Erik de Boisgrollier

REISETAGEBÜCHER IN NEUFRANKREICH

Neu erzählt in modernem Deutsch nach den Reiseberichten von Jacques Cartier



Der erste Europäer, der das Wort „Kanada“ hörte: drei Reisen, drei Begegnungen, eine Welt im Umbruch.

Für Caroline, Christian, Pia und Victor

Reisetagebücher in Neufrankreich



Wildes Amerika

Vergessene Reisetagebücher

Reisetagebücher in Neufrankreich

Vollständige Neufassung in modernem Deutsch nach den Reiseberichten „Voyages au Canada (Relations de 1534, 1535-1536 et 1541-1542)“ von Jacques Cartier, 1534-1542

Itinerarium Éditions, 2026

Illustrationen und Umschlag: Erik de Boisgrollier
Karten: Mapbox, © OpenStreetMap contributors
© 2026 Erik de Boisgrollier. Alle Rechte vorbehalten.

Der Verlag und der Autor

Itinerarium Éditions

Tausende außergewöhnlicher Reiseberichte schlummern gemeinfrei in Archiven, gefangen in einer Prosa, die unlesbar geworden ist. Veraltete Sprache, überholte Wendungen, verlorene Bezüge: Diese Texte finden ihre Leser nicht mehr.

Itinerarium Éditions wählt die bemerkenswertesten dieser Berichte aus und erzählt sie vollständig in heutiger Sprache neu, unter Wahrung der Stimme des ursprünglichen Autors. Das Ergebnis: treue, flüssige Texte, bereit für E-Book, Taschenbuch und Hörbuch.

Erik de Boisgrollier

Seit jeher begeistert für Geschichte und Geografie, ist Erik de Boisgrollier in Frankreich, Spanien und Australien aufgewachsen und hat dort gelebt. Als großer Reisender hat er Europa, den asiatisch-pazifischen Raum, Nordamerika und Südamerika durchquert. Beim Entdecken der Berichte von Jacques Cartier und Nasir Khusraw kam ihm die Idee, diesen vergessenen Texten ein zweites Leben zu schenken.

Er leitet die editorische Linie von Itinerarium und arbeitet vor allem an den Reihen Wildes Amerika und Der Alte Orient.

Inhalt

Einleitung 13
Kapitel 1: Der Schwur von Saint-Malo 20
Kapitel 2: Die Vogelinsel 23
Kapitel 3: Die Küste, die Gott Kain gab 28
Kapitel 4: Die Brion-Insel und die Chaleur-Bucht 34
Kapitel 5: Das Kreuz von Gaspé 44
Kapitel 6: Der Segen des Bischofs 52
Kapitel 7: Die Sankt-Lorenz-Bucht 58
Kapitel 8: Vor den Toren des Saguenay 64
Kapitel 9: Donnacona, Herr von Stadacona 72
Kapitel 10: Die drei Teufel von Cudragny 78
Kapitel 11: Der Mont Royal 85
Kapitel 12: Der große Winter 98
Kapitel 13: Der Baum des Lebens 108
Kapitel 14: Der Verrat am Tag des Heiligen Kreuzes . . 115
Kapitel 15: Die Rückkehr nach Saint-Malo 124
Kapitel 16: Roberval und die fünf Schiffe 129
Kapitel 17: Charlesbourg-Royal 135

Kapitel 18: An der Schwelle der Stromschnellen 139
Nachwort 147
Kartenanhang 150
Glossar 158
Zeittafel 162
Register der Orte und Personen 167
Weiterführende Literatur 174
Ausgewählte Passagen 179
Anmerkung des Verlags 183

Einleitung

Am Morgen des 20. April 1534 hebt in der Kathedrale von Saint-Malo ein Mann die rechte Hand und schwört vor Charles de Mouy, Vizeadmiral von Frankreich, dem König in seinem Amt gut und treu zu dienen. Er heißt Jacques Cartier. Er ist dreiundvierzig Jahre alt, hat das gegerbte Gesicht jener Lotsen, die bereits Brasilien und vielleicht Neufundland gesehen haben, und hinter ihm wiederholen hundert Männer den Eid, die Hand auf den Evangelien. Draußen, im engen Hafen, der dem Ozean als Vorzimmer dient, warten zwei Schiffe von sechzig Tonnen auf die Flut. Das ist wenig, sechzig Tonnen. Das entspricht einer Barke baskischer Fischer. Aber es ist alles, was Franz I. bewilligt hat, um jenseits von Neufundland die goldenen Inseln und die Durchfahrt nach Asien zu suchen, die Spanier und Portugiesen längst unter sich aufgeteilt haben, durch die Bullen Alexanders VI.

