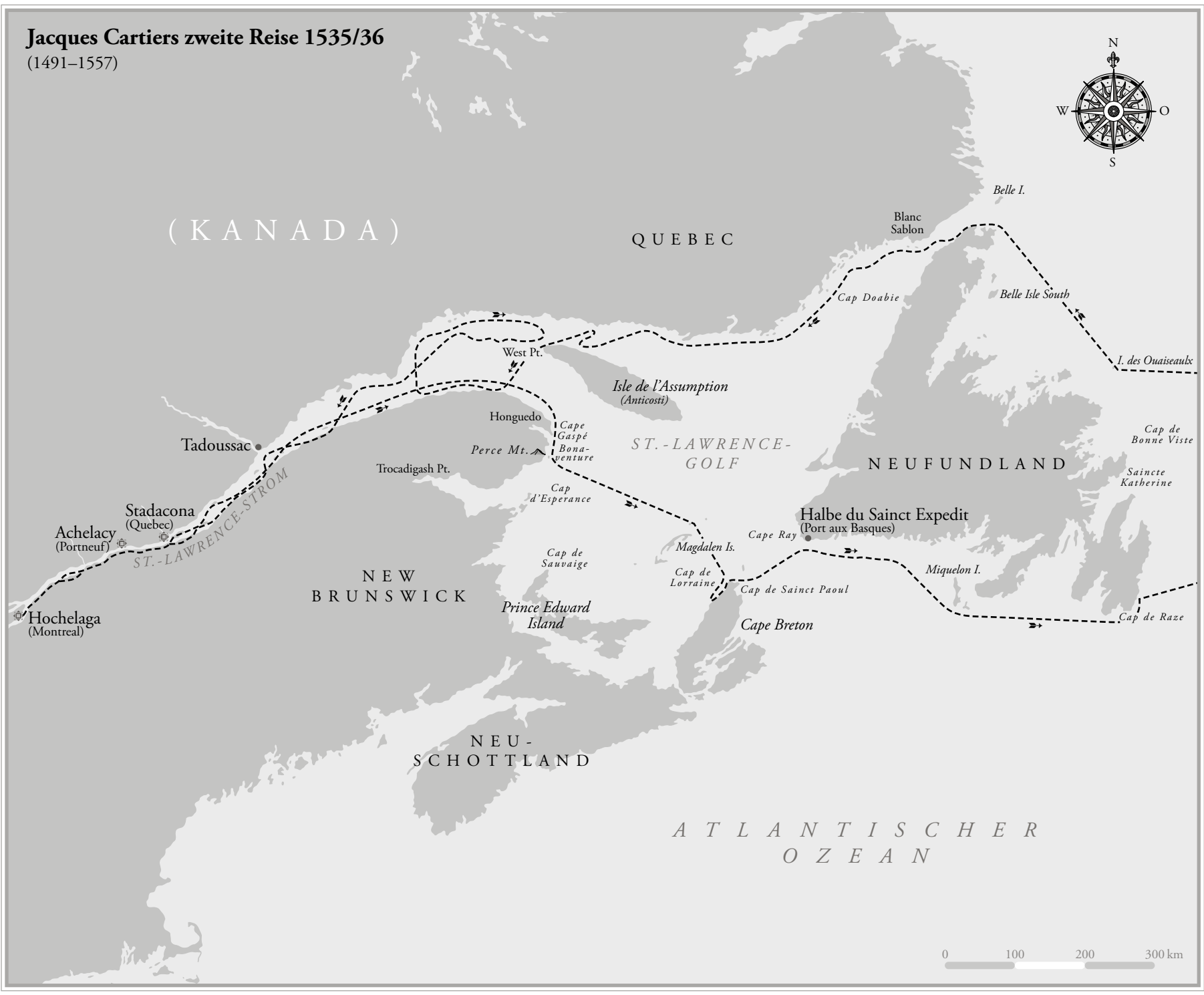
Hochelaga
(Montreal)

NEU-
SCHOTTLAND

Cape Breton

A T L A N T I S C H E R
O Z E A N

0 100 200 300 km



Dritte Reise und Roberval

Franz I. war zwar weiterhin durch europäische Angelegenheiten beschäftigt, aber am 17. Oktober erhielt Cartier doch den offiziellen Auftrag zu einer dritten Reise. Diesmal sollte es sich sogar nicht nur um eine Erkundungstour handeln. Dabei trat nun die Suche nach der immer noch erhofften Passage zum Pazifik etwas in den Hintergrund angesichts der Aussicht, Edelmetall und Juwelen zu finden und es damit den Spaniern gleichzutun. Als Mittel zur Erreichung des letzteren Zwecks erschien eine feste Basis notwendig. Mit anderen Worten, es sollte gesiedelt werden. Dementsprechend wurde Vorsorge für Mittel und Personal – darunter Sträflinge – getroffen.

