

HOCHSEESCHIFFAHRT

EINE EXPEDITION NACH GRÖNLAND IM JAHRE 1473

VON KLAUS-PETER KIEDEL

Die hier zu beschreibende Expedition wurde nach verschiedenen Ansätzen erstmalig 1925 in einer Arbeit des dänischen Historikers Sofus Larsen grundlegend untersucht¹. Larsen ermittelte damals, die Entdeckungsfahrt habe in den 1470er Jahren, also etwa zwei Jahrzehnte vor Columbus, bereits bis nach Amerika geführt.

Diese These erlangte eine breite Resonanz in der Forschung und in der Öffentlichkeit. Zahlreiche Publikationen befaßten sich mit ihr. Da zwei der Expeditionsteilnehmer, Dietrich Pining und Hans Pothorst, wahrscheinlich Deutsche waren, stieß besonders hierzulande die Frage nach der vorcolumbischen Erreichung Amerikas auf großes Interesse. Unter bekannten deutschen Historikern wurden lebhaft Debatten darüber abgehalten; sogar Artikel in Tageszeitungen und ein Roman widmeten sich der Expedition (vgl. im einzelnen unten S. 127ff.).

Nach 1945 beschäftigte man sich allerdings kaum noch mit dem Unternehmen, was wohl eine Reaktion darauf war, daß in der Vergangenheit mit zum Teil allzu verengtem, nationalistischem Blickwinkel die Geschichte jener Expedition geschrieben worden war. In der Bremer Böttcherstraße werden zwar innerhalb einer Bilderserie über berühmte Ozeanbezwinger neben Leif Eriksson und Christoph Columbus auch noch immer die beiden Seeleute Pining und Pothorst gezeigt, jedoch dürften letztere heute den meisten Betrachtern unbekannt sein.

An dieser Stelle soll ein Überblick über die gesicherten Forschungsergebnisse zu der Expedition gegeben und zugleich das Unternehmen in den Gesamtzusammenhang des Entdeckungszeitalters eingeordnet werden.

Planung und Ziel der Expedition

Am Ausgang des 14. Jahrhunderts waren die Kenntnisse der europäischen Gelehrten auf dem Gebiete der Geographie noch nicht weit fortgeschritten. Zwar herrschte Einigkeit darüber, daß die Erde eine Kugel sei, aber einigermaßen verlässliche Angaben über ihre Oberfläche wußte man nur von Europa zu machen. Asien kannte man allenfalls vage aus den Berichten einzelner Kaufleute, allen voran Marco Polo. Von Afrika war nur die Mittelmeerküste genau erfaßt, hinsichtlich Nord- und Südamerikas wie natürlich auch Australiens verfügte man über keinerlei Kenntnisse.

Nach der Eroberung der nordafrikanischen Festungsstadt Ceuta durch die Truppen König Johannes I. im Jahre 1415 erfolgte jedoch von Portugal aus der Anstoß zur Aufnahme weltweiter Entdeckungsfahrten. Unter der Leitung des Prinzen Heinrich und der um ihn

versammelten Gelehrten tasteten sich die portugiesischen Seefahrer in den folgenden Jahrzehnten entlang der afrikanischen Westküste allmählich nach Süden vor².

Ihre Absichten waren vielfältig: In Innerafrika sollte eine Mission durchgeführt werden, um auf diesem Kontinent Verbündete gegen die islamischen Mächte zu gewinnen. Demselben Ziel galt die Suche nach dem legendären Priesterkönig Johannes, einem in Ostafrika vermuteten christlichen Herrscher. Neben den mehr religiös und machtpolitisch bedingten Absichten strebten die Portugiesen auch die Verwirklichung handelspolitischer Ziele an. Dazu gehörten die Schaffung eines freien Zugangs zu den südlich der Sahara vermuteten Edelmetallvorkommen sowie zu dem in Europa begehrten afrikanischen Pfeffer wie schließlich auch die Organisation eines Sklavenhandels mit der schwarzen Bevölkerung.

Die Vielfältigkeit der von den Portugiesen in Afrika verfolgten Ziele darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß die hauptsächlichen Interessen in Asien lagen. Spätestens seit den Reisebeschreibungen des Venezianers Marco Polo aus dem 13. Jahrhundert war für die Europäer Asien der Kontinent des Reichtums, eines Reichtums vor allem an Edelmetallen, Stoffen und Gewürzen. Im 13. und 14. Jahrhundert waren die oberitalienischen Städte über den Handel mit Asien zu Vermögen und Macht gelangt. Allmählich hatte jedoch das schwunghafte Geschäft einen Niedergang erfahren durch das Vordringen der Osmanen und die damit verbundene Blockade der Landwege nach Asien³. In Portugal konnte man mit Recht die Hoffnung hegen, durch die Entdeckung eines sicheren Seeweges nach Osten die Nachfolge der italienischen Städte antreten und zur führenden Macht Europas aufsteigen zu können.

Der erste Seeweg, der sich zur Erreichung Asiens anbot, war der um Afrika herum. Zwar waren viele Geographen und Kartographen der damaligen Zeit der Ansicht, daß Afrika im Süden über eine Landbrücke mit Asien verbunden, der Indische Ozean also ein Binnenmeer sei, aber es gab auch Gegenstimmen. So zeichnete der Kartograph Fra Mauro 1459, also nahezu dreißig Jahre vor der ersten Afrikaumrundung, einen schmalen Gewässerrand rund um den Kontinent, der die Möglichkeit einer Umschiffung im Süden andeutete. Bereits seit der Erreichung des Senegal im Jahre 1445 erhielt die Hoffnung auf eine baldige Umsegelung Afrikas zudem erheblichen Auftrieb, da die bis dahin südwestliche Erstreckung des Kontinents in Annäherung an den Guinea-Golf durch einen südöstlich verlaufenden Küstensaum abgelöst wurde. Die Schiffe schienen von nun an in einem großen Bogen auf Asien zuzusteuern. Zu diesem Zeitpunkt dürfte in Portugal noch niemand, wie später Columbus, daran gedacht haben, Asien durch eine Reise über den Atlantik nach Westen zu erreichen, zumal die Fahrt an der afrikanischen Küste entlang keine gefahrvolle Hochseereise verlangte.

Nach dem Tod des unermüden Organisations der portugiesischen Entdeckungsfahrten, des Prinzen Heinrich, im Jahre 1460 erlahmte zwar zunächst das Interesse an weiteren Expeditionen, aber 1469 wurde der bereits angelaufene Guinea-Handel an den Kaufmann Fernão Gomes verpachtet, der sich im Gegenzug verpflichtete, die Erforschung des afrikanischen Küstenverlaufes von Jahr zu Jahr um eine festgelegte Strecke voranzutreiben. Gomes erfüllte seine Aufgabe gewissenhaft und 1472 gelang den portugiesischen Entdeckern die Überquerung des Äquators. Mit allmählicher Annäherung an diese Linie wurde allerdings deutlich, daß die Umrundung Afrikas und damit die Öffnung des Seeweges nach Asien noch eine langwierige und mühevoll Aufgabe sein würde. Denn schon vom 4. Grad nördlicher Breite an erstreckte sich die afrikanische Küste erneut nach Süden, den Weg nach Indien versperrend. Die Enttäuschung hierüber mag einer der Gründe für die in der nachfolgenden Zeit deutliche Zurückhaltung gegenüber weiteren Entdeckungsfahrten in diesem Gebiet gewesen sein. Zuzüglich zu dem Nutzen, den man aus der Rohstoffausbeutung und der Sklavenjagd in den bereits bekannten Gebieten zog, wurde offensichtlich in Afrika selbst vorläufig kein weiterer Gewinn erwartet.

Auf der anderen Seite bestand jedoch das lebhafteste Interesse an einer Verbindung zu Asien über See fort, so daß es nach dem vorläufigen Scheitern der Afrikaumschiffung notwendig wurde, nach neuen Kursen zu suchen, auf denen man dem Fernziel näher kommen konnte.

Bis in die Antike lassen sich Vermutungen zurückverfolgen über die Möglichkeit, die

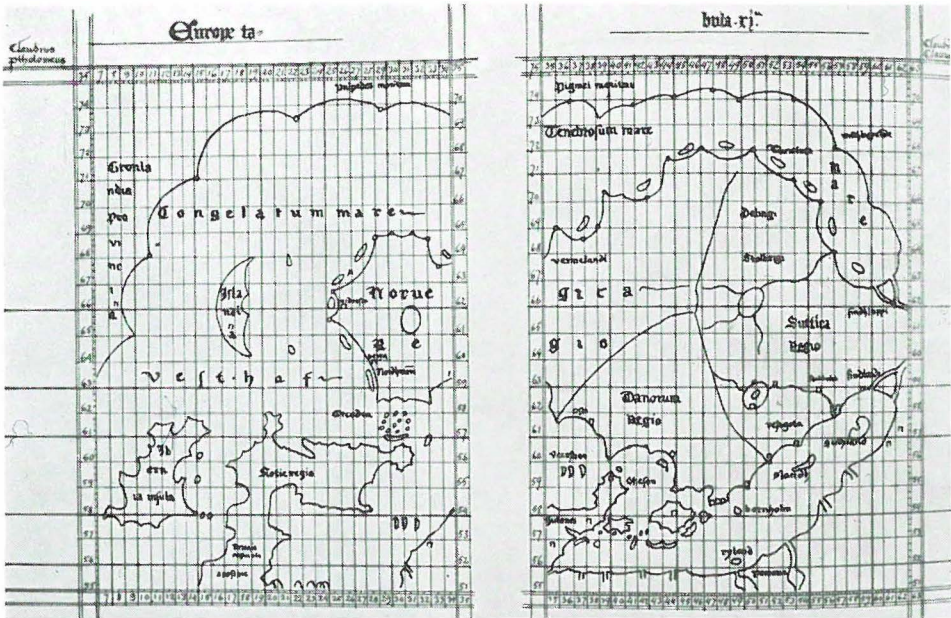


Pining und Pothorst in Amerika. Darstellung aus der Reihe der Bildtafeln in der Böttcherstraße, Bremen. (Aus: N. Brandes: Die großen Ozeanbezwinger, Bremen 1934)

asiatische Ostküste auf einer Reise über den Atlantik, also von Europa aus nach Westen, zu erreichen⁴. Allerdings erlangte diese Idee erst im ausgehenden Mittelalter praktische Bedeutung, da zuvor die technischen Voraussetzungen für die Durchführung eines solchen Unternehmens nicht gegeben waren. Eine neue Belebung erfuhr der Westfahrt-Gedanke zunächst durch ein geographisches Werk des 14. Jahrhunderts, die Erzählungen des „John Mandeville“. Wahrscheinlich war es ein belgischer Arzt, der unter diesem Pseudonym die im 15. Jahrhundert „wohl meistverbreitete und beliebteste aller Reisebeschreibungen“⁵ verfaßt hatte. Tatsächlich handelte es sich jedoch gar nicht um eine Reisebeschreibung, sondern um ein Phantasieprodukt, das von den in der damaligen Zeit erreichbaren Informationen ausging. Neben einer Schilderung der Reichtümer Asiens, die auf die europäischen Entdecker des 14. und 15. Jahrhunderts motivierend wirkte, war besonders die Textstelle interessant, an der Mandeville als erster Europäer des Mittelalters die Möglichkeit einer Weltumsegelung beschrieb. Diese revolutionäre Idee erklärte der Autor am Beispiel eines Mannes, der angeblich einst im Norden, von England ausgehend, eine weite Reise unternommen hatte, die ihn über viele Länder schließlich auch nach Asien geführt hatte. Nach langer Zeit war der Mann auf einer Insel mit derselben Sprache und denselben Lebensumständen wie in seinem Heimatland gelandet. Zunächst ratlos, hatte der Reisende schließlich die Erklärung gefunden, daß er einmal um die ganze Erde gefahren und dann endlich wieder in der Heimat angekommen war⁶.

Der Kartograph Claudius Clavus griff die Darstellung Mandevilles auf. In einem Kommentar zu seiner 1427 entstandenen Karte der nordischen Länder samt Island und Grönland bestätigte er: „Nec dixit mendacium nobilis Iohannes Mandevil Anglicus, qui dixit se de seris Indie navigasse versus unam insulam Nouegiae“⁷ (Und der edle Engländer Johannes Mandeville log nicht, als er sagte, daß er von Asien nach einer Insel Norwegens gesegelt sei).

Sicherlich waren das berühmte Werk des John Mandeville wie auch die Claudius Clavus-Karte den Gelehrten und Seefahrern, die in Portugal die Entdeckungsreisen planten, bekannt.



Karte des Claudius Clavius, 1427. (Aus: B. Landström: *Buch der frühen Entdeckungsreisen in Farben*, Gütersloh 1976)

Als daher etwa 1470 in Portugal Zweifel daran aufkamen, daß der Seeweg um Afrika herum nach Asien in absehbarer Zeit erkundet werden könnte, wird man sich auch mit der Möglichkeit befaßt haben, über den Atlantik nach Westen bis zur Ostküste Asiens zu fahren. Vor diesem Hintergrund muß der Inhalt eines Briefes gesehen werden, in dem der Kieler Bürgermeister Carsten Grip 1551 an den dänischen König Christian III. unter anderem schrieb:

„. . . dat de beyden sceppere Pyningk und Poidthorsth de van i. ko. may“ hern grothe vader koningh Christierns des erstens durch anforderndth ko. ma“ tho Porthugall etc. imt norden nye insulen und lande upphoszokende, myt etlichen schepen utghedriget, up der klippen Wydthszerck vor Gronlandth und kegen Sniefelssiekel up Iszlandt kegen mer gelegen eyn groidth baa upgericht und gemaket umme der grönländisschen szerefer halven, de myt velen kleynen schepen szunder bodem anfallen, ander schepe in veler mennicheydh de sulvigen tho uvveraschende etc . . .“⁸

Die Interpretation des Briefes wird schrittweise im Verlaufe dieses Aufsatzes erfolgen. Es sei hier zunächst lediglich vermerkt, daß nach Aussage des Carsten Grip der dänische König Christian I. auf Veranlassung („durch anforderndth“) des portugiesischen Königs eine Expedition nach Westen über Island und Grönland ausrüstete, und zwar mit dem Ziel, neue Inseln und Länder zu entdecken („nye insulen und lande upphoszokende“). Wie inzwischen ermittelt werden konnte, fand das von Grip angesprochene Unternehmen im Jahre 1473 (s. S. 126) statt.