Die Welt hat in diesem Jahr gerade gekippt, ohne es zu bemerken. Cortés hat vierzehn Jahre zuvor die Schiffe von Veracruz verbrannt. Pizarro hat im Sommer davor Atahualpa erdrosselt. Magellan, auf den Philippinen gestorben, hat bewiesen, dass die Erde sich dreht. Unterdessen entscheidet Frankreich, das den Iberern mit höflicher Eifer-

sucht zugesehen hat, wie sie den südlichen Kontinent aufschlitzten, endlich, dass ihm ein Anteil an der Neuen Welt zusteht. Franz I., aus Pavia als Besiegter hervorgegangen, doch durch den Frieden von Cambrai wieder gefestigt, wählt für diesen Anteil einen Malouiner ohne Titel, einen Kaufmannssohn, einen Küstenschiffer. Keinen Hidalgo, keinen nachgeborenen Adligen. Einen Mann von der Kaimauer, der ein Schiff im Nebel zu wenden weiß und seine Klafter am Senkblei zu zählen versteht. So beginnt, durch diese bescheidene Paarung einer Krone und eines Lotsen, die französische Gegenwart in Nordamerika, mit vierzig Jahren Verspätung auf Christoph Kolumbus.

Cartier wird dreimal wiederkehren. Drei Reisen, drei Relationen, drei Akte desselben Dramas. Auf der ersten, 1534, entdeckt er den ungeheuren Golf, in den der große Strom mündet, pflanzt in Gaspé ein Kreuz von dreißig Fuß auf und bringt zwei junge Irokesen nach Saint-Malo, Taignoagny und Domagaya, die Söhne des Herrn von Stadacona, unter dem Vorwand eines freundschaftlichen Tauschhandels entführt. Auf der zweiten, 1535, fährt er den Sankt-Lorenz-Strom hinauf bis zum Fuß eines Hügels, den er Mont Royal tauft, betrachtet von diesem Gipfel aus die Wasserfläche, die Stromschnellen, die palisadenbewehrten Dörfer, die Maisfelder, und begreift, dass er eine ganze Zivilisation vor Augen hat, bäuerlich und befestigt, deren Dasein kein Europäer geahnt hatte. In jenem Winter, vor dem Hafen von Sainte-Croix, sterben fünfundzwanzig seiner Männer am Skorbut, ehe ihm Domagaya, das im Jahr zuvor entführte Kind, den Absud vom Baum annedda verrät, der die Überlebenden rettet. Auf der dritten Reise, 1541, kehrt er mit fünf Schiffen zurück, mit Siedlern, mit einem Vizekönig namens Roberval, der sich Zeit lässt, zu ihm zu stoßen, und mit der Illusion, die Steine, die er in Cap-Rouge aufgelesen hat, seien Diamanten und Gold. Sie

sind nichts als Pyrit und Quarz. Die Handschrift bricht mitten im Winter ab, mit den trostlosen Worten eines englischen Übersetzers: *the rest is wanting*. Der Rest fehlt.

Und dieses Tagebuch trägt in sich das Missverständnis, das die ganze Begegnung begründen wird. An der Chaleur-Bucht, im Juli 1534, laufen die Mi’kmaq am Ufer entlang herbei, schwenken Felle, bereit zum Tausch. Es ist der reinste Augenblick des Berichts: Man tauscht Messer, Hemden, Rosenkränze gegen Pelze, ohne ein einziges gemeinsames Wort. Drei Wochen später, in Gaspé, überlistet derselbe Kapitän Donnacona, nimmt seine beiden Söhne an Bord unter dem Vorwand, sie würden bald zurückkehren, und fährt davon. Sie werden in der Tat zurückkehren, aber mit einem Freundschaftsversprechen, das gebrochen werden wird. 1536 wird Donnacona selbst entführt und wird in Frankreich sterben. 1541 empfängt Agona, sein Nachfolger, Cartier mit aufgesetztem Lächeln. Das Drehbuch wiederholt sich: Man reicht die Hand, man nimmt den anderen mit, man sagt, man werde wiederkommen. Die Völker des Stromes lernen, Reise um Reise, dass die weißen Gesichter vom gegebenen Wort eine andere Vorstellung haben.