Allerdings bestimmte der Umfang und die Art des Vorhabens (Landbesitz!) Franz I. jetzt, dem bürgerlichen Cartier am 15. Januar 1541 einen Adligen voran zu stellen. Die Wahl fiel auf Jean-François de La Rocque, Sieur de Roberval, einen der Jugendfreunde des Monarchen. Dass Roberval Protestant war, konnte allein schon als Zeichen dafür verstanden werden, dass auch jetzt nicht Mission, sondern wirtschaftlicher Gewinn das Hauptziel der Unternehmung war.

Im Frühjahr 1541 war Cartier zur Abfahrt bereit, Roberval aber noch nicht. Der Bretone erhielt die Erlaubnis, vorneweg zu fahren. Mit fünf Schiffen und 376 Leuten – ein spanischer Spion meldete sogar 1500 nach Madrid – stach er am 23. Mai erneut in See. Abermals traf man auf schlechtes Wetter. Am 23. August schließlich erschien die Flottille vor Stadacona. Die Wiedersehensfreude war wiederum groß. Sie wurde auch nicht durch die Nachricht Cartiers getrübt, dass Häuptling Donnacona inzwischen verstorben war. Dessen Rivale Agona schien dies zu verkraften. Die auf der vorigen Reise nach Frankreich mitgenommenen anderen Irokesen waren mit einer Ausnahme ebenfalls nicht mehr am Leben.

Cartier behauptete wahrheitswidrig, dass sie in Frankreich ein Herrendasein führten, und man gab sich damit zufrieden.

Es zeigte sich allerdings, dass allmählich das alte Misstrauen zurückkehrte. Cartier gab deshalb den Ankerplatz am Saint-Croix-Fluss auf und wählte für den weiteren Aufenthalt einen Ort an der westlichen Extremität des Cap-Rouge. Hier wuchs zum einen die weiße Zeder, die man gegen den Skorbut würde brauchen können, und zum anderen fanden sich dort scheinbar Diamanten und Blätter feinen Goldes. Die Franzosen gründeten hoffnungsvoll ihre Siedlung und gaben ihr den Namen Charlesbourg-Royal.

Am 2. September schickte Cartier zwei seiner Schiffe nach Frankreich zurück, damit sie dort Kunde vom Fortschritt der Unternehmung bringen konnten; auch streckte dies seine Vorräte. Am 7. September fuhr er, eine Besatzung der Kolonie zurücklassend, weiter nach Hochelaga. Er beabsichtigte, die stromaufwärts gelegenen Stromschnellen zu inspizieren, um sie im nächsten Frühjahr dann überwinden zu können. Doch da er keine Dolmetscher hatte, erfuhr er nichts Sachdienliches und drehte bald wieder um.

Bei der Rückkehr nach Charlesbourg-Royal wurde deutlich, dass sich das Verhältnis zu den Indianern weiter verschlechtert hatte. Die Franzosen setzten sich in Verteidigungsbereitschaft. Der uns bekannte Bericht über die Reise endet hier. So wissen wir nicht, wie der Winter verlief. Es gibt Anzeichen, dass der Skorbut wieder ausbrach, den man allerdings dank des Zedern-Heilmittels leicht überwand. Auch kam es offenbar zu Feindseligkeiten mit den Ureinwohnern. Jedenfalls hob Cartier im Juni 1542 das Lager auf und begann die Rückfahrt nach Frankreich.