Die bisherige Forschung hat es weitgehend versäumt, auf den Anlaß dieser Entdeckungsfahrt einzugehen. Der bemerkenswerte Zusammenhang zwischen dem vorläufigen Scheitern der Afrikaumrundung und der Planung der dänisch-portugiesischen Expedition von 1473 blieb daher auch nahezu unbeachtet. Lediglich Günther Hamann, der sich aber in seinem Buch auf die portugiesische Afrikaforschung konzentrierte und die Fahrt von 1473 nur in einem Nebensatz erwähnte, machte darauf aufmerksam⁹.

Nachdem der Anlaß auf portugiesischer Seite geklärt werden konnte, gilt es nun zu ermitteln, warum die Expedition nach Westen nicht direkt von Portugal aus durchgeführt wurde, sondern im Nordatlantik über Island und Grönland. Hierfür waren vermutlich die folgenden Gründe maßgeblich:

Auch in den Erzählungen des John Mandeville und auf der Karte des Claudius Clavus wurde eine solche Reise im Norden durchgeführt.

Wissend, daß die Erde eine Kugel ist, mußten die portugiesischen Planer der Expedition davon ausgehen, daß eine Fahrt in der Nähe der Pole kürzere Entfernungen von einem Erdteil zum anderen versprach als in der Gegend des größten Erddurchmessers, also am Äquator.

Die im Norden durch die Skandinavier bereits entdeckten Inseln Island und Grönland, die auch auf der Karte des Claudius Clavus verzeichnet waren, konnten als Etappenziele in die Planung der Fahrt mit einbezogen werden. Nach wie vor galt es ja, das Risiko langer Hochseefahrten zu vermeiden und sich möglichst in Landnähe oder von Insel zu Insel zu bewegen.

Vor allem die beiden letztgenannten Gründe dürften das portugiesische Interesse auf den nördlichen Atlantik gelenkt haben, zumal das Ziel, die Küste Asiens, dort genauso zu erreichen sein mußte wie im Süden.

Interessanterweise berichtete Carsten Grip nun, daß die Portugiesen nicht in eigener Regie die Fahrt über den Atlantik durchführten. Zwar ging von ihnen die Initiative aus („durch anforderndth ko. ma^t, tho Porthugall“), aber die Organisation und Durchführung lag auf Wunsch des portugiesischen Königs in dänischer Hand. Über die Gründe für dieses Verfahren machte Grip keine Angaben. Es dürfte aber zu vermuten sein, daß die Unerfahrenheit der portugiesischen Seefahrer in den nördlichen Gewässern hierfür maßgeblich war. Einerseits spielte dabei sicherlich eine Rolle, daß der Nordatlantik mit seinen ungewohnten und speziellen Gefahren, zu denen im grönländischen Raum zum Beispiel auch das Treibeis gehörte, den Südeuropäern Furcht einflößte. Ausschlaggebend aber dürfte der Wunsch gewesen sein, sich der Fahrwasserkenntnis der Dänen, Norweger und Isländer in diesem Gebiet zu bedienen, da diese noch vertraut waren mit den aus der Wikingerzeit und den nachfolgenden Jahrhunderten mündlich überlieferten Segelanweisungen für die Ansteuerung Grönlands von Island aus (vgl. S. 130). Aus den beiden genannten Gründen mußte den Portugiesen eine Kooperation mit den Skandinaviern bei der beabsichtigten Expedition zweckdienlich erscheinen, zumal während des gesamten 15. Jahrhunderts gute Beziehungen zum dänischen Königshaus bestanden¹⁰. Von den in jener Zeit wirtschaftlich und politisch nicht sehr stabilen Ländern Skandinaviens war zudem im Falle des Erfolges keine gravierende Konkurrenz zu befürchten.

Wie dem Brief des Carsten Grip zu entnehmen ist, entsprach Christian I. dem Wunsch des portugiesischen Königs nach Aussendung einer Expedition. Allerdings wäre er sicher nicht zu einer Beteiligung an dem Unternehmen bereit gewesen, hätten nicht auch auf dänischer Seite Interessen für eine Entdeckungsfahrt in den Nordatlantik vorgelegen.

Bereits bis zur Jahrtausendwende waren den Europäern durch die Fahrten der Wikinger die Inseln Island und Grönland und sogar Teile der Ostküste Amerikas bekannt geworden. Doch war in den folgenden Jahrhunderten ein Rückgang der Reisen und, damit verbunden, der Kenntnisse in diesem Seegebiet eingetreten. So konnte eine noch bestehende Verbindung der Skandinavier zu Nordamerika für das 15. Jahrhundert durch zahlreiche Untersuchungen ausgeschlossen werden. Die Fahrten der Wikinger dorthin waren offensichtlich eine Episode ohne Folgen geblieben.

Um ein Vielfaches intensiver waren dagegen die mittelalterlichen Verbindungen zu Grönland gewesen. Die Geschichte der Insel hatte um 900 mit der Entdeckung durch den Isländer Gunnbjörn Ulfsson begonnen. Nachdem ein erster Besiedlungsversuch gescheitert war, setzte Erik der Rote ab 981 die Erschließung und Kolonisierung Grönlands in Gang. Während des

11. bis 13. Jahrhunderts erlebten die beiden angelegten Siedlungen eine Blütezeit. Bis zu etwa 5000 Einwohnern¹¹, abgesehen von den Eskimos, bevölkerten in dieser Periode die Insel. Mit Hilfe der zunächst regelmäßigen Schiffsverbindung zum europäischen Kontinent wurde der Nachschub an Getreide, Bauholz und metallenen Gerätschaften nach Grönland gesichert. Ausgeglichen wurden diese Einfuhren durch den Export der in Europa als Elfenbeinrohstoff begehrten Walroßstoßzähne sowie von Seehundsfellen, Pelzen und Überschüssen an Schafwolle¹². In Form von Walroßstoßzähnen wurden auch die kirchlichen Abgaben geleistet, seit im Jahre 1126 in Gardar, einem Ort, der zur Ostsiedlung auf der Insel gehörte, ein Bischofssitz eingerichtet worden war¹³.

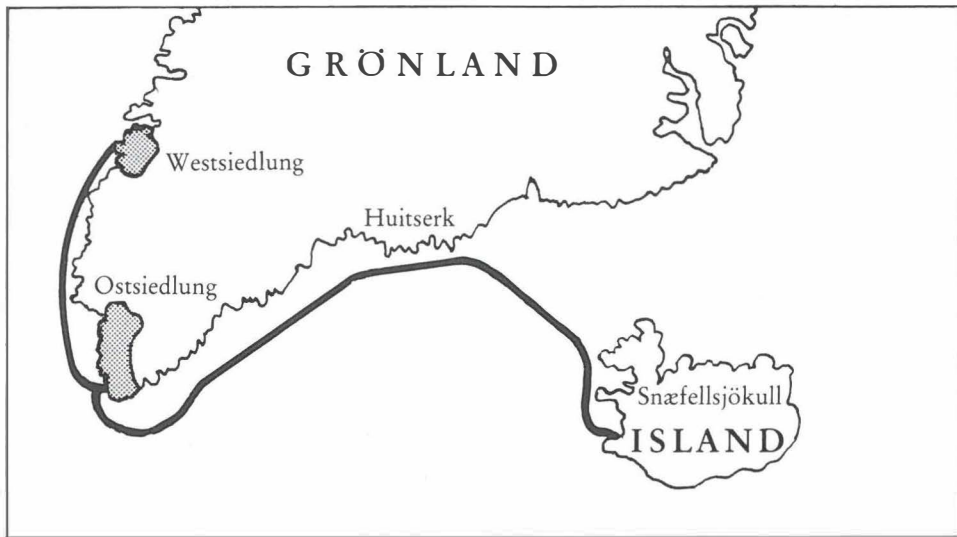
Der Niedergang der grönländischen Siedlungen wurde am Ende des 13. Jahrhunderts eingeleitet. 1294 monopolisierte Norwegen den Handel mit der Insel, um die ausländische Konkurrenz, vor allem durch die Hanse, auszuschalten. Diese Maßnahme war auf Grund der im Jahre 1261 erfolgten freiwilligen Unterwerfung Grönlands unter die norwegische Krone rechtens. Bergen war von dieser Zeit an der alleinige Stapelplatz für die Waren nach der Insel, und in Norwegen verpflichtete man sich, für eine ständige Verbindung zu sorgen. Diese Vereinbarung war für die Inselbewohner lebenswichtig, da sie auf eine geregelte Einfuhr vom europäischen Festland angewiesen waren. Bis zur Mitte des 14. Jahrhunderts erreichten auch tatsächlich die zugesagten Schiffe die Insel, aber um 1349 gab es eine erste Unterbrechung des Kontaktes, da in Bergen die Pest wütete. Die danach schon nur zögernd wieder in Gang gekommene Verbindung wurde mit der Plünderung Bergens durch die Vitalienbrüder im Jahre 1393 wiederum empfindlich gestört. 1397 wurden die skandinavischen Länder in der Union von Kalmar vereint und von nun an zentral von Kopenhagen aus verwaltet, womit die grönländischen Belange noch weiter in den Hintergrund gerieten.

Zudem bewirkte eine Periode der Klimaverschlechterung, über deren Ausmaß allerdings noch keine einheitliche Meinung besteht, verstärkten Eisgang vor der Küste der Insel, so daß die Schifffahrt in diesem Raum möglicherweise noch stärker als zuvor gefährdet wurde¹⁴.

Der Warenaustausch zwischen Grönland und dem europäischen Kontinent nahm somit ständig ab, und auch die kirchlichen Bande lockerten sich. Bereits 1378 starb der letzte amtierende Bischof in Gardar. Die letzte Nachricht aus Grönland stammt aus dem Jahre 1414. Wann und auf welche Weise die von Europa abgeschnittenen Normannensiedlungen untergingen, ist nicht geklärt. Um 1540 fand die Besatzung eines vom Sturm an die grönländische Küste abgetriebenen Schiffes nur noch eine verlassene Siedlung und einen Toten, der ein stark abgenutztes Messer bei sich trug¹⁵.

Island blieb als einziges der von den Wikingern im Nordatlantik entdeckten Gebiete in ständigem Kontakt mit Europa. Zwar ließ das Interesse der Skandinavier auch am Handel mit Island im 14. Jahrhundert nach, jedoch füllten englische und hansische Händler die entstehende Lücke aus. Im 15. Jahrhundert spielten sich vor Island bei regem Schiffsverkehr zeitweise sogar schwere Konkurrenzkämpfe zwischen Hanseaten, Engländern und Skandinaviern ab. Island ging nach seiner ersten europäischen Besiedlung nicht wieder verloren.

Vor dem Hintergrund der Geschichte Grönlands ist nunmehr die Bereitschaft des dänischen Königs zu verstehen, dem portugiesischen Wunsch nach Unterstützung einer Expedition nach Westen über Island und Grönland zu entsprechen. Es dürfte dabei nicht einmal nur das Interesse bestanden haben, nach dem Schicksal der auf der Insel befindlichen Siedlungen zu forschen. Vielmehr kamen nach Meinung von Sven Svensson, der sich in einem 1960 erschienenen Buch ausführlich mit der hier behandelten Expedition wie auch mit späteren Plänen Dänemarks zu Entdeckungsreisen nach Grönland beschäftigte, noch einige Gründe hinzu. Nach Svenssons Meinung gewann der Wirtschaftsraum um die Shetland-Inseln und die Faröer sowie Island und Grönland in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts zunehmend an Bedeutung¹⁶. Zum einen dehnten die Engländer ihren Handel weiter hierher aus und lieferten sich Seegefechte mit der konkurrierenden Hanse, zum anderen machte eine Wanderung der Fischschwärme in das isländisch-grönländische Seegebiet diese Gewässer interessant. Daher hätten die Skandinavier Gründe genaugenommen, zu den alten Monopolinseln Island und



Die Lage der Wikinger-Siedlungen auf Grönland. (Zeichnung: Schmidt, DSM)

Grönland die Kontakte zu verstärken und sich in den lukrativer gewordenen Nordatlantikhandel einzuschalten.

Als weiteren denkbaren Grund für die Teilnahme Dänemarks an der Expedition führte Svensson die innenpolitischen Auseinandersetzungen innerhalb der skandinavischen Union während des 15. Jahrhunderts an, die auf die Unabhängigkeitsbestrebungen Schwedens zurückgingen. Die kriegerisch ausgetragenen Konflikte waren gerade im Jahre 1471 zum Nachteil der Union ausgegangen, indem ein bereits 1464 entbrannter Aufstand in der Schlacht am Brunkeberg zu einer bedeutenden Niederlage der Dänen geführt hatte. Eine Ablenkung von dieser innenpolitisch unglücklichen Situation durch eine möglicherweise erfolgreiche Expedition wäre Christian I. wohl durchaus gelegen gekommen¹⁷.

Als Hauptmotiv für die dänische Beteiligung an der Forschungsreise vermutete Svensson die Suche nach dem Priesterkönig Johannes. Seit dem 12. Jahrhundert existierten in Europa zahlreiche Erzählungen, die sich mit dem legendären Reich des einzigen christlichen Königs außerhalb Europas beschäftigten. Man vermutete es in Ostafrika, so daß auch die Unternehmungen des Prinzen Heinrich davon beeinflusst worden waren. In den Erzählungen des John Mandeville spielt der Priester Johannes ebenfalls eine wichtige Rolle. Da das Buch Mandevilles zu den meistgelesenen seiner Zeit gehörte, wurde der ursprüngliche Text vielfach kopiert, wobei sich die Abschreiber und Übersetzer aber keineswegs streng an das Original hielten, sondern selbständig Berichte hinzufügten oder Passagen veränderten. Auf diese Weise hatte sich auch ein Zweig der Mandeville-Erzählungen entwickelt, der in einer besonderen Verbindung zu Skandinavien stand und ursprünglich auf eine lateinische Fassung aus dem Jahre 1355 zurückging¹⁸. Darin wurde von einem dänischen Herzog Ogerus de Danmarchia¹⁹ berichtet, der angeblich um 800 ausgezogen sei, um mit 15 Adligen und 2500 Gefolgsleuten über das Mittelmeer nach Cathay (China) zu gelangen und dort alle Länder und Inseln zu erobern. Unter den Adligen habe sich auch ein Sohn des Königs von Friesland befunden, genannt Johannes, der wegen seiner großen Frömmigkeit und seiner kirchlichen Ämter als Priester bezeichnet worden sei. Nach erfolgreicher Eroberung habe Herzog Ogerus das Land unter den Adligen verteilt und sie zu Königen ihrer Gebiete erklärt. Den Priester Johannes aber habe er zum Kaiser über alle eroberten Länder gemacht. Auch die Nachfolger dieses ersten christlichen Kaisers in Indien seien dann alle „Priester Johannes“ genannt worden und die Einwohner des Landes gute Christen geblieben.