Cartiers Stimme, die eines Seemanns aus Saint-Malo, der mit einer Windrose besser umgeht als mit einer Feder, reiht die Koordinaten aneinander wie ein Logbuch, tauft die Inseln nach dem Heiligen des Tages, erfindet Namen, die man ihm später abnehmen wird (die Sankt-Lorenz-Bucht, der Mont Royal, Kanada), und bewahrt von Anfang bis Ende jene Frische des Blicks, die die Größe der Reisetagebücher ausmacht. Er staunt über die Basstölpel, über die marmorweißen Belugas, über den Tabak, den man durch die Nasenlöcher einzieht, über die in den Bäumen

aufgehängten Gräber. Er beschreibt, ohne zu urteilen, oder beinahe, was nicht die Gewohnheit seines Jahrhunderts war.

Der Leser möge also seinerseits an Bord gehen. Saint-Malo, 20. April 1534, im Morgengrauen. Die Schoten knallen. Die Flut läuft ab.



Illustratives Porträt des Kapitäns aus Saint-Malo in der Tracht des 16. Jahrhunderts, das den Entdecker um 1540 zeigt, zur Zeit seiner großen Fahrten.

Der Schwur von Saint-Malo



Am 20. April 1534 nimmt Vizeadmiral Charles de Mouy auf dem Steinkai von Saint-Malo den Schwur der Kapitäne ab, vor zwei kleinen Karavellen von sechzig Tonnen, unter einem bedeckten bretonischen Himmel.

Die Insel der Apponatz



Am 21. Mai 1534 gehen die Seeleute auf der Vogelinsel vor Neufundland an Land, inmitten von Kolonien von Riesenalken (in frühen Berichten oft „Pinguine“ genannt) und Basstölpeln, die die weißen, von der Brandung umtosten Klippen bedecken.

Das Land, das Gott Kain gab



Juni 1534. Die Schiffe fahren an der Küste Labradors entlang, kahles, felsiges Land, das von Nebel und Möwen heimgesucht wird, so öde, dass Cartier es mit dem Land vergleicht, das Gott Kain gab.

Der Tauschhandel in der Chaleur-Bucht



Juli 1534. In der Chaleur-Bucht tauschen französische Seeleute und Mi'kmaq Messer und Eisenwaren gegen Pelze, während die Wilden vor Freude tanzen und sich Meerwasser über den Kopf gießen.

Kapitel 1: Der Schwur von Saint-Malo

1534

Der Hafen von Saint-Malo hallte noch von den letzten Abschiedsworten wider, als Herr Charles de Mouy, Ritter, Herr von la Milleraye und Vizeadmiral von Frankreich, zweiter Mann des Admirals in der Marine des Königs, heraufkam, um unsere Schwüre entgegenzunehmen. Vor ihm schworen der Kapitän, die Maate und alle Gefährten der beiden Schiffe, einer nach dem anderen, sich im Dienst des Königs gut und redlich zu verhalten, gemäß der Aufgabe, die uns übertragen worden war. Als die Worte gesprochen waren, hielt uns nichts mehr auf dem Boden Frankreichs.

Wir stachen am zwanzigsten Tag des April dieses Jahres eintausendfünfhundertvierunddreißig in See, mit unseren beiden Schiffen von je etwa sechzig Tonnen. Jedes zählte einundsechzig Mann an Bord. Das Wetter war uns günstig, und wir setzten die Segel geradewegs nach Westen. Am zehnten Tag des Mai erhob sich Neufundland vor uns: Wir gingen bei Kap Bonavista an Land, auf achtundvierzigeinhalb Grad Breite.

Doch die große Menge an Treibeis, die längs dieser Küste dahintrieb, versperrte uns den Weg. Wir mussten in einem Hafen namens Sainte-Catherine Zuflucht suchen, etwa fünf Lieues südsüdwestlich des Kaps: Jede Lieue misst bei uns ungefähr viertausend Schritt, also etwa vier Kilometer. Wir blieben dort zehn volle Tage, warteten auf die Rückkehr guten Wetters und brachten unsere Barken in Stand. Am einundzwanzigsten Tag des Mai, als sich ein Westwind erhoben hatte, verließen wir diesen Hafen und wurden nach Norden getragen, eine Viertelstrich nordöstlich von Kap Bonavista, bis zur Vogelinsel.