Roberval hatte sich bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht gezeigt. Doch als Cartiers Flottille im Hafen der heutigen Stadt St. John's an der Ostküste Neufundlands erschien, lag

dort Roberval vor Anker, um seine Vorräte aufzufüllen. Er war am 16. April 1542 endlich mit drei Schiffen von La Rochelle aus aufgebrochen und hatte Neufundland am 7. Juni erreicht. Auf seine militärische Macht vertrauend, befahl er jetzt Cartier umzukehren. Letzterer aber war der Meinung, inzwischen genügend kanadische Erfahrungen gesammelt zu haben; auch wollte er wohl dem König Diamanten und Golderz, die er glaubte an Bord zu haben, möglichst bald präsentieren; und vermutlich hatte er es zuvor ohnehin übel vermerkt, dass ihm Roberval übergeordnet worden war. Jedenfalls schlüpfte er nun mit seinen Schiffen nachts aus dem Hafen. In Frankreich erwiesen sich allerdings die Mineralien in seinen Fässern als wertloses Eisenpyrit beziehungsweise Quarz, und der Traum einer französischen Gold- und Juwelnenkolonie fand damit ein unglorioses Ende.

Cartier unternahm nach seiner Rückkehr und der Enttäuschung hinsichtlich seiner Erzfunde keine Explorationsbemühungen mehr. Den Rest seines Lebens verbrachte er wohlgeachtet in seiner Heimat und starb dort 66jährig, vermutlich während einer Epidemie, im Jahre 1557.

Roberval seinerseits scheiterte in Nordamerika völlig glanzlos. Der Rest seiner Reise nach der Abfahrt Cartiers hatte nur noch epigonenhaften Charakter. Auf seine eigenen Fähigkeiten angewiesen, fuhr er den Sankt-Lorenz-Strom hinauf und ließ sich am Platz von Charlesbourg-Royal nieder, das er zu Ehren seines Königs in France-Roy umbenannte. Der Winter wurde schwierig, da wiederum Kälte, Hunger und der Skorbut den Europäern zusetzten. Im Frühling suchte Roberval die Passage zum Pazifik, und einer seiner Leute fuhr dabei den Ottawa-Fluss ein Stück weit hinauf. Doch setzte dann wieder der Winter ein. Im September 1543 entschloss sich Roberval enttäuscht zur Rückkehr nach Frankreich. Finanziell ruiniert wurde er 1560 eines der ersten Opfer der französischen Religionskriege.

IV. SCHLUSSGEDANKEN

Jacques Cartiers Reisen sind einzuordnen in die Welle von Erkundungsfahrten, die von den 1480er Jahren an von Europa aus nach Übersee unternommen wurden. An dieser Bewegung teilzuhaben, erschien den sich entwickelnden europäischen Flächenstaaten nicht nur wegen der hoffentlich direkt greifbaren Profite opportun, sondern konnte in der Folge auch weitere Vorteile bringen, etwa durch Auffinden des Seeweges nach Ostasien oder auch durch Koloniebildung in Nordamerika. Wie weiter oben angesprochen, versuchten Portugiesen, Briten und Franzosen, es den sich in der Karibik niederlassenden Spaniern gleich zu tun. Um die spanische Eifersucht nicht über Gebühr auf sich zu ziehen, mussten sie sich allerdings auf die noch unerforschten Gebiete weiter im Norden des neu entdeckten Kontinents konzentrieren.

Der bedeutendste Abgesandte Frankreichs bei dieser frühneuzeitlichen Bemühung war Jacques Cartier. Was war nun, auf's Ganze gesehen, das Ergebnis seiner drei Reisen zwischen 1534 und 1542? Von großem Wert war zweifelsohne seine Erkundung des hinter dem schon bekannten Neufundland liegenden Sankt-Lorenz-Golfes. Seine Fahrt den Sankt-Lorenz-Strom hinauf bis in die Gegend des heutigen Montreal zeigte den Weg auf zur Penetration des nordamerikanischen Kontinents, die von keiner anderen Stelle der Atlantikküste aus besser erfolgen konnte. Dementsprechend vollzog sich dann auch von hier aus im folgenden Jahrhundert die Ausbreitung Neufrankreichs. Cartier seinerseits leistete, den gegebenen Umständen gemäß, saubere Arbeit. Er fuhr

die erreichbaren, gelegentlich sehr zerklüfteten Küsten- und Uferstriche ab, so gut es machbar war, zeichnete penibel die geographischen Gegebenheiten auf und erfasste sie kartographisch. Zur besseren Bestimmung vergab er dabei Namen nach links und rechts, die, wie schon erwähnt, teilweise bis in die Gegenwart Bestand haben. Interessanterweise verwandte er dabei oft europäische Bezeichnungen, was wohl als eine Art geistiger Vereinnahmung zu interpretieren ist.