Svensson baute in seinem Buch auf der Basis dieser Erzählung, die in nur noch drei weiteren Textversionen auftauchte, die Suche nach dem Priesterkönig Johannes als Hauptmotiv für die dänische Teilnahme an der Expedition auf²⁰.

Er begründete dies damit, daß die Dänen auf Grund der Mandeville-Erzählung sicherlich ein Interesse daran gehabt hätten, zu dem einst von Ogerus (=Holger Danske) eroberten und noch immer christlichen Reich in Verbindung zu treten. Dieser Argumentation steht allerdings entgegen, daß in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts das Land des Priesterkönigs Johannes allgemein nicht mehr in Asien, sondern in Ostafrika vermutet wurde. Dies war auch die Meinung der in Portugal versammelten Gelehrten, die die Entdeckungsfahrten planten²¹. Der dänische König konnte also nicht hoffen, daß eine Fahrt über den Nordatlantik nach Westen eine Verbindung zum Priesterkönig Johannes schaffen werde.

Als einzige denkbare Motive für die Teilnahme an der Expedition bleiben also auf dänischer Seite das Interesse an dem isländisch-grönländischen Wirtschaftsraum sowie die Hoffnung des Königs auf einen außenpolitischen Erfolg zur Konsolidierung der Verhältnisse im Innern. Wenn auch diese Begründungen nur vermutet werden konnten, da keine Quellenangaben hierzu vorliegen, so haben sie doch einen hohen Wahrscheinlichkeitsgrad, da von Dänemark aus zu Beginn des 16. Jahrhunderts unter ähnlichen Vorzeichen erneut ein Vorstoß in den Nordatlantik unternommen wurde²².

Die Teilnehmer an der Expedition

Die Besatzungen der Schiffe, die 1473 die Reise antraten, waren vermutlich skandinavisch, da ja so die Erfahrung der nordischen Seeleute in dem zu erforschenden Gebiet genutzt werden konnte. Damit dürfte auch die Annahme zutreffen, daß die Flotte „unter König Christians Flagge segelte“²³. Die Rolle Portugals beschränkte sich dagegen wohl auf die des Initiators und Finanziers. Eine ähnliche Situation hatte es bei Entdeckungsreisen der Portugiesen bereits im 14. Jahrhundert gegeben²⁴.

Als Teilnehmer an der Expedition konnten aus den Quellen insgesamt vier Personen namentlich ermittelt werden. Daß die beiden Seefahrer Dietrich Pining und Hans Pothorst mit an Bord der Entdeckungsschiffe waren, geht aus dem bereits zitierten Brief des Carsten Grip hervor.

Dietrich Pining war offensichtlich deutscher Abstammung, und zwar gebürtiger Hildesheimer. Dies belegen zwei Briefe, in denen der Rat der Stadt Hildesheim im Jahre 1492 den dänischen König um Auskunft über das Erbe des kurz zuvor verstorbenen Dietrich Pining bat²⁵. Über die Herkunft des Hans Pothorst besteht hingegen keine Klarheit, jedoch verweist sein Name ebenfalls in den niedersächsisch-westfälischen Raum. Wann Pining und Pothorst in dänische Dienste traten, steht nicht fest. Bis zum Juli des Jahres 1473 betätigte sich Pothorst jedenfalls als Kaperfahrer in hamburgischem Auftrag²⁶. In dieses Jahr fiel dann auch noch die Expedition.

Dietrich Pining begann nach Beendigung der Entdeckungsreise eine politische Laufbahn im Dienste des dänischen Königs. Vom 3. Juli 1478 stammt die älteste Quelle, in der Pining als Statthalter in einem Teil der Insel Island genannt wird²⁷. Während des Interregnums nach dem Tode Christians I. (Mai 1481) verlor Pining zwar zunächst sein Amt, wurde aber am 31. Juli 1482 durch Entscheidung des neuen Königs Hans (1481–1513) alleiniger Statthalter auf der gesamten Insel²⁸. Von diesem Zeitpunkt an folgte eine über lange Jahre ununterbrochene Amtsführung. Gleichzeitig ging Pining jedoch zusammen mit Hans Pothorst auch noch der Kaperei nach. Den Hintergrund für diese Tätigkeit bildeten die erst 1490 beigelegten Streitigkeiten zwischen England und Dänemark um den freien Handel mit Island. Obwohl eine Kriegserklärung nicht vorlag, kam es zu bewaffneten Auseinandersetzungen auf See, an denen Pining und Pothorst als Kaperfahrer im Auftrage und unter dem Schutz des dänischen Königs beteiligt waren. Die Engländer, die die beiden Seeleute wider besseres Wissen nicht der

dänischen Seite zurechneten, sondern der Hanse, versuchten in zahlreichen Schreiben Wiedergutmachungen von der Hanse für den durch Pining und Pothorst angerichteten Schaden zu erhalten²⁹. Offensichtlich zählten die beiden Seeleute zu den berühmtesten Kaperfahrern ihrer Zeit.

Im Zusammenhang mit diesen Kaperfahrten entstand die Frage, ob Pining und Pothorst in den 1480er Jahren auf ihren Seereisen auch Grönland besuchten. Da ihnen die Insel seit der 1473er Expedition bekannt war (siehe unten), erschien die Aussage einer englischen Quelle aus dem Beginn des 17. Jahrhunderts durchaus glaubhaft: „Item Punnus and Pothorse have inhabited Island certayne yeeres, and some times have gone to sea, and have had their trade in Groneland . . .“³⁰.

Besonderes Gewicht erfuhr dieser Bericht durch Ausgrabungen, die 1921 in Herjolfsnes, einem Teil der einstigen Ostsiedlung auf Grönland, unternommen wurden. Poul Nørlund wies bei der Veröffentlichung der Ergebnisse darauf hin, daß die meisten der dabei gefundenen, gut erhaltenen Kleidungsstücke zwar der Mode des 14. oder beginnenden 15. Jahrhunderts zuzurechnen seien, eine Mütze aber eindeutig der des ausgehenden 15. Jahrhunderts. Nørlund folgerte: „Damit wird diese Mütze zu einem sehr wichtigen Dokument der mittelalterlichen Geschichte Grönlands, ein Zeuge dafür, daß noch bis um 1500 eine Schiffsverbindung zwischen Grönland und Europa bestanden haben muß“³¹.

Georg Friederici griff diese Darstellung auf und mutmaßte in Verbindung zu der oben zitierten Quelle, daß Seeleute wie Pining und Pothorst Träger eines sporadischen Handels mit Grönland gewesen sein könnten, wobei es aber wohl nicht zu Kontakten mit den Normanensiedlungen gekommen wäre, sondern eher mit den eingeborenen Eskimos, die die angelandeten Waren an die letzten europäischen Siedler weitergegeben hätten³². Es liegen allerdings keinerlei Quellenbelege vor, die die These von der Rolle der Eskimos als Zwischenhändler unterstützen könnten, so daß es schließlich genausogut vorstellbar ist, daß es irgendwann im ausgehenden 15. Jahrhundert noch einmal zu einem direkten Kontakt zwischen europäischen Händlern, möglicherweise Pining und Pothorst, und den Siedlern in Herjolfsnes kam.

Weitere überlieferte Daten aus dem Leben des Dietrich Pining sind seine Teilnahme an dem Unternehmen des dänischen Königs zur Wiedereroberung der Insel Gotland im Jahre 1487 und Pinings Reise nach Kopenhagen im Jahre 1489, um dem Thronerben Christian III., Sohn des noch amtierenden Königs Hans, zu huldigen. Pinings Teilnahme an einer Adelsversammlung in Bergen am 10. und 11. September des Jahres 1490³³ spricht dafür, daß ihm auch noch die Ehre einer Erhebung in den norwegischen Adelsstand zuteil geworden war.

Nach dem dänisch-englischen Friedensschluß von 1490 verkündete Dietrich Pining am 1. Juli des Jahres auf Island zwei Gesetzestexte, die als Piningsdómr (Piningsgesetz) bezeichnet wurden³⁴. Sie enthalten hauptsächlich eine neue Regelung der Schifffahrt, des Handels und der Stellung der Fremden auf der Insel.

Fortan stellten Pining und Pothorst ihre Kaperfahrten ein. Als im Jahre 1491 Hanseschiffe eine englische Flotte vor Island überfielen, betonten die englischen Kaufleute in der der Hanse vorgelegten Klageschrift, daß der Überfall stattgefunden habe, obwohl der deutsche Inselhauptmann Pining („Theoderico Pynynch“) die Hansekaufleute auf die Berechtigung der Engländer zum freien Handel mit Island hingewiesen habe³⁵.

Das Jahr 1491 muß als das Todesjahr Pinings angenommen werden. In seinem letzten Lebensabschnitt war ihm offensichtlich auch noch die Verwaltung des Gebietes um Vardö im hohen Norden Norwegens zugefallen³⁶, und vielleicht starb er an diesem entlegenen Ort. Im Jahre 1491 jedenfalls beschloß das isländische Allthing, König Hans um die Einsetzung eines neuen Statthalters zu bitten, da deutsche und englische Schiffer berichtet hätten, Dietrich Pining sei im Ausland gestorben³⁷. Eine weitere Bestätigung für den Tod Pinings im Jahre 1491 bilden die bereits erwähnten Briefe, die der Rat der Stadt Hildesheim 1492 an den dänischen König schickte, um sich nach dem Vermächtnis des Verstorbenen zu erkundigen²⁵.

Quellen, die Aussagen zum Todesjahr Hans Pothorsts gemacht hätten, konnten bisher nicht gefunden werden. Er starb offensichtlich als angesehenen Kaufmann oder Kapitän, was belegt

wird durch ein großes Wandgemälde, das noch heute in der Kirche zu Helsingør, nördlich von Kopenhagen, zu sehen ist. Es zeigt das Bild eines Seemannes mit einer Südwesterkappe und ein Spruchband mit der Inschrift: „Desse belden let malen Hans Pothorst“ (Dieses Bild ließ Hans Pothorst malen)³⁸.

Neben Dietrich Pining und Hans Pothorst, deren Teilnahme an der Expedition von 1473 feststeht, sind noch zwei weitere Namen von Seefahrern im Zusammenhang mit dieser Fahrt überliefert: Johannes Scolvus und João Vaz Corte Real.

Obwohl eine Reihe von Quellen über Johannes Scolvus berichtet, konnten bisher keine konkreten Aussagen über den Lebenslauf dieses Mannes ermittelt werden. Die Karten, Globen und geographischen Beschreibungen, in denen sein Name zu finden war, brachten im Grunde nur immer wieder den einen Sachverhalt zum Ausdruck: Johannes Scolvus nahm in den 70er Jahren des 15. Jahrhunderts unter Christian I. von Dänemark an einer nicht näher beschriebenen Expedition in den Nordatlantik teil, die in das grönländische Seegebiet führte.

Zu den Quellen gehören:

- der „Zerbst-Globus“ aus dem Jahre 1537³⁹,
- der „Ecuy-Globus“ aus dem 16. Jahrhundert⁴⁰,
- die „Historia de las Indias“ von Francesco Lopez de Gomara aus dem Jahre 1553⁴¹,
- ein englisches Staatsdokument aus dem Jahre 1575⁴²,
- die „Descriptiones“ des Cornelius Wytfliet aus dem Jahre 1579⁴³
- und die „Ulyssea“ des Georg Horn von 1671⁴⁴.

Über die Frage, inwieweit alle diese Quellen in Abhängigkeit voneinander stehen, ist bislang keine Klarheit erzielt worden. Es hat auch in der Forschung einen langjährigen Disput darüber gegeben, wer dieser Johannes Scolvus gewesen sei. Darauf soll hier nicht eingegangen, sondern lediglich festgestellt werden, daß Fridtjof Nansen 1911 erstmalig die Vermutung äußerte, die Angaben über Johannes Scolvus seien mit denen über die Expedition Pinings und Pothorsts in Verbindung zu setzen auf Grund der zeitlichen und räumlichen Nähe⁴⁵. Da in einem Teil der genannten Quellen Johannes Scolvus als „pilotus“ bezeichnet wird, liegt es nahe, in ihm den Lotsen oder Steuermann jener Expedition zu sehen, der noch mit den aus der Wikingerzeit und den nachfolgenden Jahrhunderten stammenden Segelanweisungen für die inzwischen aufgegebene Grönlandfahrt vertraut war.

Die Vermutung, daß auch ein Portugiese an der 1473er Expedition teilgenommen hätte und daß es sich dabei um einen gewissen João Vaz Corte Real gehandelt hätte, wurde erstmalig 1925 von Sofus Larsen geäußert⁴⁶.

Über das Leben des João Vaz Corte Real ist außer im Zusammenhang mit der hier dargestellten Expedition kaum etwas überliefert. Im Gegensatz zu seinen Söhnen, die als Entdecker zu einiger Berühmtheit gelangten, fand sein Name nur selten Eingang in die Geschichtsbücher. Er starb am 2. Juni 1496 auf der Azoreninsel Terceira⁴⁷.

Bei den schon bekannten Quellen zu Corte Real, die aber von Larsen erstmalig mit der dänisch-portugiesischen Expedition in Verbindung gebracht wurden, handelt es sich um zwei Chroniken, einige portugiesische Dokumente, eine Karte und einen Globus. Der Portugiese Gaspar Fructuoso beschrieb 1590 in seiner Chronik „Saudades da Terra“ die Geschichte der Atlantikinseln und ging dabei auch auf die auf den Azoren ansässig gewesene Familie Corte Real ein. Im Zusammenhang mit João Vaz berichtete Fructuoso dabei von einer Entdeckungsreise zum Lande „Bacalhaus“ (= Labrador/Neufundland), die dieser im Auftrage des portugiesischen Königs unternommen habe. Zur Belohnung dafür sowie für andere Dienste sei Corte Real nach seiner Rückkehr die Statthalterschaft über den Teil der Insel Terceira auf den Azoren übertragen worden, der von der Stadt Angra aus verwaltet wurde⁴⁸.

Zum Teil bestätigt wurden die Angaben Fructuosos durch zwei portugiesische Urkunden aus dem Jahre 1474, die die Teilung der Insel Terceira in zwei Verwaltungsbezirke sowie die Übergabe der Statthalterschaft eines Bezirkes an João Vaz Corte Real zum Gegenstand haben⁴⁹. Die Entdeckungsfahrt, die nach Fructuoso einer der Gründe für die Belehnung Corte Reals gewesen war, fand allerdings in beiden Urkunden keine Erwähnung.



Hans Pothorst. Kalkmalerei in der Marienkirche zu Helsingør. (Foto vom Verf.)

Im Jahre 1717 erschien in Lissabon das Werk „Historia Insulana“ des Chronisten Antonio Cordeiro, in dem der Bericht des Fructuoso sowie die Angaben in den genannten Urkunden wieder aufgegriffen wurden. Cordeiro fügte keine neuen Informationen hinzu, beim Abschreiben unterliefen ihm zudem noch zwei offensichtliche Fehler, so daß seinem Bericht keine weitere Beachtung geschenkt zu werden braucht.