Diese Insel erschien uns ganz von einem Feld aus zerbrochenem Eis umgeben, in tausend Stücke zersplittert, die ihre Ufer umschlossen. Sie misst kaum mehr als eine Lieue im Umfang, und doch würde niemand, der es nicht mit eigenen Augen gesehen hat, die Zahl der Vögel glauben, die sie bedecken. Man könnte meinen, man habe sie dort von Hand aufgehäuft; und es gibt noch hundertmal mehr, die in der Luft kreisen und auf dem Wasser ringsum treiben, als auf dem Land selbst Platz fänden. Ein Teil von ihnen ist groß wie Gänse, schwarz und weiß, mit einem Schnabel wie dem eines Raben. Diese verlassen das Meer niemals und können sich nicht in den Himmel erheben, denn sie haben nur kleine Flügel, nicht größer als die Hälfte einer Hand; doch mit diesen Stummeln schwimmen sie unter Wasser ebenso flink, wie andere Vögel die Luft durchschneiden. Und sie sind so fett, dass es ein Wunder ist. Wir nennen sie Riesenalke (in frühen Berichten oft „Pinguine“ genannt), eine Art, die heute ausgestorben ist. Trotz des Eisfeldes gelangten unsere beiden Barken bis zur Insel und beluden sich binnen einer halben Stunde mit ihnen, wie man Steine laden würde. Jedes unserer Schiffe ließ vier oder fünf Fässer davon einsalzen (jene Tonnen, in denen man das Fleisch im Salz aufbewahrt), ungerechnet jene, die wir frisch verzehrten.

Es findet sich dort auch eine andere Art von Vögeln, kleiner, die sich in der Luft und im Wasser bewegen und die man Lummen nennt: Sie drängen sich zusammen und nisten auf der Insel unter den größeren. Wieder andere, größer und ganz weiß, halten sich abseits in einem Teil der Insel auf; diese sind sehr schwer zu nähern, denn sie beißen wie Hunde, und man nennt sie Basstölpel. Obwohl die Insel vierzehn Lieues vom Festland entfernt liegt, schwimmen die Bären vom großen Land aus bis dorthin, um sich an diesen Vögeln zu sättigen. Unsere Leute überraschten einen, groß wie eine Kuh und weiß wie ein Schwan, der vor ihnen ins Meer sprang und entkam. Am folgenden Tag, dem Pfingsttag, als wir Kurs auf das Land nahmen, trafen wir denselben Bären mitten auf dem Wasser wieder, der ebenso schnell dem Ufer zustrebte, wie wir unter Segeln fuhren. Sobald wir ihn erblickten, nahmen wir mit unseren Barken die Verfolgung auf und ergriffen ihn mit Gewalt. Sein Fleisch schmeckte so gut wie das einer zweijährigen Färse, einer jungen Kuh, die noch kein Kalb geworfen hat.

Am Mittwoch, dem siebenundzwanzigsten Tag desselben Monats, erreichten wir den Eingang der Burgenbucht (Straße von Belle Isle), jener Meerenge, die Neufundland vom Land Labrador trennt. Der Wind stand uns entgegen, und das Eis war noch zahlreich. Wir waren gezwungen, in einen Hafen nahe diesem Eingang einzulaufen, genannt Rapont, wo wir eingeschlossen blieben, ohne hinausfahren zu können, bis zum neunten Tag des Juni. An diesem Tag stachen wir mit Gottes Hilfe wieder in See, um weiterzuziehen. Rapont liegt auf einundfünfzigeinhalb Grad Breite.

Kapitel 2: Die Vogelinsel

1534

Die Vogelinsel

Am zehnten Tag des Juni führten wir unsere Schiffe in den Hafen von Brest, um dort Wasser und Holz zu fassen. Diese Küste hatte ich mir bereits gut eingeprägt. Von Cap-Rouge bis zum Degrat, der Landspitze, die den Eingang der Bucht markiert, verläuft das Land von Kap zu Kap, Nord-Nordost und Süd-Südwest, gesäumt auf seiner ganzen Länge von Inseln, die so dicht aneinandergedrängt liegen, dass man nur durch enge Wasserrinnen zwischen ihnen hindurchkommt. Dennoch bietet dies gute Häfen. Rapont und Degrat liegen auf der höchsten dieser Inseln, und von ihrem Gipfel aus erblickt man die beiden schönen Inseln nahe Cap-Rouge, fünfundzwanzig Lieues entfernt (eine Lieue entsprach bei Cartier rund vier Kilometern).