Natürlich spielte hierbei sicher auch das Bedürfnis eine Rolle, diese bisher unbekannte Welt zu begreifen. Solcher Drang trat in gleicher Weise zu Tage bei der Registrierung der verschiedenen Spezies von Flora und Fauna. Auf der Île d'Orléans, wo Cartier einigermaßen sorgfältig um sich schaute, sah er wunderschöne „Bäume so wie Eichen, Ulmen Tannen, Zedern und andere Bäume, die von derselben Art wie die unsrigen sind“. Seine Methode war dabei nicht unfehlbar. Nach europäischen Vögeln zu suchen, bedeutete manchmal, sie zu finden, wenn sie gar nicht da waren. In Hochelaga registrierte er „Kraniche, Schwäne, Trappen, Gänse, Enten, Lerchen, Fasanen, Rebhühner, Amseln, Weindrosseln, Turteltauben, Goldfinken, Stieglitze, Zeisige, Nachtigallen und andere Vögel wie in Frankreich“. Doch diese Trappen waren zweifelsohne Kanadagänse, und der Nachtvogel Nachtigall mag eine der Drosseln gewesen sein, die so melodisch am späten Abend in der Gegend des Sankt-Lorenz singen.

Manchmal konnte Cartier sich, wie etwa für die sich in der Mündung des Saguenay-Flusses tummelnden Beluga-Wale, auch keinen Namen denken: Sie sind „ebenso groß wie Tümmler, ohne irgendeine Flosse zu haben, und sind im Körperbau und am Kopf gestaltet wie ein Windhund, weiß wie Schnee und ohne einen einzigen Fleck.“ Das erstaunliche „Meerespferd“, das mehrmals auftrat, wurde nie erkannt als das Walross, das es war.

Dabei waren Cartiers Beschreibungsfähigkeiten recht bemerkenswert. Ein gutes Beispiel hierfür ist sein denkwürdiges Bild des ersten Schritts zur Ausrottung des Great Auk. Auf Funk Island sah er die Vögel, „deren Zahl so groß war, dass es für jeden, der dies nicht selbst sieht, einfach unglaublich ist ... Manche von ihnen sind so groß wie Gänse, schwarz und weiß, und sie haben einen Schnabel wie Raben. Sie sind immer im Meer und können nicht in der Luft fliegen, da ihre Flügel klein sind, kaum größer als eine halbe [Hand]. Doch damit fliegen sie mit einer ebensolchen Geschwindigkeit auf Höhe des Wassers wie die anderen Vögel in der Luft. Sie sind außergewöhnlich fett, was ganz erstaunlich ist.“

Auch ethnologische Erkenntnisse vermittelte Cartier. Im „Land das Gott Kain gab“ fand er Menschen, „effarables et sauvaiges“ (scheu und wild), die sich mit „gewissen rotbraunen Farben“ bemalten – Beothuk, die Seewölfe fischten. Bald stellte er fest, dass diese nordamerikanischen Menschen nicht alle gleich waren: Sie redeten in unterschiedlichen Sprachen, praktizierten verschiedene Lebensstile und, wie er schließlich wahrnahm, führten auch gegeneinander Krieg. Vom ersten Kontakt an fürchtete er sie oder bezweifelte zumindest ihre Vertrauenswürdigkeit, besonders wenn die Franzosen in der Minderzahl waren. Sein Argwohn wich auch nicht nach zahlreichen Erfahrungen empfangswilliger Gastfreundschaft und obwohl er König Franz I. später von der indianischen „Güte und Friedfertigkeit“ erzählte. Als die Micmac aus vierzig oder fünfzig Kanus in der Chaleur-Bucht ihren Wunsch signalisierten, Handel zu treiben, wollte Cartier ihren Zeichen nicht trauen. Und als sie nicht locker ließen, vertrieb er sie mit Kanonenschüssen. Französische Sicherheit und mögliche spätere Dominanz gingen ihm vor.