Eine erste Auswertung des Fructuoso-Berichtes sowie der Angaben in den Urkunden erfolgte 1883 durch Henry Harrisse. Der Autor hielt die Angaben Fructuosos für nicht korrekt, zumal dieser Corte Real auch zum Entdecker Brasiliens gemacht hatte, was nachweislich nicht zutrifft⁵⁰. Sofus Larsen setzte jedoch die Urkunden und den Bericht des Fructuoso über Corte Real in eine Verbindung zu der dänisch-portugiesischen Expedition. Zwar räumte auch er ein, daß Fructuosos Werk mitunter unzuverlässig sei; er hielt es jedoch für verwendbar, „when its account is corroborated by reliable evidence from other sources“, das heißt als ein „supplement to the rest of our knowledge“⁵¹.

Die geforderte Ergänzung zu den unsicheren Berichten Fructuosos sah Larsen in der Angabe des Carsten Grip, daß die Fahrt von Pining und Pothorst auf Wunsch oder Aufforderung des portugiesischen Königs hin erfolgt war. Aus diesem Grunde war es nach Larsens Meinung auch wahrscheinlich, daß ein portugiesischer Beobachter an der Fahrt teilnahm, zumal zu Zeiten des Prinzen Heinrich auch einmal ein dänischer Adliger an einer portugiesischen Entdeckungsfahrt beteiligt gewesen war⁵². Die Schlußfolgerung lautete: Die von Fructuoso geschilderte Fahrt des Corte Real nach „Bacalhaus“ ist höchstwahrscheinlich identisch mit der Expedition von 1473.

Corte Real nahm also im Auftrag des portugiesischen Königs als Beobachter an der im Verein mit Dänemark organisierten Entdeckungsreise in den Nordatlantik teil⁵³. In den Fahrten der Söhne des Corte Real, die um 1500 in das gleiche Seegebiet führten wie die Pining und Pothorst-Expedition dreißig Jahre zuvor⁵⁴, sah Larsen ein wichtiges Indiz für die Richtigkeit seiner Annahme. Diese Reisen bauten nach seiner Einschätzung auf den 1473 gewonnenen Erfahrungen des Vaters, João Vaz Corte Real, auf⁵⁵.

Die Argumentation Sofus Larsens wurde in den ersten Jahren nach ihrer Publizierung vielfach aufgegriffen. Nur wenige Historiker folgten seinen Schlußfolgerungen nicht, unter ihnen Egmont Zechlin, der zwar eine Reise Corte Reals in den Nordatlantik für denkbar hielt, nach dessen Ansicht aber die Pining/Pothorst-Expedition und die Fahrt des Corte Real zeitlich nicht zu vereinbaren waren⁵⁶.

In jüngerer Zeit bestätigte die bereits zitierte umfangreiche Arbeit Sven Svenssons die Teilnahme Corte Reals an der 1473er Expedition. Zusätzlich zu den Argumenten Larsens

verwies Svensson auf den eigentümlichen Umstand, daß sowohl der dänische Befehlshaber auf dieser Fahrt, Dietrich Pining, als auch der vermutete portugiesische Beobachter, João Vaz Corte Real, nach Abschluß des Unternehmens mit der Statthalterschaft auf einer Insel belohnt wurden, Pining auf Island und Corte Real auf Terceira⁵⁷.

Die Idee Sofus Larsens, daß Pining, Pothorst, Scolvus und Corte Real an derselben Nordatlantikexpedition teilnahmen, konnte sich also in der Forschung durchsetzen. Die Nähe der Zeitpunkte, die für die Reise der einzelnen Teilnehmer in den Quellen genannt wurden, das gleiche Fahrtgebiet und die Unwahrscheinlichkeit einer Finanzierung mehrerer Entdeckungsfahrten in dieser Region innerhalb weniger Jahre sind die wichtigsten Argumente hierfür, wengleich die dürftigen Quellenaussagen noch Fragen offenlassen.

Die zeitliche Einordnung der Expedition

Die genaue Datierung der dänisch-portugiesischen Expedition konnte aus den Quellenangaben zu zwei Teilnehmern an der Reise gewonnen werden. Nachdem Larsen 1925 festgestellt hatte, daß auch João Vaz Corte Real an der Fahrt beteiligt war, ergab sich zunächst ein Terminus ante quem. Nach dem Bericht des Fructuoso hatte Corte Real für die Begleitung der Expedition die Verwaltung eines Teiles der Insel Terceira zugesprochen bekommen, was in einer Urkunde vom 17. Februar 1474 angezeigt worden war. Vor jenem Datum mußte also die Expedition stattgefunden haben.

Diese Angabe stand allerdings im Gegensatz zu denen über Johannes Scolvus, der ja auch als Teilnehmer an der dänisch-portugiesischen Expedition ermittelt wurde. Der „Zerbst-Globus“ von 1537 ist die früheste Quelle mit dem Vermerk, daß Scolvus seine Fahrt „circa annum 1476“ unternommen hätte. Die Einschränkung „circa“ läßt allerdings die Möglichkeit offen, daß man sich 1537 des Datums nicht mehr sicher war. Die gleichlautenden Aussagen der anderen Scolvus-Quellen gingen dann wahrscheinlich auf den Globus zurück. Die Mehrzahl der Historiker, die sich mit der Expedition befaßt haben, sprach sich daher für eine Vernachlässigung der Datumsangaben zu Johannes Scolvus aus⁵⁸.

Der Terminus post quem für den Zeitpunkt der Expedition ergab sich eindeutig daraus, daß Hans Pothorst bis zum 25. Juni 1473 in Hamburger Diensten mit dem Schiff *Bastian* Kaperfahrten durchführte. Am 1. Juli 1473 kam es zwischen ihm und der Stadt Hamburg zur Schlußabrechnung, so daß Pothorst von da ab für die Expedition zur Verfügung stand⁵⁹.

Nach den Quellenaussagen zu den Expeditionsteilnehmern Corte Real und Pothorst sowie unter Berücksichtigung der klimatischen Verhältnisse ergaben sich somit als Zeitraum für die Fahrt die Monate Juli bis etwa November des Jahres 1473.

An der Eingrenzung der Expedition auf diesen Zeitraum verankerte Egmont Zechlin seine Kritik an der These Larsens, daß auch Corte Real an der dänisch-portugiesischen Expedition beteiligt war. Nach Zechlins Meinung waren die ermittelten wenigen Monate als Fahrzeit zu kurz⁶⁰. Er sprach sich daher gegen die Annahme aus, Corte Real habe an der Reise teilgenommen, und grenzte die Expedition lediglich auf die Zeit zwischen 1473 (Pothorsts Abschied in Hamburg) und 1481 (Tod Christians I.) ein. Dabei beachtete Zechlin allerdings nicht, daß Portugal von 1474 bis 1479 in den kräftezehrenden Kastilischen Erbfolgekrieg verwickelt war, der den Entdeckungsdrang der Portugiesen lahmlegte und auch eine Kontaktaufnahme mit Dänemark zum Zwecke einer gemeinsamen Expedition in den Nordatlantik wohl kaum zugelassen hätte. Abgesehen davon war es bis in das 14. Jahrhundert, als noch ein regelmäßiger Schiffsverkehr nach Grönland bestand, üblich, nicht vor August zu der Insel zu fahren, da erst dann eisfreie Gewässer anzutreffen waren. Damit wäre es aber auch für die Leiter der Expedition von 1473 sinnvoll gewesen, erst für Ende Juli bis Anfang August die Abreise anzusetzen. Für eine, wie noch gezeigt werden wird, auf den isländisch-grönländischen Raum beschränkte Expedition genügten drei bis vier Monate Fahrzeit auf jeden Fall, so daß die Reise durchaus zwischen Juli und November 1473 stattgefunden haben kann.

Der Verlauf der Reise

Über den Ausrüstungsstand der Expedition, die 1473 nach Westen aufbrach, konnten keine konkreten Angaben in den Quellen gefunden werden. Carsten Grip teilte in seinem Brief lediglich mit, daß die Entdecker „myt etlichen schepen uthgeferdiget“ worden waren.

Auch auf den Ausgangshafen der Fahrt gab es keine Hinweise. Es dürfte ein Ort an der isländischen Westküste hierfür in Frage kommen, da westlich von Island das Gebiet begann, über das die Skandinavier allmählich ihre Kenntnisse während des 14. und 15. Jahrhunderts eingebüßt hatten.

Die nächste Station war dann auf jeden Fall Grönland. Allerdings entzündete sich unter den Entdeckungshistorikern in den zwanziger und dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts ein heftiger Streit an der Frage, ob die Expedition über Grönland hinaus noch weiter nach Westen und sogar bis zum amerikanischen Festland vordrang. Diese Forschungskontroverse war maßgeblich ausgelöst worden durch die Publikationen und Vorträge des dänischen Historikers Sofus Larsen, der nicht nur erstmalig die These vertrat, daß Pining, Pothorst, Scolvus und Corte Real Teilnehmer an derselben Expedition waren, sondern auch, daß diese Entdeckungsfahrt 20 Jahre vor Columbus bis nach Amerika führte. Larsens Annahme stieß nicht nur innerhalb der Forschung auf große Resonanz. Tageszeitungsartikel⁶¹, populärwissenschaftliche Aufsätze⁶² und ein Roman⁶³, der in schriftstellerischer Freiheit die Forschungshypothesen zu erwiesenen Tatsachen verarbeitete, waren Zeichen für ein allgemeines Interesse an der Frage der ersten neuzeitlichen Amerikafahrt.

Unter den Historikern, die sich mit Larsens Ansichten befaßten, ragten Egmont Zechlin und Richard Hennig hervor. Diese beiden Fachleute für die Geschichte der Entdeckungen lieferten sich in den dreißiger Jahren eine hitzige Debatte, bei der Hennig für die Erreichung der amerikanischen Küste im Jahre 1473 eintrat, während Zechlin die von Pining und Pothorst geleitete Expedition auf den isländisch-grönländischen Raum begrenzt wissen wollte. Die Auseinandersetzung spitzte sich schließlich in vier Zeitschriftenaufsätzen zu, die in kurzem zeitlichen Abstand erschienen⁶⁴. Andere Historiker traten quasi als Sekundanten bei dem Streit zwischen den beiden Hauptkontrahenten auf, wie Heinrich Winter mit seinem 1937 veröffentlichten Aufsatz: „Die Kontroverse Hennig-Zechlin im Lichte der Kartographie“⁶⁵.

Richard Hennig führte als Beweis für die Richtigkeit seiner Annahme zunächst eine Schenkungsurkunde an, die der portugiesische König Manuel dem Sohn Corte Reals im Jahre 1500 verliehen hatte. Darin war diesem die Vizekönigschaft über die Länder und Inseln versprochen worden, die er auf seinen Fahrten „neu entdecken oder finden“ würde⁶⁶. Der ungewöhnliche Ausdruck „neu entdecken“ wurde von Hennig als „wieder entdecken“ oder „noch einmal entdecken“ interpretiert. Da Gaspar Corte Real auf seinen Reisen um 1500 nicht nur nach Grönland gelangte, sondern bis nach Neufundland und Labrador vorstieß, nahm Hennig an, daß die nordamerikanischen Gebiete bereits 1473 João Vaz Corte Real bekannt geworden seien und 27 Jahre später von dessen Sohn Gaspar von neuem hätten aufgesucht werden sollen.

Als weiteres Indiz für einen Aufenthalt João Vaz Corte Reals in Nordamerika führte Hennig eine anonyme Seekarte des 16. Jahrhunderts an, auf der an zwei Punkten der Labradorküste die Inschriften „t̄r̄a de Javaz“ und „b: de Javaz“ zu finden waren⁶⁷, was als „terra de João Vaz“ und „baia de João Vaz“ gedeutet werden konnte. Auf der 1671 erstellten Karte des Vaz Dourado fanden sich in der gleichen Gegend ähnliche Inschriften: „teso de João Vaz“ und „b (aia) de João Vaz“⁶⁸. Die Schenkungsurkunde wie auch die Karteneintragen belegten nach Hennigs Ansicht klar, daß João Vaz Corte Real und damit die 1473er Expedition bis nach Amerika vorstieß.

Zechlin ging in seiner Antwort nicht ausführlich auf die Beweisführung Hennigs ein, da er eine Teilnahme Corte Reals an der Fahrt ohnehin nicht als erwiesen ansah. Immerhin verwies er in bezug auf die Karteneintragen darauf, daß diese auch auf die Söhne Corte Reals zurückgehen konnten, die vielleicht mit der Bezeichnung zweier Orte nach dem Namen ihres

Vaters jenem ein Denkmal hatten setzen wollen. Diese Deutung wurde in den folgenden Jahren allgemein übernommen.

So blieb nur das Argument, das auf Hennigs Interpretation der Schenkungsurkunde aus dem Jahre 1500 zurückging. Die darin gewählte Formulierung „neu entdecken oder finden“ war tatsächlich ungewöhnlich und wurde bisher noch nicht zufriedenstellend gedeutet. Immerhin könnte eine Erklärung darin gesehen werden, daß der Ausdruck „neu entdecken“ sich nur auf Grönland bezog. Diese Insel war ja auf der 1473er Expedition von João Vaz Corte Real besucht worden (siehe unten) und konnte daher um 1500 von seinem Sohn „neu entdeckt“ werden. Die anschließende Erreichung Labradors durch Gaspar Corte Real war dann dagegen keine Wiederentdeckung mehr, sondern eine Erstentdeckung, was in der Urkunde mit dem Wort „descobrir“ im Gegensatz zu „novamente achar“ beschrieben wurde.

Der zweite Quellenkomplex, der von Richard Hennig untersucht wurde, war der zu Johannes Scolvus. In drei Quellentexten zu Scolvus, dem von Francesco Gomara (1553)⁴¹, von Cornelius Wytfliet (1579)⁴³ und Georg Horn (1671)⁴⁴, wurde das Land „Labrador“ („Terra Laboratoris“) als Endpunkt seiner Reise angegeben. Daraus folgerte Hennig, daß die 1473er Expedition mit Johannes Scolvus die nordamerikanische Küste erreicht haben mußte.