Wer in den Rapont einlaufen will, hat die Wahl zwischen zwei Durchfahrten, der einen im Osten, der anderen im Süden. Doch hüte er sich wohl vor der östlichen Landspitze: Dort gibt es nur Untiefen und überflutetes Land. Man muss die westliche Insel entlangfahren, in einem halben Kabellängenabstand vom Ufer oder mehr, und danach

Kurs auf Süden halten, und man muss sich zudem vor den drei Untiefen hüten, die im Fahrwasser im Osten unter Wasser schlummern, jenen seichten Riffen, die einem Rumpf den Boden aufreißen, ohne dass man sie sieht. Der Grund dort ist gut, drei oder vier Klafter tief (ein Klafter entsprach bei Cartier rund 1,6 Metern, während das traditionelle deutsche Klafter je nach Region eher 1,8 bis 2 Meter maß).

Sobald wir ausgerüstet waren, umrundeten wir die Bucht. Am Tag des heiligen Barnabas, der auf den elften fällt, brachen wir nach der Messe mit den Barken (kleinen Booten) jenseits des Hafens nach Westen auf, um zu erkunden, welche Häfen es dort gab. Wir fuhren mitten durch Inseln, so zahlreich, dass man sie nicht zählen konnte, die sich über fast zehn Lieues jenseits von Brest erstrecken. Wir verbrachten die Nacht auf einer von ihnen. Der Boden war bedeckt mit Eiern, und zwar mit Enteneiern, von den Weibchen der Ente, sowie mit Eiern anderer Vögel, die dort zu Tausenden nisten, und wir legten uns einen Vorrat davon an. Diese Inseln nannten wir *Toutes Îles*, da wir sie nicht einzeln benennen konnten.

Am folgenden Tag, dem zwölften, zogen wir weiter voran. Am Ende des Archipels öffnete sich ein guter Hafen, den wir *Saint-Antoine* nannten. Ein oder zwei Lieues weiter drang ein kleiner, sehr tiefer Fluss nach Süd-Südwest zwischen zwei hohen Ländern vor: wieder ein guter Hafen, wo wir ein Kreuz errichteten und ihn *Saint-Servan* nannten. Im Südwesten, etwa eine Lieue entfernt, erhob sich ein rundes Eiland, geformt wie ein Backofen, umgeben von einigen kleineren, das als Landmarke dient, um diese Häfen wiederzuerkennen. Zehn Lieues weiter fanden wir einen größeren, lachsreichen Fluss, den wir Fluss Saint-Jacques nannten.

Dort erblickten wir ein großes Schiff. Es kam aus La Rochelle und hatte die ganze Nacht damit verbracht, den Hafen von Brest zu suchen, wohin es zum Fischfang wollte, ohne noch zu wissen, wo es sich befand. Wir gingen mit unseren Barken an Bord und geleiteten es in einen anderen Hafen, eine Lieue weiter westlich als der Fluss Saint-Jacques. Diesen Hafen halte ich für einen der besten der Welt; wir nannten ihn den Hafen Jacques-Cartier.

Wäre das Land so viel wert wie seine Häfen, so wäre dies ein Segen. Doch davon kann keine Rede sein. Statt Neufundland sollte man es Steine und schreckliche, roh belassene Felsen nennen. Auf dieser gesamten Nordküste, wo ich an vielen Stellen an Land ging, habe ich nicht so viel guten Boden gesehen, um damit eine Karre zu füllen. Außer in Blanc-Sablon nichts als Moos und verkrüppeltes Gehölz. Kurz, ich halte dies für das Land, das Gott dem Kain gab, den verfluchten und unfruchtbaren Anteil des ersten Mörders.

Dennoch gibt es dort Menschen, von recht ansehnlicher Statur, doch scheu, und Wilde. Sie binden ihr Haar oben auf dem Kopf zu einem gedrehten Heubüschel zusammen, das sie mit einem Dorn oder etwas Ähnlichem, das sie hindurchstecken, festhalten, und stecken Vogelfedern hinein. Männer und Frauen kleiden sich in Tierhäute; doch die Frauen sind stärker bedeckt, enger in ihre Häute gehüllt und am Körper gegürtet. Sie bemalen ihren Körper mit gegerbten Farben, jenem Rotbraun, das Leder hat. Sie besitzen Barken aus Birkenrinde, mit denen sie aufs Meer hinausfahren und zahlreiche Seewölfe fangen, jene Robben, von denen sie leben. Beim Anblick begriff ich, dass dies nicht ihre eigentliche Heimat war: Sie kommen aus wärmeren Ländern zu dieser Jagd und für die anderen Dinge, die sie benötigen.