Aber man kam sich dann doch rasch näher. Die geschilderte Begegnung macht ohnehin deutlich, dass Cartier und

seine Mitfahrer wohl nicht die ersten Europäer waren, auf welche die Urbewohner trafen. Letztere wollten handeln und zeigten keine Scheu. Im Jahre 1534 existierte der Handel zwischen Europäern – Bretonen, Basken, Engländern und anderen – und Urbewohnern der Region um Neufundland bereits seit mehreren Jahrzehnten; er hatte möglicherweise schon vor Kolumbus begonnen. Cartier liefert uns die erste detaillierte Beschreibung des Zeremoniells, welches diesen Handel umgab. Die Indianer, die er zuvor vertrieben hatte, kamen am 7. Juli zurück und machten Zeichen, „dass sie gekommen seien, um mit uns zu handeln“. Cartier hatte Handelswaren mitgebracht: „Messer und andere Eisenwaren sowie einen roten Hut ..., den ihr Anführer bekommen sollte.“ Der erste Austausch war lebhaft, die Eingeborenen entledigten sich sogar ihrer Pelze, die ihre Körper bedeckten. Drei Tage später, inmitten förmlichen Geschenketauschs, Tanzens und Singens, ging das Geschäft weiter. Die jungen Frauen blieben länger, was darauf hindeutete, dass sie frühere Erfahrungen mit europäischen Seeleuten hatten. Cartier beobachtete diese Ereignisse sorgfältig und schloss daraus, dass sie Menschen waren, die „leicht zu unserem heiligen Glauben zu bekehren wären.“ Dies war kein Immediatziel, sondern vielmehr ein Gedanke für die Zukunft. Es war ein Zeichen dafür, dass die Franzosen von Beginn an sowohl Zivilisationsbringer waren als auch Exploratoren, und dass Cartier keinen Grund sah, diese „Wilden“ zu ihren eigenen Bedingungen zu akzeptieren.

Später im Juli hatte Cartier an der Gaspé-Halbinsel seinen ersten Kontakt mit Mitgliedern der Eingeborenengemeinde, mit der seine Zukunft in Kanada dann am engsten verbunden blieb. Es waren die laurentinischen Irokesen von Stadacona, die ihre jährliche Fischfangexpedition an die Ostküste machten. Cartiers Berichte sind unsere einzigen Quellen

über diese Urbewohner, die gegen Ende des Jahrhunderts verschwanden, wahrscheinlich als Resultat von Kriegen oder Krankheit. Sein erster Eindruck ist wichtig, denn er illustriert nicht nur Cartiers Beobachtungsgabe, sondern gibt uns auch einen klaren Begriff für seinen Gebrauch des Terminus „sauvaiges“. Für Cartier war das Wort „sauvaiges“ austauschbar mit „gens“, „personnes“, „peuple“ oder „hommes du pays“; er benutzte nie das Wort „Indiens“. Dieser Gebrauch legt nahe, dass Cartier die Indianer akzeptierte als Menschen, wie er selbst einer war. Kolumbus' Entdeckung der Karibik hatte eine intensive Debatte ausgelöst, ob die dort vorgefundenen Eingeborenen als des Seelenheils empfangsfähige Wesen zu erachten seien, ob sie im theologischen Sinn „Menschen“ seien. Cartier hegte hieran bezüglich der Bewohner der Sankt-Lorenz-Region offensichtlich keine Zweifel. Da sie zum Christentum bekehrt werden konnten, waren sie vollgültig Menschen.

Freilich waren Donnacona und seinesgleichen für die Franzosen dabei immer noch „sauvaiges“, was augenfälligerweise bedeutete: arm, weltlichen Besitzes und entsprechender Institutionen bar, religions- und kulturlos. Wegen ihres wilden, barbarischen Zustandes glaubte Cartier, dass man die Eingeborenen leicht würde „dompter“ können, also unterwerfen, zähmen, formen. Anders ausgedrückt, auch wenn man die Eingeborenen als „menschlich“ akzeptierte, so waren sie vorerst doch nur potentiell, aber noch nicht wirklich gleich mit den Europäern. Erst wenn ihre „wilden“ Eigenschaften, die den Unterschied ausmachten, korrigiert wurden, konnten sie Gleiche werden.