Diesem scheinbar eindeutigen Sachverhalt setzte Egmont Zechlin entgegen, daß im 16. Jahrhundert eine Verwechslung der Begriffe „Labrador“ und „Grönland“ bestanden hatte. Unterstützung fand Zechlin durch den bereits genannten Aufsatz Heinrich Winters. Nach dessen an zahlreichen Karten bestätigten Untersuchungen hatte sich mit der Karte des Portugiesen Pedro Reinel im Jahre 1505 eine neue, unkorrekte Darstellung Grönlands durchgesetzt, die für etwa 70 Jahre beherrschend blieb. Innerhalb dieses Zeitraumes faßten die Kartographen das heutige Labrador und Neufundland unter der Bezeichnung „Terra de Baccalaos“ (=Stockfischland) oder „Terra Corte Real“ zusammen, was auf die Reisen der Gebrüder Corte Real um 1500 zurückging. Gleichzeitig verlagerten sie die Insel Grönland weiter nach Westen und verbanden sie durch eine Landbrücke mit dem Baccalaos-Land. Die so entstandene Halbinsel verlor den Namen Grönland und wurde statt dessen in „Terra Laboratoris“ umbenannt: Fortan existierte Grönland auf den Karten nicht mehr. Das so entstandene unrealistische Bild erfuhr erst im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts eine Korrektur, und zwar durch die Reisen Martin Frobishers (1576–78). Die Karte des Michael Lok von 1582 stellte bereits wieder eine selbständige Insel Grönland dar und ordnete die Bezeichnung „Labrador“ nunmehr dem amerikanischen Festland zu. Erst von dieser Zeit ab entsprachen also die Ortsnamen im kanadisch-grönländischen Raum den heutigen Gepflogenheiten.

Nur unter Berücksichtigung dieses Wandels im Sprachgebrauch können die Angaben, die in den Quellen zu Johannes Scolvus auftauchen, verstanden werden:

Als Francesco Lopez de Gomara 1553 das Land „Labrador“ beschrieb und erwähnte, Johannes Scolvus sei dorthin gelangt, bezog er sich also nicht auf Nordamerika, sondern auf Grönland.

Cornelius Wytfliet bediente sich dagegen im Jahre 1579 bereits der neuen, heutigen Diktion, denn er unterschied bei seiner Beschreibung der Scolvus-Reise zwischen Grönland und Labrador: „Johannes Scolvus, der . . . über . . . Grönland hinaussegelte und nach dem Lande Labrador und Estotiland⁶⁹ kam.“ Bei seinen Angaben war Wytfliet wahrscheinlich von Gomara ausgegangen, hatte aber, wie andere Kartographen und Chronisten auch, offensichtlich nicht beachtet, daß ältere Schriften mit „Labrador“ die Insel Grönland bezeichnet hatten.

Auf diese Weise wurde aus Gomas Grönlandfahrer Johannes Scolvus bei Wytfliet und in den an Wytfliet angelehnten Aufzeichnungen von Georg Horn aus dem Jahre 1671 irrtümlicherweise ein Amerikafahrer.

Richard Hennig führte aber noch weitere Quellen zu Johannes Scolvus an, die für eine

Erreichung Nordamerikas im Jahre 1473 sprechen sollten. Die Eintragungen auf dem Zerbster Globus (1537) und dem Ecuyl-Globus (16. Jahrhundert) befanden sich nach seiner Einschätzung nördlich von Neufundland in der Gegend der heutigen Belle-Isle-Straße. Auch in diesem Falle wiesen Zechlin und Winter nach, daß die Inschriften eher auf die Insel Grönland zu beziehen waren, wenngleich diese der Zeit entsprechend nicht richtig dargestellt war.

Schließlich belegten nach Hennigs Ansicht noch die Angaben in einem englischen Dokument von 1575 den Aufenthalt des Johannes Scolvus in Nordamerika. Dieses Schriftstück bezog sich auf die Reise Martin Frobishers, und die betreffende Stelle lautete:

„Um aber die Passage vom Nordmeer nach dem Südmeer zu finden, müssen wir nach dem 60. Grad segeln, nämlich vom 66. bis zum 68. Und diese Passage heißt die Enge See (the Narowe Sea) oder die Dreibrüderstraße . . ., in welcher Passage man zu keiner Zeit des Jahres Eis zu finden pflegt. Der Grund davon ist die reißende Strömung von See zu See. Auf der Nordseite dieser Passage war John Scolus, ein Lotse aus Dänemark, im Jahre 1476“⁷⁰.

Hennig folgerte auch aus diesen Angaben, daß Scolvus bis in die heutige Belle-Isle-Straße zwischen Neufundland und Labrador vorgestoßen sei, in der man im 16. Jahrhundert die Durchfahrt vom Atlantischen in den Pazifischen Ozean suchte. Zechlin und Winter hingegen versuchten unabhängig voneinander zu beweisen, daß sich die Beschreibung auf einen anderen geographischen Punkt, jedenfalls in der Nähe Grönlands, bezog.

Im Grunde sind alle diese Auslegungen zu dem englischen Staatsdokument unbefriedigend, denn die Quellenangaben sind zu ungenau, als daß sie eindeutig interpretiert werden könnten. So ist weder klar, ob die angegebenen Zahlen Längen- oder Breitengrade sein sollen, noch ist erkennbar, von welchen Bezugspunkten sie ausgehen, da die Einteilung der Erdoberfläche in ein Gradnetz erst sehr viel später vereinheitlicht wurde. Zudem erlaubten die primitiven Navigationsinstrumente und -methoden damals noch keine genauen Positionsbestimmungen auf See.

Die wesentlichen Punkte in der Auseinandersetzung um die Frage, ob die 1473er Expedition Amerika erreichte, sind damit umrissen worden. Es gab noch eine Reihe weiterer Vermutungen hierzu, die aber allesamt wegen ihres Mangels an Substanz bald wieder verworfen wurden.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die Begründungen, die anscheinend für die Annahme gesprochen hatten, daß die dänisch-portugiesische Expedition im Jahre 1473 Nordamerika erreichte, durchweg entkräftet wurden. Weitere Versuche, unter Berücksichtigung aller in der Kontroverse zwischen Hennig und Zechlin formulierten Argumente und Gegenargumente die Entdeckung der Labrador- und Neufundlandregion im Jahre 1473 zu beweisen, wurden in der Forschung nicht mehr unternommen⁷¹. Auch die umfassende Analyse des Schweden Sven Svensson aus dem Jahre 1960 kam nach einer kritischen Wertung der Quellen und der verschiedenen Interpretationen durch die vorangegangene Forschung zu dem Schluß, daß die Expedition höchstwahrscheinlich nicht bis nach Amerika vorstieß⁷².

Hingegen gibt es eindeutige Quellenberichte für die Landung der Entdeckungsfahrer auf Grönland. Hierzu sei zunächst ein bisher von der Forschung wenig berücksichtigter Brief des Nürnberger Arztes und Geographen Hieronymus Münzer (lat.: Monetarius) an den portugiesischen König Johannes II. aus dem Jahre 1493 genannt. Gegenstand des Briefes war der Wunsch Münzers, den Monarchen zur Planung und Ausrüstung einer Westfahrt nach Asien zu bewegen. Über das geglückte Unternehmen des Columbus war der Geograph offensichtlich noch nicht unterrichtet. Aus dem Brief ist an dieser Stelle nur die Textpassage interessant, in der Münzer auf ein früheres Unternehmen Portugals hinweist: „Schon preisen dich als großen Fürsten Deutsche, Italiener, Ruthenen, Polen, Skythen und diejenigen, die mit dem großen Herzog von Moskau unter dem trockenen Stern des arktischen Pols wohnen. Wurde doch unter dem Schutze dieses Sterns vor wenigen Jahren die große Insel Grönland neu bekannt, deren Küste sich 300 Meilen weit hinzieht, und auf der eine sehr große Siedlung der

Untertanen des genannten Herrn Herzogs lebte⁶⁷³. Richard Hennig fand die einzig denkbare Erklärung für die Angaben Münzers: „Diese Stelle gestattet kaum eine andere Auslegung, als daß hiermit auf die Expedition der Pining-Pothorst-Skolp . . . angespielt ist“⁶⁷⁴. Die Ansicht Münzers, die Grönländer seien Untertanen des „großen Herzogs von Moskau“, war ein Produkt der auch im 15. Jahrhundert noch verbreiteten Meinung, Grönland sei im Norden durch eine Landmasse mit Rußland verbunden.

Eine Lokalisierung des Ortes, an dem die Expedition auf Grönland landete, war allerdings anhand der Münzerangaben nicht möglich. Hierzu gab der Brief des Carsten Grip eindeutiger Hinweise. Grip schrieb, Pining und Pothorst hätten „up der klippen Wydthszerck vor Gronlandth und kegen Sniefelssiekel up Iszland kegen mer gelegen eyn groidth baa upgerichtet und gemaket umme der grönländisschen szeefer halven, de myt velen kleynen schepen szunder bodem anfallen, ander schepe in veler mennicheydh de sulvigen tho uvverschende . . .“⁶⁷⁸.

Der isländische Berg Snæfellsjökull und die grönländische Klippe Hvítserk⁷⁵ waren während des Mittelalters Ansteuerungspunkte für die Schifffahrt von Westisland zu den Normanensiedlungen im Südwesten Grönlands. Die Orte tauchen daher mehrfach in den Segelanweisungen auf, die unter den Seefahrern zunächst mündlich weitergegeben worden waren und im allgemeinen erst im 16. Jahrhundert zur Niederschrift gelangten⁷⁶. Auch auf einer Anzahl von Karten des 16. Jahrhunderts wurde die Klippe Hvítserk eingetragen⁷⁷, und zwar an der Stelle der Ostküste Grönlands, die der Westküste Islands mit dem Berg Snæfellsjökull am nächsten gegenüberliegt, etwa in der Gegend der heutigen Stadt Angmagssalik. Die überlieferten Segelanweisungen bestätigen diese Lokalisierung, in einer wird sogar vermerkt, daß bei guter Sicht auf der Fahrt zwischen Island und Grönland sowohl die Klippe Hvítserk als auch der Snæfellsjökull zu sehen seien⁷⁸. Diese Angabe wurde durch Fridtjof Nansen, nach dessen Meinung mit dem Namen Hvítserk ursprünglich nicht ein Berg oder eine Klippe, sondern der Mittel- oder Südgletscher auf Grönland bezeichnet wurde, mit der Einschränkung bestätigt, daß zwar nicht beide Orte an sich gleichzeitig wahrgenommen werden können, aber der „Widerschein der Länder oder des Eises . . . am Himmel“⁷⁹.

In einer anderen Segelanweisung, in der die Klippe Hvítserk genannt wurde, hieß es: „Item, ist einer im Süden des Breedefjords, in Island liegend, da soll er Westen nehmen, solange (bis) er Hvidserch in Grönland sieht, und nachher Südwesten nehmen, solange (bis) besagter Hvidserch im Norden steht; so mag man mit Gottes Hilfe ungehindert Grönland suchen, ohne große Eisefahr, und mit Gottes Hilfe dann den Eriksfjord finden“⁸⁰. Die Anweisung faßt in knappen Worten zusammen, wie sich der mittelalterliche Schiffsverkehr von Island nach Grönland abspielte: Zunächst überquerte man auf kürzestem Wege die Meeresstraße zwischen den beiden Inseln, wobei Hvítserk und Snæfellsjökull zur Orientierung dienten, sodann suchte man, immer der Ostküste Grönlands folgend, die Südspitze der Insel zu gewinnen, um die herum die Fahrt schließlich zu den von den Wikingern gegründeten Siedlungen führte. Dieser Kurs entspricht ganz den mittelalterlichen Navigationsgepflogenheiten, nämlich möglichst geringe Zeit auf dem offenen Meer zu verbringen und in erster Linie Küstenschifffahrt zu betreiben⁸¹. Carsten Grips Angabe, daß auch die 1473er Expedition auf dem altbekannten Weg von Island nach Grönland fuhr, spricht dafür, daß die Segelanweisungen für Fahrten in diesem Gebiet noch bekannt waren und von Pining und Pothorst befolgt wurden (vgl. auch die Karte auf S. 121).

Im Gegensatz zu den Wikingern und ihren Nachfahren, die der Klippe über ihre Funktion als natürliches Seezeichen hinaus keine Beachtung schenkten, landeten die Entdeckungsreisenden von 1473 dort und errichteten eine große Bake. Als Grund dafür gab Grip die Aktivitäten grönländischer Seeräuber an, was wenig überzeugend klingt. Eher wäre zu vermuten, daß die Bake ein Seezeichen darstellen sollte zur deutlicheren Markierung der Klippe Hvítserk als Ansteuerungspunkt, denn auch künstliche See- oder Hafenzeichen waren in Skandinavien bereits während des Mittelalters in Gebrauch⁸². Nach einer anderen Deutung hatte die Bake möglicherweise auch die Funktion, den Besitzanspruch des dänischen Königs auf die Insel

Grönland zu dokumentieren, vergleichbar den *Padroës*, die die Portugiesen auf ihren Fahrten entlang der afrikanischen Küste und später auch in anderen Gebieten aufstellten⁸³.

Ebenfalls noch im Zusammenhang mit der Expedition von 1473 sind die weiteren Angaben Carsten Grips über die grönländischen Seeräuber zu sehen. Angeblich fielen diese Piraten, zweifellos Eskimos, mit ihren kiellosen Kajaks („schepen szunder bodem“) die Fahrzeuge der Entdecker an. Fridtjof Nansen vermutete hierzu, daß die geschilderten Angriffe der ansonsten friedliebenden Grönländer mit einem vorausgegangenen Handel zusammengehängen hätten, in dessen Verlauf, „wie später so oft, infolge der Übergriffe der Europäer“⁸⁴ es zu Auseinandersetzungen gekommen wäre. Handelsverbindungen zwischen Eskimos und Europäern gab es ja möglicherweise auch noch in den 1480er Jahren, als Pining und Pothorst ihre Kaperfahrten unternahmen (s. S. 123).

Weniger Beachtung als die Berichte Carsten Grips zum Grönlandaufenthalt von Pining und Pothorst fanden in der Forschung die ähnlich lautenden Angaben des skandinavischen Bischofs und Geographen Olaus Magnus sowie des Kartographen Hieronymus Gourmont. Sie sind enthalten

in dem Kommentar des Olaus Magnus zu seiner Nordeuropakarte „*Carta marina*“ von 1539⁸⁵,

in einer Eintragung auf der Karte des Hieronymus Gourmont aus dem Jahre 1548

und schließlich im Kapitel II des 7. Buches der von Olaus Magnus 1555 in Rom herausgegebenen geographischen Beschreibung der nordischen Länder: *Historia de gentibus septentrionalibus*.