Am dreizehnten Tag, bei gutem Wetter, kehrten wir mit unseren Barken an Bord zurück, um in See zu stechen. Am Sonntag, dem vierzehnten, ließen wir die Messe singen. Am Montag, dem fünfzehnten, lichteten wir den Anker vor Brest und setzten Kurs auf Süden, um das Land zu erkunden, das wir jenseits, hinter zwei Inseln, sahen. Als wir zur Mitte der Bucht gelangten, erkannten wir, dass es festes Land war, das ein großes Doppelkap zeigte, das eine über dem anderen: Deshalb nannten wir es Kap Double. In der Mitte der Bucht loteten wir hundert Klafter und fanden schlammigen Grund; bei fünf oder sechs Lieues vierzig Klafter. Von Brest bis zu diesem Kap beträgt die Überfahrt etwa zwanzig Lieues, und das Land verläuft Nordost und Süd-Südwest, ein Viertel zwischen Nord und Süd.

Am folgenden Tag, dem sechzehnten des Monats, fuhren wir die Küste entlang nach Südwest, ein Viertel gen Süden, über etwa fünfunddreißig Lieues vom Kap Double aus. Dort erhoben sich sehr hohe und Furcht erregende Berge, zerklüftet und ausgehöhlt; einer von ihnen glich einer Scheune, und wir nannten diesen Ort *die Monts des Granges*. Zwischen diesen Höhen und dem Meer erstreckte sich niedriges Land. Den ganzen Tag über hatten Nebel und Dunkelheit uns den Rest der Küste verborgen. Erst am Abend öffnete sich im Land eine Lücke, wie die Mündung eines Flusses, zwischen den Monts des Granges und einem Kap, das im Süd-Südwesten lag, etwa drei Lieues von uns entfernt.

Wer diese Route noch einmal fahren will, für den gilt Folgendes. Von der Landspitze des Degrat aus, um in die Bucht einzulaufen, steuert man West, ein Viertel gen Nordwest, und umrundet zwei Inseln, die an Backbord bleiben, auf der linken Seite, wenn man nach vorn blickt. Die erste liegt drei Lieues von der Landspitze entfernt; die zweite, flach und niedrig, scheint mit dem großen Land verbunden

zu sein und liegt sieben Lieues von der ersten entfernt: Ich nannte sie *Sainte-Catherine*. Man halte ihr weiten Abstand, denn im Nordosten, eine Viertellieue entfernt, liegen Riffe und schlechte Untiefen. Von Sainte-Catherine bis zum Hafen der *Chasteaux* sind es fünfzehn Lieues, Nord-Nordost und Süd-Südwest; vom Hafen der Chasteaux zum Hafen der *Buttes*, der das nördliche Land der Bucht bildet, zwölfeinhalb Lieues; und zwei Lieues von den Buttes entfernt liegt der Hafen der *Baleine*. Quer durch diesen Hafen, im Drittel der Bucht, lotet man achtunddreißig Klafter, schlammigen Grund.

Von der Baleine aus fährt man West-Südwest bis Blanc-Sablon, wobei man sich vor einer Untiefe hütet, die im Südosten an die Oberfläche tritt und die man aus der Ferne für ein Boot halten könnte. Drei Lieues seewärts öffnet sich eine Bucht ohne Schutz vor Süden oder Südosten, und im Süd-Südwesten dieser Bucht liegen zwei Inseln: die *Île de Bois* und die Vogelinsel. Auf letzterer nisten in großer Zahl Lummen und Papageitaucher (jene Vögel mit rotem Schnabel und roten Füßen, die ihre Baue wie Kaninchen graben). Hinter einem Kap, eine Lieue von Blanc-Sablon entfernt, findet man einen Hafen und eine Durchfahrt namens *les Islettes*, die mehr wert sind als Blanc-Sablon und wo der Fischfang reich ist. Von den Islettes zum Hafen von Brest, in derselben Richtung, zehn Lieues. Brest liegt bei einundfünfzig Grad, vierzig Minuten und fünfundfünfzig Sekunden Breite, inmitten von Inseln; und entlang der Küste, mehr als drei Lieues seewärts, gibt es nur niedrige Inseln über mehr als zwölf Lieues hinweg, über die hinweg man die Hochländer erblickt.