Und da diese laurentinischen Menschen noch „Wilde“ waren ohne Kultur, Religion oder Regierung, sah Cartier keinen Grund, ebenso wenig wie die europäischen Exploratoren, die ihm vorangegangen waren, um Erlaubnis zu fragen

für die Erkundung oder spätere Besiedlung ihrer Ländereien. Donnacona und seine Stammesleute verstanden offensichtlich die Absicht der Besitzergreifung, welche Cartier durch die Errichtung des Kreuzes auf der Gaspé-Halbinsel kundtat. Doch Cartier fühlte sich nicht veranlasst, ihren Protest ernst zu nehmen. Er folgte hierin hergebrachtem europäischem Vorgehen. Europäer hatten zuvor schon Kreuze als Zeichen der Landnahme aufgestellt, und bereits Kolumbus hatte Bewohner der Karibik zwangsweise nach Spanien transportiert. Möglicherweise hatte Cartier in Brasilien bereits Ähnlichem beigewohnt. So konnte er nichts moralisch Unstatthafes darin finden, Gefangene mit nach Saint-Malo zu nehmen, um sie dort als konkreten Beweis seiner „Entdeckung“ vorzuzeigen und um sie später nach Sprachtraining als Dolmetscher benutzen zu können.

Freilich war Cartier weder Botaniker oder Zoologe noch Ethnologe, sondern Schiffsführer. Und so überwiegt in seiner Schilderung insgesamt das oben erwähnte topographische Detail, durch dessen Beschreibung er hoffen konnte, Nachfolgern die Aufgabe der Exploration zu erleichtern. In seinem Selbstverständnis war er ganz offensichtlich der Pionier, dessen Auftrag es letztlich war, die Erschließung des neuen Kontinents für seinen Auftraggeber, und damit für seine Landsleute, in Angriff zu nehmen. Jedenfalls war er der erste Europäer, der auf dem Sankt-Lorenz-Strom fuhr und der ganze Winter an dessen Ufern verbrachte.

Dass der eigentliche Kolonisierungsversuch, die Etablierung von Charlesbourg-Royal, letztlich scheiterte, hatte sicher mehrere Ursachen. Das Immediatziel, darüber kann es keine Zweifel geben, war die Erschließung von Reichtumsquellen gewesen, will sagen Edelmetallausbeute im Stile der spanischen Aktivitäten in Mittelamerika. Dass sich die Möglichkeit hierzu spätestens nach der Rückkehr Cartiers

nach Frankreich im Jahre 1542 als illusorisch erwies, nahm der französischen Krone dann das Inzentiv zur weiteren Förderung des Vorhabens in Kanada. Der Misserfolg Robervals bestätigte die Richtigkeit dieser Entscheidung.

Aber die ganze Veranstaltung trug freilich von Anfang an dilettantische Züge. Das Nebenziel der Christianisierung war wenig glaubhaft angegangen worden; nicht nur mangelte es offensichtlich an Missionaren und jeglicher greifbaren Unterstützung für sie durch die Krone, sondern schon die Ernennung des Protestanten Roberval zur Leitung einer ja doch notwendigerweise katholischen Bemühung dieser Art berechtigte jeden Zweifel an der Ernsthaftigkeit solchen Unterfangens.

Weiterhin war die plötzliche Ablösung des bereits zum Chef ernannten Cartier durch Roberval, welche vertretbaren Überlegungen ihr auch zugrunde gelegen haben mochten, ein kaum wieder gut zu machender administrativer Faux-pas, der das Unternehmen schwer belastete. Und der beauftragte Roberval selbst war denkbar ungeeignet für die ihm gestellte Aufgabe. Der Höfling hatte keine Übersee-Erfahrung, und es mangelte ihm an den nötigen menschlichen Qualitäten sowohl zur Zusammenarbeit mit dem ihm nun nachgestellten Cartier als auch bei der Führung seiner Untergebenen nach der Landung am Sankt-Lorenz.

Schließlich sollte man bei der Suche nach den Ursachen für den Misserfolg des Kolonisierungsversuchs wohl auch die Frage nach möglichen Versäumnissen Cartiers selbst stellen. Seine seemännischen Qualitäten, fraglos eine Grundvoraussetzung für das Gelingen eines solchen Siedlungsvorhabens, waren, wie schon weiter oben ausgeführt, über jeden Zweifel erhaben. Es unterliefen ihm in dieser Hinsicht auch keine erwähnenswerten Versehen. Entsprechendes lässt sich wohl auch in Bezug auf seine Mannschaftsführung feststellen.