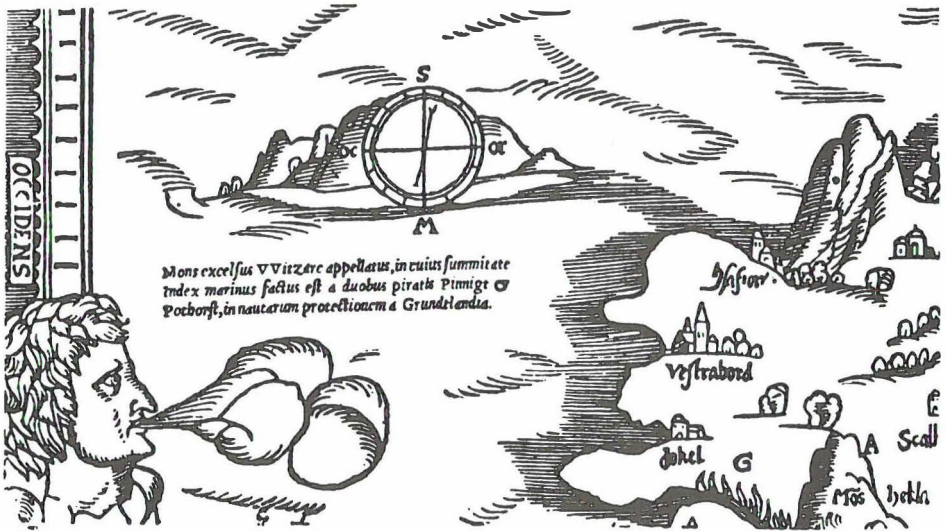
Die drei Schilderungen standen alle in einem direkten Zusammenhang. Olaus Magnus gab 1539 in dem Kommentar zu seiner „*Carta marina*“ einen Vorabbericht dessen, was er 1555 in der „*Historia*“ erneut und ausführlich äußerte. Hieronymus Gourmont wiederum schrieb die Eintragung auf seiner Karte aus Olaus Magnus' Kommentar von 1539 ab. Es genügt also, in der folgenden Analyse von dem ausführlichen Text in Olaus Magnus' Werk aus dem Jahre 1555 auszugehen. Dieser lautet⁸⁶:

DE MIRA NAT. RERVM SEP.



De Pygmæis Gruntlandiæ, & rupe Huitsark.

Illustration zum Kapitel über Pining und Pothorst auf Grönland. (Aus: Olaus Magnus: *Historia de Gentibus Septentrionalibus*, Rom 1555)



Karte des Hieronymus Gourmont, 1548. (Aus: N. Brandes: Die großen Ozeanbezwinger, Bremen 1934)

„... rupe Huitsark medio maris tractu inter Islandia, & Gruntlandiam sita, dictum videtur: . . . In ea etenim circa annos Domini M.CCCC.XCIII. duo insigniores piratae, Pining, & Pothorst, ab omni humano consortio, Aqilonarium Regum seuerissimo edicto ob atrocissima latrocinia, quasi in despectum, & contemptum omnium regnorum, & armatorum, cum complicitibus suis piratis proscripti habitabat, . . . In huius altissimae rupis supercilio compassus circulis, & lineis plumbeis fatis ampla rotunditate, opera praedictorum Pining, & Pothorst, formatus est: quo meta compendiosior latrocinari volentibus data est, ut sciant, quorsum opulentiores deprædationes extendi possint.“

Zwischen dem Text des Olaus Magnus und der Schilderung Carsten Grips ergeben sich vier wesentliche Unterschiede:

1. Carsten Grip setzt den Aufenthalt von Pining und Pothorst auf der Klippe Hvítserk in Zusammenhang mit der dänisch-portugiesischen Expedition. Olaus Magnus dagegen schildert die Klippe Hvítserk als Zufluchtsort für die verbrecherischen Piraten Pining und Pothorst, die nach seinen Angaben auf Grund ihrer grausamen Räubereien von jeder menschlichen Gesellschaft ausgeschlossen worden waren („duo insigniores – habitabat“).
2. Nach Carsten Grips Auskunft stellten Pining und Pothorst eine Bake auf Hvítserk auf. Olaus Magnus berichtet dagegen, daß die beiden Seeleute aus Blei große Kreise und Linien hergestellt und zu einer Kompaßrosette geformt hätten („In huius – formatus est“). Offensichtlich stellt er sich diese auf der Klippe befestigt vor, so daß sich Pining und Pothorst bei ihren Kaperfahrten daran hätten orientieren können („quo – possint“).
3. Grip beschreibt die Klippe Hvítserk als vor der grönländischen Küste gelegen. Nach Olaus Magnus liegt sie jedoch mitten im Meer zwischen Island und Grönland („rupe Huitsark – sita“).
4. Da Grip den Aufenthalt Pinings und Pothorsts auf Hvítserk mit der dänisch-portugiesischen Expedition verknüpft, bezieht sich seine Schilderung also auch auf das Jahr 1473⁸⁷. Olaus Magnus dagegen berichtet, Pining und Pothorst seien 1494 auf der Klippe gewesen.

Die Frage, wie es zu diesen unterschiedlichen Angaben kam und welcher Quelle mehr Gewicht zukommt, wurde von den meisten Historikern, die sich mit der Expedition befaßten, kaum berührt. Sie gaben ohne eine weitere Analyse dem Brief Carsten Grips den Vorzug. In

der Tat enthielten die Angaben des Olaus Magnus einige so gravierende Fehler oder zumindest Fragwürdigkeiten, daß seine Aussagen im Zusammenhang mit Pining und Pothorst allgemein in Zweifel zu ziehen waren:

Olaus' Beschreibung, daß Pining und Pothorst wegen verbrecherischer Taten von jeder menschlichen Gesellschaft ausgeschlossen worden seien, paßt nicht in das Bild, das aus anderen Quellen über die beiden Seeleute hervorgeht. Vermutlich unterlief Olaus wie manchen anderen Autoren auch der Fehler, daß er nicht zwischen den staatlich begünstigten Kaperfahrern und den staatenlosen Freibeutern vom Schlage des legendären Klaus Störtebecker unterschied⁸⁸.

Auch die Angaben des Olaus Magnus über die Kompaßrosette auf Hvítserk klingen gegenüber Carsten Grips Bake recht unglaubwürdig. Richard Hennig erklärte den Bericht des Olaus damit, daß dieser die vielfach auf den Karten symbolisch dargestellten Windrosen irrtümlich mit der von Grip geschilderten Bake identifiziert habe⁸⁹. Die Zeichnung, die Olaus auf der „Carta marina“ und in der „Historia“ von der Klippe Hvítserk anfertigte, würde diese Vermutung unterstützen.

Olaus war über die Lage der Klippe Hvítserk nicht richtig informiert. Seine Meinung, diese befinde sich inmitten des Meeres zwischen Island und Grönland, steht im Gegensatz zu den Angaben in den Segelanweisungen sowie, mit zwei möglicherweise durch Olaus beeinflussten Ausnahmen, in allen Karten des 16. Jahrhunderts.

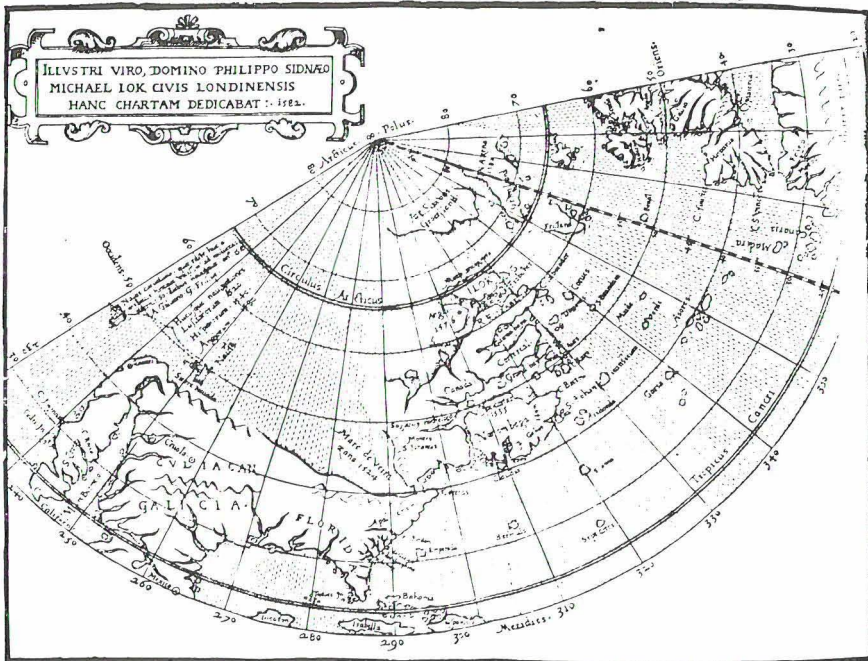
Olaus' Angabe, Pining und Pothorst hätten sich erst 1494 auf der Klippe Hvítserk aufgehalten, steht im Widerspruch zu den übereinstimmenden Aussagen anderer Quellen, nach denen Pining spätestens 1491 verstorben war.

Nach allem scheint die Bevorzugung der Angaben des Carsten Grip gegenüber denen des Olaus Magnus also durchaus gerechtfertigt. Die an Carsten Grip geknüpften Vorstellungen über den Aufenthalt der 1473er Expedition auf Grönland brauchen nicht in Frage gestellt zu werden.

Ein weiterer Aspekt, der sich aus den beiden Schilderungen ergibt, ist die Frage danach, woher Grip und Olaus ihre Informationen bezogen und ob die Quellen in irgendeinem Zusammenhang stehen.

Sofus Larsen vertrat 1925 die Auffassung, daß beide Berichte auf eine gemeinsame Quelle zurückgingen, die er in einem verschollenen Reisebericht João Vaz Corte Reals von der Expedition vermutete⁹⁰. Diese Auffassung wurde allerdings wegen ihrer geringen Absicherung von den Entdeckungshistorikern allgemein nicht akzeptiert. Im Gegensatz zu Larsen ging Axel Anthon Bjørnbo bereits 1912 davon aus, daß Olaus Magnus und Carsten Grip unabhängig voneinander über Informationen zu Pining und Pothorst verfügt hätten, Carsten Grip allerdings über wesentlich zuverlässigere⁹¹. Diese Auffassung setzte sich allgemein durch. Sie wurde 1960 auch durch die Untersuchung Sven Svenssons bestätigt, der die Entstehung der Aufzeichnungen so erklärte, daß eine „norddeutsche Überlieferungstradition“⁹² bis ins 16. Jahrhundert über die Fahrt Pinings und Pothorsts bestanden habe, die sich mit inhaltlichen Abweichungen schließlich nur bei Carsten Grip und Olaus Magnus sowie, in deutlicher Abhängigkeit zu letzterem, auf der Karte von Hieronymus Gourmont schriftlich erhalten habe.

Wie gezeigt wurde, gibt es keine stichhaltigen Anhaltspunkte dafür, daß die Expedition im Jahre 1473 bis nach Amerika vorstieß. Es besteht aber noch die Frage, ob sie die Westküste Grönlands erreichte. Die Angaben des Carsten Grip beziehen sich zwar offensichtlich alle nur auf die Klippe Hvítserk und damit auf Ostgrönland, aber es liegt die Vermutung nahe, daß sich die Entdecker zumindest bemüht haben müßten, auf dem alten Wikingerkurs die Südspitze der Insel zu umfahren und eine Verbindung zu den an der Westküste gelegenen Resten der einst blühenden Normannensiedlungen herzustellen. Über die Segelanweisungen für die Fahrt dorthin war man ja offensichtlich noch ausreichend informiert (s. S. 130).



Karte des Michael Lok, 1582. (Aus: W. P. Cumming u. a.: *Die Entdeckung Nordamerikas, München usw.* 1972)

In diesem Zusammenhang ist die Plazierung der Inschriften über den Grönlandaufenthalt von Johannes Scolvus auf dem Zerst-Globus³⁹ und dem Ecuyl-Globus⁴⁰ sowie auf der Karte des Michael Lok⁹³ aus dem Jahre 1582 interessant. In jedem Falle ist nämlich der Hinweis auf Johannes Scolvus im Nordwesten Grönlands oder direkt nordwestlich der Insel zu finden. Möglicherweise liegt hierin ein Indiz dafür, daß Scolvus und mit ihm die anderen Teilnehmer an der Expedition von 1473 doch bis an die Westküste Grönlands vordrangen. Auf die Reste der alten Siedlungen im Südwesten der Insel stießen sie dabei offensichtlich nicht, zumindest ist diesbezüglich nichts überliefert. Sicher bleibt indes letztlich nur die von Grip geschilderte Landung bei der Klippe Hvítserk.

Mögliche Einflüsse der 1473er Expedition auf spätere Unternehmungen

Die Entdeckungsfahrt im Jahre 1473 blieb zunächst offensichtlich ohne Folgen, wenn man davon absieht, daß vielleicht Pining und Pothorst in den 1480er Jahren auf ihren Kaperfahrten noch mehrfach Grönland besuchten (s. S. 123). Eine ständige Verbindung zwischen der Insel und Europa brachte sie jedenfalls nicht, ebensowenig Veränderungen auf den Seekarten.

Die portugiesischen Entdecker zeigten kaum weiteres Interesse an Fahrten im Nordatlantik, nachdem das Ziel, Asien im Westen zu erreichen, auf der Expedition von 1473 verfehlt worden war. Sie erkundigten sich lediglich im Jahre 1474 noch einmal bei dem italienischen Gelehrten Toscanelli nach der Möglichkeit, von Portugal aus direkt über den Atlantik nach Asien zu fahren⁹⁴. Seiner nachdrücklichen Ermunterung zu diesem Projekt folgten sie jedoch nicht, so daß die Umsetzung der Toscanellipläne in die Realität spanischen Schiffen unter Columbus vorbehalten blieb. Portugals Seefahrer konzentrierten sich dagegen nach Beendigung des

Kastilischen Erbfolgekrieges im Jahre 1479 wieder voll auf ihre Fahrten entlang der afrikanischen Küste, wobei ihnen 1488 die Umrundung des Kaps der Guten Hoffnung und damit die Öffnung des Seeweges nach Asien gelang (s. Martellus-Karte von 1489).