Kapitel 3: Die Küste, die Gott Kain gab

1534

Die Küste, die Gott Kain gab

Das letzte Kap, das wir hinter uns ließen, war oben ganz zerfressen, und unten lief es zum Meer hin in eine Spitze aus, die von der Dünung ohne Unterlass geschlagen wurde; aus diesem Grund nannten wir es Kap Pointu. Nördlich davon, eine Lieue entfernt (eine Lieue entspricht bei Cartier etwa vier Kilometern), lag eine flache Insel wie ein grauer Strich auf dem Wasser. Wir wollten diese Einfahrt erkunden und sehen, ob sich dort ein guter Ankerplatz verbarg, ein Hafen, in dem man Schutz finden konnte; also strichen wir die Segel und verbrachten die Nacht dort, den Tag erwartend.

Er kam nicht, wie wir gehofft hatten. Am nächsten Tag, dem siebzehnten Juni, zog sich der Himmel im Nordosten zusammen und brach in einem Sturm über uns herein. Wir mussten beidrehen, laufen und uns unter Sturmsegel halten, jenes Manöver, bei dem man die Segelfläche verringert, um dem Wind standzuhalten, ohne noch vorwärtszu-

kommen, das Schiff geneigt und gegen die See gestemmt. Der Sturm trieb uns siebenunddreißig Lieues nach Südwesten ab, bis wir uns am Donnerstagmorgen vor einer Bucht wiederfanden, die mit runden Inseln übersät war. Sie waren so schön gerundet, dass man sie von weitem für jene hohen steinernen Taubentürme hätte halten können, wie man sie auf dem Land errichtet; wir nannten sie daher die Taubenschläge und die Bucht Baie Saint-Julien. Von dort erhob sich, sieben Lieues weiter südlich, ein Viertel nach Südwesten, ein Kap, das wir Kap Royal nannten; und westsüdwestlich davon noch ein weiteres, unten zerfressen und oben rund, mit einer niedrigen Insel eine halbe Lieue nördlich davon. Dieses nannten wir Kap de Latte. Zwischen beiden erstreckten sich niedrige Länder, und über ihnen erahnte man in der Ferne sehr hohes Land, durchzogen von Einschnitten, in denen offenbar Flüsse liefen.

Zwei Lieues vor Kap Royal ergab das Lot zwanzig Klafter Tiefe (ein Klafter entspricht bei Cartier etwa 1,6 Metern), und dort tat sich das ergiebigste Fanggebiet für großen Kabeljau auf, das man sich denken kann. Während wir auf unseren Gefährten warteten, der sich verspätete, warfen wir zum Zeitvertreib die Leinen aus: In weniger als einer Stunde waren mehr als hundert Kabeljau an Bord. Das Meer, das uns einen Hafen verweigerte, schenkte uns dies mit vollen Händen.

Am nächsten Tag, dem achtzehnten, kam der Wind wieder von vorn und blies hart. Wir kehrten zum Kap Royal zurück in der Hoffnung, dort einen Schutz zu finden, und ließen die Barken zu Wasser, um die Küste zwischen diesem Kap und dem Kap de Latte zu durchsuchen. Hinter den niedrigen Ländern öffnete sich eine große, sehr tiefe Bucht, übersät mit Inseln; im Süden schlossen diese niedrigen Länder sie ab und bildeten eine Seite der Einfahrt, während Kap Royal die andere bildete. Doch diese niedri-

gen Länder erstreckten sich mehr als eine halbe Lieue weit ins Meer hinaus, flach und mit schlechtem Grund, und mitten im Durchgang lag eine Insel. Die Bucht liegt auf achtundvierzigeinhalb Grad Breite. Auch an diesem Tag fanden wir keinen Hafen, um uns niederzulassen, und mussten die Nacht auf offener See halten, das Kap im Westen, das Schiff der See überlassen.