Weniger sicher mag das Urteil ausfallen hinsichtlich seines Verhältnisses zu Roberval. Wir dürfen wohl mit einiger Gewissheit annehmen, dass die unversehens befohlene Unterordnung unter den unerfahrenen Adligen den selbstbewussten Cartier verärgerte, und man braucht wenig Phantasie zu der Annahme, dass dies dann sein Verhalten beeinflusste. Roberval hat offensichtlich so gut wie nicht von Cartiers doch sehr substantiellen früheren Erfahrungen auf dem amerikanischen Kontinent profitieren können, will sagen, er vernahm praktisch nichts über die Struktur der Wasserläufe, die Komplikationen des kanadischen Winters oder auch die Möglichkeit der Skorbutbekämpfung. Und Cartiers Abfahrt von Neufundland in Richtung Frankreich gegen die ausdrückliche Anordnung Robervals war eine im Prinzip unannehmbare Insubordination.

Fast mehr noch fällt bei der Beurteilung von Cartiers Verantwortung für den Ausgang des Kolonisierungsversuchs sein Verhältnis zu den Ureinwohnern ins Gewicht. Das anfängliche, von gegenseitigem Wohlwollen gekennzeichnete Nebeneinander verschlechterte sich auf die Dauer zu offener Feindseligkeit. Cartier mochte sich nach europäischem Verständnis noch berechtigt fühlen, etwa gegen den Willen Donnaconas nach Hochelaga vorzudringen. Die von diesem und seinem Volk durchschaute Besitznahme ihres Landes durch Cartier im Namen des französischen Königs, das Kidnapping und der Abtransport diverser Urbewohner nach Übersee und offenbar das Verhalten der Franzosen allgemein gegenüber der indianischen Urbevölkerung brachte diese aber allmählich gegen die nun als Eindringlinge empfundenen Europäer auf. Cartier reiste vermutlich bei der dritten Expedition nicht zuletzt so überstürzt ab, weil sein Verhältnis zu den Irokesen an einem Tiefpunkt angelangt war.

Aber die drei von Cartier geleiteten Expeditionen hatten gleichwohl den französischen Blick über den Ozean geschärft. Und der von Cartier für seinen König erhobene Anspruch auf beträchtliche Teile des nordamerikanischen Kontinents bestand weiter. Die Möglichkeit einer Wiederaufnahme entsprechender Bemühungen, sollten sich der Wunsch und die Mittel hierfür finden, blieb im französischen Bewusstsein präsent. Dass der nächste seriöse Kolonisierungsversuch erst zwei Generationen später unternommen wurde, hatte dann vor allem innerfranzösische Gründe. Die Wirren der Religionskriege ließen dem Land vorerst keine Energie mehr für ein Ausgreifen nach Übersee. Als sich die Verhältnisse wieder konsolidierten, zögerte man nicht. Im Jahre 1608 gründete Samuel de Champlain an der Stelle Stadaconas, dessen frühere Bewohner die Siedlung inzwischen aufgegeben hatten, die Siedlung Quebec.

V. DIE REISEBERICHTE

Was wir über Cartiers Reisen wissen, beruht hauptsächlich auf den jeweiligen Reiseberichten. Allerdings stammt möglicherweise keiner derselben von ihm selbst, und ihre ursprüngliche Herkunft ist unklar. Mitte des 20. Jahrhunderts kam die These auf, dass der Renaissanceschriftsteller François Rabelais der Autor gewesen sein könnte, doch findet dieser Gedanke seither kaum noch Anhänger. Einer der besten Kenner der Materie, H. P. Biggar, meint, dass die Fakten für die Berichte vom Autor oder den jeweiligen Autoren aus Logbüchern gezogen wurden, die Cartier führte. Doch gibt es auch hierfür keinerlei konkrete Hinweise.