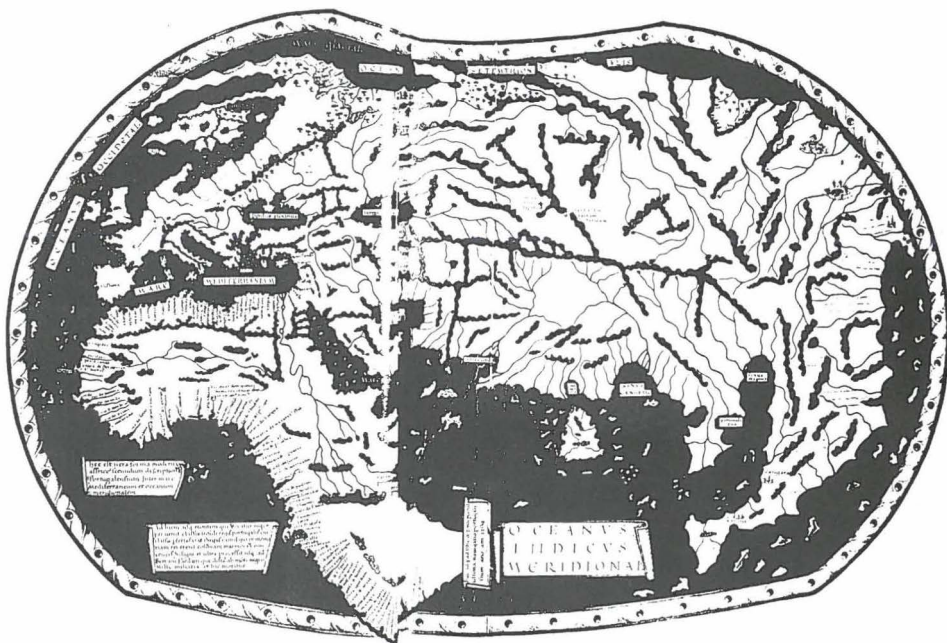
Auswirkungen der 1473er Expedition auf das Columbusprojekt und die Reise Cabots im Jahre 1497 sind nicht nachzuweisen. Allenfalls die Gebrüder Corte Real dürften um 1500 bei der Planung ihrer Fahrten in die Gegend um Labrador und Neufundland von den Erfahrungen ihres Vaters João Vaz Corte Real profitiert haben, der ja höchstwahrscheinlich die Entdeckungsreise von 1473 begleitet hatte.

Einen neuen Beitrag zur Diskussion über mögliche Einflüsse der Fahrt von Pining und Pothorst auf spätere Unternehmungen lieferte Sven Svensson. Er erinnerte an die Planung einer Entdeckungsfahrt nach Grönland während der Regierungszeit König Christians II. (1513–1523)⁹⁵. Den Anstoß hierzu dürfte die beginnende Erschließung des amerikanischen Kontinentes gebildet haben, an der man von dänischer Seite aus teilhaben wollte. Die Wiederaufnahme des Kontaktes zu Grönland wäre der erste Schritt in diese Richtung gewesen, wenn nicht dauernde politische Spannungen die Durchführung des Projektes verhindert hätten. Svensson hielt jedenfalls eine Beeinflussung der Pläne Christians II. durch die Expedition des Jahres 1473 für gut denkbar.

Über diese wenigen Vermutungen hinaus konnten keine Anzeichen für eine Nachwirkung der dänisch-portugiesischen Entdeckungsreise nach Grönland festgestellt werden⁹⁶.

Zusammenfassung

Die portugiesische Entdeckungstätigkeit im 15. Jahrhundert stand unter dem Ziel der Erschließung Afrikas und, was wichtiger war, der Ermittlung eines Seeweges um Afrika herum nach Asien. Seit der Erreichung des Nordrandes der Guineabucht in den 1440er Jahren glaubte man, bereits in einem großen Bogen auf Indien zuzusteuern.



Karte des Henricus Martellus Germanus, 1489. (Aus: R. Humble u. a.: *The Explorers*, Alexandria 1978)

Doch zu Beginn der siebziger Jahre trat eine enttäuschende Entwicklung ein: am östlichen Rand der Guinea-Bucht stellten die Entdecker fest, daß sich der afrikanische Kontinent wieder weiter nach Süden ausdehnte, mit einer baldigen Umseglung und damit Öffnung des Seeweges nach Asien nicht zu rechnen war.

In dieser Lage entschloß man sich in Portugal kurzfristig, nach Alternativen Ausschau zu halten. Da bereits seit dem 14. Jahrhundert in geographischen Werken die Möglichkeit einer Weltumseglung und damit auch einer Fahrt über den Atlantik nach Asien erläutert worden war, versuchten die Portugiesen nun, auf diesem Wege zum Ziel zu gelangen.

Um das Risiko einer langen Atlantikfahrt zu verringern, planten sie eine Reise im äußersten Norden, wo sie auf kürzere Entfernungen von Kontinent zu Kontinent rechnen und zudem von den noch immer bestehenden Kenntnissen skandinavischer Seefahrer über die bis zum Beginn des 15. Jahrhunderts befahrenen Segelrouten von Island nach Grönland profitieren konnten. Unter Nutzung der ohnehin guten Beziehungen zum dänischen Königshaus baten die Portugiesen daher Dänemark um Unterstützung ihrer Pläne. Im Jahre 1473 brach die Expedition auf, ausgerüstet mit dänischen Schiffen und Besatzungen, aber wahrscheinlich von Portugal finanziert. Das Ziel auf portugiesischer Seite war die Erreichung der Ostküste Asiens, das dänische Ziel wohl die Wiederaufnahme der Verbindungen zu Grönland und den dortigen Normannensiedlungen.

Teilnehmer an der Expedition waren die beiden deutschen Seeleute Pining und Pothorst, die auch nach der Fahrt noch in dänischen Diensten verblieben, sowie vermutlich der Lotse Johannes Scolvus und der portugiesische Beobachter João Vaz Corte Real.

Allerdings wurden die hochgesteckten Ziele offensichtlich nicht erreicht. Es ist lediglich überliefert, daß die Entdecker die Ostküste Grönlands anliefen, wo sie ein Seezeichen aufstellten und in kriegerische Auseinandersetzungen mit Eskimos verwickelt wurden. Ob sie noch bis zu den Normannensiedlungen an der Westküste vorstießen oder gar darüber hinaus bis nach Nordamerika, ist den Quellen nicht eindeutig zu entnehmen.

Auswirkungen der Expedition auf den weiteren Gang der Entdeckungen blieben denn auch fast vollständig aus. Die Portugiesen wandten sich nach dem Fehlschlag wieder ganz ihren ursprünglichen Plänen zu und trieben die Erforschung der afrikanischen Küste weiter. In Dänemark erinnerte man sich erst zu Beginn des 16. Jahrhunderts wieder der Insel Grönland, kam aber auch dann nicht über die Planung einer neuen Expedition hinaus. Lediglich Pining und Pothorst suchten möglicherweise noch mehrmals die Insel auf, und auch die Fahrten der Gebrüder Corte Real waren vielleicht von der 1473er Expedition beeinflußt.

Die wichtige Rolle, die die dänisch-portugiesische Expedition als vorcolumbische Fahrt nach Amerika in den zwanziger und dreißiger Jahren in der Forschung spielte, ist weitgehend vergessen. Dennoch hat sie ihre Bedeutung, indem sie auf der einen Seite zeigt, daß die portugiesischen Entdecker nicht unumstößlich auf die Erkundung eines Seeweges um Afrika herum nach Asien fixiert waren, sondern auf Grund äußerer Anlässe auch zu einer Änderung ihrer Pläne bewegt werden konnten. Andererseits wird deutlich, daß in Skandinavien um 1473 die Kenntnisse über den von Island nach Grönland zu steuernden Kurs noch so lebendig waren, daß eine Expedition in diesem Gebiet auf ihnen aufbauen konnte.

Anmerkungen:

- 1 Sofus Larsen: *The Discovery of North America Twenty Years before Columbus*, Copenhagen/London 1924. Weitere Veröffentlichungen des Autors zu diesem Thema:
 - Danmark og Portugal i det 15de Aarhundrede, in: *Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie*, III. Række 9, 1919, S. 236–312.
 - Hvad ved man om Corte-Reals Opdagelsesrejser?, in: *Geografisk Tidsskrift* (Kjøbenhavn) 26, 1921/1922, S. 171–181.
 - Nordamerikas Opdagelse 20 Aar før Columbus, in: *Geografisk Tidsskrift* (Kjøbenhavn) 28, 1925, S. 88–110.

- 2 Zur Geschichte der portugiesischen Entdeckungsfahrten entlang der afrikanischen Küste: Günther Hamann: Der Eintritt der südlichen Hemisphäre in die europäische Geschichte, Wien 1968.
- 3 Hermann Kellenbenz: Die Grundlagen der überseeischen Expansion Europas, in: Saeculum Weltgeschichte VI, Freiburg usw. 1971, S. 9–10.
- 4 Einige Textstellen, in denen antike Gelehrte die Möglichkeit einer Fahrt über den Atlantik nach Westen ansprachen, wurden zusammengefaßt in: Richard Hennig: Columbus und seine Tat, Bremen 1940, S. 170–171 (= Abhandlungen und Vorträge der Bremer Wissenschaftlichen Gesellschaft, Bd. 13, Heft 4).
- 5 Ebenda, S. 8.
- 6 Zusammenfassung nach dem sog. Egerton Text, hrsgg. von: Malcolm Letts: Mandeville's Travels, London 1953 (= The Hakluyt Society, 2nd. ser. 101), S. 130–131. Neben der hier benutzten englischen Version existierten entsprechend der Popularität des Textes noch eine Reihe weiterer Handschriften in verschiedenen Sprachen.
- 7 Axel Anthon Bjørnbo, Carl S. Petersen: Der Däne Claudius Claussøn Swart, Innsbruck 1909, S. 145.
- 8 Der Brief wurde 1909 gefunden und zusammen mit anderen Schriftstücken veröffentlicht von Louis Bobé: Aktstykker om Grønlands Besejling 1521–1607, in: Danske Magazin, 5. Række 7, 1909, S. 303–324.
- 9 Günther Hamann: Der Eintritt . . . , S. 122.
- 10 Das dänische und das portugiesische Königshaus waren miteinander verwandt. In den 1440er Jahren weilte ein dänischer Gesandter in Portugal, der 1448 im Auftrag Heinrich des Seefahrers eine Afrikaexpedition leitete, die allerdings ein unglückliches Ende fand. 1461 berichtete ein Brief, den König Alfons V. von Portugal an König Christian I. von Dänemark sandte, von einem weiteren dänischen Gesandten am portugiesischen Hof.
- 11 Michael Müller-Wille: Zur mittelalterlichen Besiedlungs- und Wirtschaftsgeschichte Grönlands, in: Jb. d. Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz 19, 1972, S. 155–176.
- 12 Geoffrey Jules Marcus: The Greenland Trade-Route, in: Economic History Review, 2nd. ser. 7, 1954, S. 75. Angaben zum mittelalterlichen Handelsverkehr mit Grönland, zum Umfang und zur Zahl der Reisen auch in: Finn Gad: Sjøldent farer mænd did, in: Grønland 1965, 3, S. 81–91.
- 13 Poul Nørlund: Le Groenland au moyen age, in: Revue historique 172, 1933, S. 410.
- 14 Geoffrey Jules Marcus: The Greenland . . . , S. 77.
- 15 Michael Müller-Wille: Zur mittelalterlichen . . . , S. 175.
- 16 Sven Svensson: Kristian den Andres Planer på en Arktisk Expedition och deras Förutsättningar. Ett Bidrag till de Geografiska Uptäckternas Ideologi, Lund 1960, S. 154.
- 17 Ebenda, S. 148.
- 18 Malcolm Letts (Hrsg.): Mandeville's Travels, Bd. 1, S. 497–498.
- 19 Ogerus de Danmarchia ist die latinisierte Form von Holger Danske. Dieser Holger Danske war und ist auch heute noch ein dänischer Nationalheld, dessen Ursprung offensichtlich in einer Legende über Karl den Großen liegt, zu dessen Paladinen der Franke „Autcher“ gehörte. Obwohl offenbar zunächst gar keine Verbindung zu Dänemark bestand, entwickelte sich allmählich der Franke Autcher zu dem dänischen Helden Holger. Die Figur des Holger Danske tauchte nur in wenigen Fassungen der Mandeville-Erzählungen auf. Weitere Einzelheiten in: Malcolm Letts (Hrsg.): Mandeville's Travels, Bd. 1, S. XLII–XLIII. Vgl. auch den Artikel über Holger Danske in: Kulturhistorisk Lexikon för nordisk medeltid, Bd. VI, Malmö usw. 1961, Sp. 634–637.
- 20 Sven Svensson: Kristian den . . . , S. 84 und S. 151–152.
- 21 Günther Hamann: Der Eintritt . . . , S. 40.
- 22 Sven Svensson: Kristian den . . . , S. 11–13 und S. 168–173.
- 23 Dietrich Kohl: Dietrich Pining und Hans Pothorst. Zwei Schiffsführer aus den Tagen der Hanse und der großen Entdeckungen, in: Hansische Geschichtsblätter 57, 1932, S. 158.
- 24 So im Falle einer Expedition zu den Kanarischen Inseln im Jahre 1341, die zwar in portugiesischem Auftrag und mit portugiesischer Finanzierung stattfand, aber von italienischen Kapitänen und Seeleuten ausgeführt wurde. Siehe hierzu: Richard Hennig: Terrae incognitae, Bd. 3, Leiden 21953, S. 255.
- 25 Johannes Gebauer: Der Hildesheimer Dietrich Pining als nordischer Seeheld und Entdecker, in: Alt-Hildesheim, Heft 12, 1933, S. 3–18, Anlagen I und II.
- 26 Nach dem Friedensschluß rechnete Pothorst am 1. Juli 1473 mit der Stadt Hamburg ab und schied aus ihren Diensten aus. Vgl.: Johannes Gebauer: Der Hildesheimer . . . , S. 16, Anm. 7. Am Rande sei hier noch vermerkt, daß die Annahme von Paul Pini (Der Hildesheimer Didrik Pining, Hildesheim 1971,