Das Wissen der Öffentlichkeit über die Reisen Cartiers war jedenfalls lange Zeit gering. Zwar entstanden im 16. Jahrhundert Berichte über alle drei Reisen, doch gelangten diese nur stückweise zur Kenntnis eines breiteren Publikums. Ein 1545 gedrucktes Bändchen mit dem Titel *Brief récit, & succincte narration, de la navigation faicte es ysles de Canada* (Paris 1545), das die zweite Reise beschreibt, war lange Zeit verschollen; erst 1863 wurde wieder ein Exemplar im British Museum in London aufgefunden. Außerdem existieren dort drei Manuskripte (Nr. 5653, möglicherweise die Grundlage für den *Brief récit*; Nr. 5589; und Nr. 5644), die jedoch dem breiteren Publikum nicht zugänglich waren. So konnte man vorerst die Reisen lediglich aus Übersetzungen.

Im Jahre 1556 veröffentlichte Giovan Battista Ramusio Berichte über die erste und zweite Reise Cartiers, die aus dem Französischen ins Italienische übersetzt worden waren (*Delle*

BRIEF RECIT, & succincte narration, de la navigation faicte es ysles de Canada, Hochelage & Saguenay & autres, avec particulieres meurs, langaige, & ceremonies des habitans d'icelles: fort delectable à veoir.



Avec priuilege
**On les uend à Paris au second pillier en la grand
salle du Palais, & en la rue neufue Nostredame à
l'enseigne de lescu de frâce, par Ponce Roffet dict
Faucheur, & Anthoine le Clerc freres.**

1545.

Titelblatt des Brief Récit

navigazioni e viaggi, 3. Band, Venedig). Diese italienischen Texte übersetzte John Florio ins Englische (*Navigations and Discoveries*, London 1580). Erstmals auf Französisch erschien der Bericht über die erste Reise Cartiers, als Rückübersetzung aus Ramusios italienischer Ausgabe, gegen Ende des 16. Jahrhunderts (Raphaël du Petit Val, *Discours du voyage fait par le capitaine Cartier aux Terres-neuves*, Rouen 1598). Mitte der 1580er Jahre entdeckte der britische Geograph und Schriftsteller Richard Hakluyt in Paris französisch geschriebene Manuskripte über Cartiers drei Reisen einschließlich derjenigen Robervals und veröffentlichte sie dann auf Englisch (*The Principal Navigations*, London 1600).

Alle drei Reiseberichte zusammen wurden in französischer Sprache erstmals 1843 herausgegeben durch die Société littéraire et historique de Québec; die Übertragung der Texte in modernisiertes Französisch und der Umstand, dass den Herausgebern sowohl für die zweite Reise das erwähnte *Brief-récit* als auch für die erste Reise der Textfund Mitte der 1860er Jahre noch unbekannt waren, beschränken den Wert dieser Edition freilich deutlich. 1865 gab M.H. Michelant auf der Grundlage der Ausgabe 1598 (Petit-Val) den Text der ersten Reise (1534) erneut heraus. Zwei Jahre später geriet jedoch durch Zufall ein Manuskript in seine Hände (Collection Moreau 841), das offensichtlich der Originaltext des Berichts über die erste Reise war. Michelant zögerte nicht mit der Veröffentlichung (H. Michelant und A. Ramé, *Relation originale du voyage de Jacques Cartier au Canada en 1534*, Paris 1867). Dieser Text gilt seither als der vertrauenswürdigste.

Eine sehr zuverlässige, damaligem editorischen Standard voll entsprechende Ausgabe aller drei Reiseberichte, in französischer und englischer Sprache, veröffentlichte 1924 der kanadische Chefarchivar H. P. Biggar (*The Voyages of Jacques*

Cartier, Ottawa). Eine ganze Reihe weiterer Editionen folgten, darunter die auf der Grundlage des bisher Bekannten basierende, modernisierte Version von Charles-André Julien (*Les Français en Amérique pendant la première moitié du XVII^e siècle*, Paris 1946). Das von Biggar bis 1924 Erarbeitete wurde dann zwei Generationen später überholt durch die wohl unübertreffbar gründliche, alle möglichen Aspekte ins Auge fassende und damit sicherlich für lange Zeit maßgebende Ausgabe von Michel Bideaux (*Jacques Cartier, Relations*, Montréal 1986). Die hier vorgelegten Übersetzungen ins Deutsche basieren für die Berichte über die beiden ersten Reisen auf den Texten bei Bideaux, für die dritte Reise auf dem Text bei Hakluyt.