- S. 18), Pining sei bereits in den 1450er Jahren in dänischen Diensten gewesen und mit dem in jener Zeit in Portugal weilenden dänischen Gesandten Laaland zu identifizieren, durch nichts zu belegen ist. Siehe hierzu auch die Entgegnung durch Günter Moltmann: Entdeckungsgeschichte und Legendenbildung, in: *Hansische Geschichtsblätter* 90, 1972, S. 76–80.
- 27 *Diplomatarium Islandicum*, Bd. 7: 1245–1491, Reykjavik 1900–1904, S. 211, Nr. 208. In diesem Band sind mehr als 20 Urkunden enthalten, in denen der Name Dietrich Pinings auftaucht.
- 28 Ebenda, S. 447, Nr. 406.
- 29 Siehe hierzu: (Dietrich Schäfer [Bearb.]:) *Hanserecesse*, 3. Abteilung (1477–1530), 2. Bd., Leipzig 1883, S. 16/17, 26/27, 33/34, 99/100, 119/120, 179/180, 181, 560/561.
- 30 Samuel Purchas: *Hakluytus Posthumus Or Purchas His Pilgrims*, London 1625. Hier zitiert nach: *Grönlands Historiske Mindesmærker*, Bd. 3, Kjøbenhavn 1845, S. 479.
- 31 Poul Nørlund: *Wikingersiedlungen in Grönland*, Leipzig 1937, S. 102.
- 32 Georg Friederici: Rezension zu Poul Nørlund: *Viking settlers in Greenland and their descendants during five hundred years*, London/Kopenhagen 1936, in: *Göttingische Gelehrte Anzeigen* 201, Nr. 2, 1939.
- 33 Johannes Gebauer: *Der Hildesheimer . . .*, S. 13.
- 34 *Diplomatarium Islandicum*, Bd. 7, S. 702–705, Nr. 617.
- 35 *Hanserecesse . . .*, S. 558.
- 36 Im Zusammenhang mit dem Piningsdómr wurde Pining an einer Stelle „hofudzmanni yfer ollu islandi oc uordhusin“ (*Diplomatarium Islandicum*, Bd. 7, S. 703, Nr. 617) genannt, was möglicherweise zu übersetzen ist als „Hauptmann über ganz Island und Vardöhús“. Vgl.: Dietrich Kohl: *Dietrich Pining . . .*, S. 170.
- 37 *Diplomatarium Islandicum*, Bd. 7, S. 753–755, Nr. 659.
- 38 Dietrich Kohl: *Dietrich Pining . . .*, S. 173.
- 39 Der Globus wurde von Gemma Frisius und Gerhard Mercator hergestellt. Erstmals publiziert durch: Axel Anthon Bjørnbo: *Cartographia Groenlandica*, København 1912 (= *Meddelelser om Grønland*, Bd. XLVIII).
- 40 Richard Hennig: *Terrae incognitae*, Bd. 4, Leiden ²1956, Tafel 7.
- 41 Francesco Lopez de Gomara: *Primera e segunda parte de la Historia de las Indias*. Medina del Campo 1553. Vgl.: Gustav Storm: *Søfareren Johannes Scolvus og hans Reise til Labrador eller Grønland*, in: *Historisk Tidsskrift (Kristiania)*, 2. Række 5, 1886, S. 388–389.
- 42 Auf dieses Dokument, das in Verbindung zu Martin Frobishers Reisen steht, wies im Zusammenhang mit Johannes Scolvus erstmalig Fridtjof Nansen hin: *Nebelheim*, Bd. 2, Leipzig 1911, S. 74.
- 43 Cornelius Wytfliet: *Descriptiones Ptolemaicae augmentum*, Löwen 1579. Die betreffende Stelle wird zitiert in: Sofus Larsen: *The Discovery . . .*, S. 87/88.
- 44 Georg Horn: *Ulyssea sive studiosus peregrinans*, 1671. Zitiert in: Sofus Larsen: *The Discovery . . .*, S. 88.
- 45 Fridtjof Nansen: *Nebelheim*, Bd. 2, S. 77.
- 46 Sofus Larsen: *The Discovery . . .*, passim.
- 47 Henry Harrisse: *Les Corte Real et leurs voyages au Nouveau Monde*, Paris 1883, S. 12.
- 48 Der betreffende Ausschnitt aus *Fructuoso's Werk* ist wiedergegeben in: Henry Harrisse: *Les Corte Real . . .*, S. 246, Appendice XLI.
- 49 Ebenda, Appendice II, S. 180–183; Appendice III, S. 183–186.
- 50 Ebenda, S. 26–27.
- 51 Sofus Larsen: *The Discovery . . .*, S. 76–77.
- 52 Hierbei handelt es sich um den in Anm. 10 bereits erwähnten dänischen Gesandten Wollert, der in den 1440er Jahren in die Dienste des Prinzen Heinrich trat und 1448 sogar eine portugiesische Entdeckungsfahrt in das Gebiet des Senegal leitete. Wollert wurde im Verlaufe dieser Expedition von Eingeborenen erschlagen. Berichte über ihn finden sich in der Chronik des Azurara: *Chronica de descobrimento e conquista de Guiné*, die bis in das Jahr 1449 reicht, sowie in dem 1551 in Venedig erschienenen Werk des João Barros: *Da Asia*. Eine deutsche Übersetzung der betreffenden Stellen in: Richard Hennig: *Terrae uscognitae*, Bde. 4, S. 147–151.
- 53 Sofus Larsen: *The Discovery . . .*, S. 77–78.
- 54 Die erste Fahrt unternahm Gaspar Corte Real im Jahre 1500, wobei er bis nach Neufundland vorstieß. Von seiner zweiten Fahrt, die wieder in dieses Gebiet führte, kehrte er jedoch nicht zurück. Sein Bruder Miguel, der 1502 aufbrach, die Verschollenen zu suchen, blieb ebenfalls auf See. Die im Jahre 1503 durchgeführte Suchfahrt des dritten Bruders verlief ohne Erfolg. Danach wurden von portugiesischer Seite keine Forschungsfahrten mehr im grönländisch-nordamerikanischen Raum durchgeführt.

- 55 Sofus Larsen: *The Discovery* . . . , S. 80–81.
- 56 Egmont Zechlin: Das Problem der vorkolumbischen Entdeckung Amerikas und die Kolumbusforschung, in: *Historische Zeitschrift* 152, 1935, S. 1–47.
- 57 Sven Svensson: *Kristian den . . .* , S. 162.
- 58 Ebenda, S. 162.
- 59 Johannes Gebauer: *Der Hildesheimer . . .* , S. 16.
- 60 Egmont Zechlin: *Das Problem . . .* , S. 34.
- 61 So erschienen im Jahre 1935 in der „*Deutschen Allgemeinen Zeitung*“ vier Artikel zu der 1473er Expedition und zu der Frage, ob diese Amerika erreicht hätte:
15. Januar: Egmont Zechlin: *Wer hat Amerika entdeckt?*
31. Januar: Hans Friedrich Blunck: *Zum Streit über die erste Anseglung Nordamerikas.*
2. Februar: Egmont Zechlin: *Wissenschaft und Tageszeitung.*
8. Februar: Hans Friedrich Blunck an Zechlin. *Zur Frage: Wer hat Amerika entdeckt?*
- 62 So zum Beispiel Richard Hennig mit dem Aufsatz: *Zwei dänische Seehelden deutscher Herkunft im endenden 15. Jahrhundert*, in: *Marine Rundschau*, Juli 1939, S. 654–662.
- 63 *Der Roman* wurde 1934 unter dem Titel „*Die große Fahrt*“ von dem damaligen Präsidenten der Reichsschrifttumskammer, Hans Friedrich Blunck, veröffentlicht.
- 64 Richard Hennig: *Ist Amerika 1473 entdeckt worden?*, in: *Vergangenheit und Gegenwart* 25, 1935, S. 381–395. – Ders.: *Ist Amerika schon vor Kolumbus entdeckt worden? Ein Schlußwort*, in: ebd., S. 548–552. – Egmont Zechlin: *Die angeblich deutsche Entdeckung Amerikas*, in: ebd., S. 395–402. – Ders.: *Zur Frage einer deutsch-dänisch-portugiesischen Vorentdeckung Amerikas*, in: *Forschungen und Fortschritte* 11, 1935, S. 186–187.
- 65 In: *Historische Vierteljahresschrift* 31, 1937, S. 57–72.
- 66 Veröffentlicht in: Henry Harrisse: *Les Corte Real . . .* , S. 196–199.
- 67 Die Karte ist wiedergegeben bei Konrad Kretschmer: *Die Entdeckung Amerikas in ihrer Bedeutung für die Geschichte des Weltbildes*, London usw. 1892, Atlasband, Tafel 33.
- 68 Angaben nach: Sofus Larsen: *The Discovery* . . . , S. 78.
- 69 Estotland = Neufundland. Diese Angabe wurde von Wytfliet wahrscheinlich willkürlich zu Labrador ergänzt.
- 70 Fridtjof Nansen: *Nebelheim*, Bd. 2, S. 74.
- 71 Allerdings gab es daneben noch eine Reihe von Publikationen, die ohne oder unter nur ungenügender Berücksichtigung des Forschungsstandes die Erreichung Amerikas im Jahre 1473 als erwiesen darstellten. Als Beispiel hierfür seien genannt: Jörg Lechler: *Die Entdecker Amerikas vor Kolumbus*, Leipzig 1939 (S. 30ff.); Fritz Otto Busch, Gerhard Ramlow: *Deutsche Seekriegsgeschichte*, Gütersloh 1942 (S. 130/131); Hjalmar R. Holand: *Explorations in America before Columbus*, New York 1956 (S. 291–306); Charles Michael Boland: *They all discovered America*, New York 1963 (S. 383–391); Paul Pini: *Der Hildesheimer . . .* , S. 32–38.
- 72 Sven Svensson: *Kristian den . . .* , S. 152.
- 73 Zitiert nach Richard Hennig: *Terrae incognitae*, Bd. 4, S. 238.
- 74 Ebenda, Anmerkung 1.
- 75 Diese altisländischen Ortsnamen erscheinen in den Quellen in unterschiedlichen Schreibweisen.
- 76 Vgl.: *Grønlands Historiske Mindesmærker*, Bd. 3.
- 77 Vgl.: Egmont Zechlin: *Das Problem . . .* , S. 31.
- 78 *Grønlands Historiske Mindesmærker*, Bd. 3, S. 491.
- 79 Fridtjof Nansen: *Nebelheim*, Bd. 1, S. 319.
- 80 *Grønlands Historiske Mindesmærker*, Bd. 3, S. 491. Deutsche Übersetzung aus: Fridtjof Nansen: *Nebelheim*, Bd. 1, S. 318.
- 81 Uwe Schnal: *Navigation der Wikinger*, Oldenburg/Hamburg 1975 (=Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 6), S. 41.
- 82 Henning Henningsen: Artikel „*Sjømærker*“, in: *Kulturhistoriskt Lexikon för nordisk medeltid*, Bd. 15, Malmö usw. 1970, Sp. 343–345. Vgl. auch: Detlev Ellmers: *Das Hafenzeichen von Travemünde*, in: O. Ahlers u. a. (Hrsg.): *Lübeck 1226. Reichsfreiheit und frühe Stadt*, Lübeck 1976, S. 57–61.
- 83 Friedrich W. Sixel: *Die Entdeckungen und die Erweiterung des geographischen Weltbildes Europas*, in: *Saeculum Weltgeschichte*, Bd. VI, Freiburg usw. 1971, S. 42.
- 84 Fridtjof Nansen: *Nebelheim*, Bd. 2, S. 72.
- 85 Der Kommentar trägt den Titel: „*Ain kurze Auslegung und Verklerung der neuen Mappen von dem alten Goettenreich*“.

- 86 Olaus Magnus: *Historia de gentibus septentrionalibus*, Rom 1555. Nachdruck: Kopenhagen 1972, S. 70.
- 87 Diese genaue Angabe ist allerdings nur auf Grund der Forschungsergebnisse möglich; Grip selbst hatte für die Expedition nur angegeben, daß sie zur Zeit König Christians I. stattfand, also bis spätestens 1481.
- 88 Auch in der im 16. Jahrhundert verfaßten „Skibyske Krønike“ des Povl Helgesen wurden Pining und Pothorst erwähnt, und zwar innerhalb einer Aufzählung von Piraten, die entweder von ihren eigenen Leuten ermordet oder mit dem Strick erwürgt oder auch im Wasser versenkt worden seien („vel a propriis familiaribus interempti, vel laqueo prefocati, vel etiam aquis obruti“). Die Chronik wurde herausgegeben von Holger Rørdam in der Reihe: *Monumenta Historiae Danicae*, Bd. 1, Kjøbenhavn 1873. Die betreffende Eintragung findet sich hier auf Seite 28. Es sind allerdings Zweifel an dem Bericht des Povl Helgesen angebracht. Sowohl im Vorwort der Ausgabe von 1873 (S. 3) als auch in einem Aufsatz von Ludvig Daae (Didrik Pining, in: *Historisk Tidsskrift* [Kristiania], 2. Række 3, 1882, S. 245) wurde darauf hingewiesen, daß die Schrift auf Grund des religiösen Fanatismus des Verfassers nur bedingt brauchbar sei.
- 89 Richard Hennig: *Terrae incognitae*, Bd. 4, S. 260.
- 90 Sofus Larsen: *The Discovery . . .*, S. 32–70 und S. 74.
- 91 Axel Anthon Bjørnbo: *Cartographia Groenlandica*, S. 271–272.
- 92 Sven Svensson: *Kristian den . . .*, S. 163–167.
- 93 Die Karte wurde von einem unbekanntem Kartographen für Michael Lok angefertigt, der 1576–1578 einer der Finanziers der Frobisher-Reisen war. Sie fand in der Forschung zur Expedition von 1473 bisher wenig Beachtung, reiht sich aber genau in die beiden anderen Inschriften über Johannes Scolvus auf dem Zerbst-Globus und dem Ecu-Globus ein: Auf einer Landmasse im Nordwesten Grönlands findet sich der Vermerk: „Jac Scolvus Groetland“.
- 94 Günther Hamann: *Der Eintritt . . .*, S. 122.
- 95 Sven Svensson: *Kristian den . . .*, S. 11–13 und S. 168–173.
- 96 An weiterer Literatur zur Expedition von 1473 ist noch zu nennen:
 Ludvig Daae: *Mere om Didrik Pining*, in: *Historisk Tidsskrift* (Kristiania), 3. Række 4, 1898, S. 195–197.
 Heinrich Erkes: *Ein Deutscher als Gouverneur auf Island und Mitentdecker Amerikas zwanzig Jahre vor Kolumbus*, in: *Mitteilungen der Islandfreunde* 15, 1927, S. 83–86.
 Johannes Gebauer: *Glück und Ende eines niedersächsischen Seehelden und Entdeckers*, in: *Niedersachsen* 38, Mai 1933, S. 258–261.
 Richard Hennig: *Die These einer vorcolumbischen Geheimkenntnis von Amerika*, in: *Historische Vierteljahresschrift* 30, 1935, S. 548–592.
 Henning Henningsen: *Da en dansk-portugisisk ekspedition fandt Amerika for 500 år siden*, in: *Handels- og Søfartsmuseum på Kronborg, Årbog* 31, 1972, S. 221–227.
 Dietrich Kohl: *Zum Problem der vorkolumbischen Entdeckung Amerikas. Eine Entgegnung*, in: *Historische Zeitschrift* 153, 1936, S. 544–548.
 Inge Langenberg: *Die Vinland-Fahrten*, Köln 1977.
 Luis Ulloa: *La genèse de la découverte de l'Amérique d'après des documents récemment retrouvés. La pré-découverte faite par Colomb en 1477*, in: *Actes de la Société de Géographie. Séance du 23 décembre 1927*, Paris 1928, S. 252–281.
A Supposed Danish-Portuguese Voyage to Greenland in the Fifteenth Century, in: *The Geographical Journal* LXIV, No. 4, October 1924, S. 424–425.