Es blieb nicht bei einer Nacht. Von diesem Tag an bis zum dreiundzwanzigsten, dem Vorabend von Sankt Johannis, wurden wir von Sturm, Gegenwind und einem Nebel hin- und hergeworfen, der uns wie eine Mauer umschloss. Kein Land, kein Anhaltspunkt. Wir mussten bis zum Tag des heiligen Johannes warten, dem vierundzwanzigsten Juni, damit endlich eine Küste erschien. Sie lag im Südosten von uns; nach unserer Schätzung befand sie sich etwa fünfunddreißig Lieues südwestlich von Kap Royal. Das Wetter blieb neblig und feindselig, und wir konnten uns ihr nicht nähern. Doch weil es sein Tag war, gaben wir diesem nur flüchtig erblickten Kap den Namen Kap Saint-Jean und ließen es hinter dem Nebel zurück, ohne dort den Fuß an Land gesetzt zu haben.

Am nächsten Tag, dem fünfundzwanzigsten, blieb das Wetter schlecht, dunkel und windig. Wir liefen einen Teil des Tages westnordwestlich, legten uns dann am Abend bis tief in die Nacht quer zum Wind, ehe wir erneut aufbrachen, als der Wind auf Nordwest gedreht hatte. Als wir sodann fünfzehn Lieues nach Südwesten segelten, sahen wir drei Inseln auftauchen. Zwei von ihnen, klein, erhoben sich steil wie Mauern, senkrecht, unmöglich zu erklimmen; ein schmaler Kanal schlängelte sich zwischen ihnen hindurch. Und alle waren so voller Vögel wie eine Wiese voller Gras: Sie nisteten bis tief in die Felsen hinein. Die größte war ganz weiß von Basstölpeln, jenen Vögeln, größer als Gänse; eine andere trug ebenso viele, die dritte wimmelte

von Lummen, und am Fuß dieser standen noch mehr Lummen und große Riesenalke, ähnlich jenen, unter denen wir schon auf der Vogelinsel ein Blutbad angerichtet hatten. Wir gingen auf der kleinsten an Land und töteten mehr als tausend von ihnen; wir beluden die Barken mit allem, was wir wollten, und man hätte in einer Stunde dreißig damit füllen können. Diese Inseln nannten wir Îles de Margaux.

Fünf Lieues weiter westlich erwartete uns eine weitere Insel, etwa zwei Lieues lang und ebenso breit. Wir machten dort für die Nacht halt, um Wasser und Holz zu fassen. Sie war von Sand gesäumt und lag auf schönem Grund, wo man überall auf sechs bis sieben Klafter Tiefe fuhr, und es war das schönste Land, das wir bisher gesehen hatten: Ein einziger Morgen davon war meinen Augen mehr wert als ganz Neufundland. Schöne Bäume bedeckten sie, Wiesen, Felder mit wildem Weizen, blühende Erbsen, so dicht und so schön, wie ich sie nie in der Bretagne gesehen hatte, als hätte sie ein Bauer selbst gesät. Es wuchsen dort in Fülle Johannisbeersträucher, Erdbeeren und rote Rosen wie jene aus Provins, Petersilie und andere gute Kräuter von kräftigem Duft. Ringsumher streiften große Tiere umher, großen Ochsen ähnlich, die im Maul zwei Zähne wie Elefantenstoßzähne tragen und im Meer leben. Eines schlief an Land, am Rand des Wassers; wir schoben die Barken heran, um es zu fangen, doch kaum waren wir bei ihm, warf es sich in die Flut und verschwand. Wir sahen dort auch Bären und Füchse. Diese Insel nannten wir Brion-Insel.

In der Umgebung liefen starke, regelmäßige Gezeitenströmungen nach Südosten und Nordwesten. Nach dem, was ich gesehen habe, vermute ich, dass es irgendeine Durchfahrt zwischen Neufundland und dem Land der Bretonen gibt, jenem Cap-Breton, das unsere Fischer bereits aufsuchen; und sollte sich dies im Verlauf dieser Reise

bestätigen, wäre das eine große Abkürzung, an Zeit wie an Weg. Vier Lieues von der Insel entfernt schloss ein schönes Kap den Horizont ab: Wir nannten es Kap du Dauphin, denn dort beginnt das gute Land.

Am siebenundzwanzigsten Juni fuhren wir an dieser Küste entlang, die ostnordöstlich und westsüdwestlich verläuft. Von weitem scheint sie nichts als Dünen zu sein, so niedrig und sandig sind ihre Länder. Der Wind kam gerade von dort, uns genau entgegen, und wir konnten weder anlegen noch an Land gehen; wir begnügten uns damit, ihr an diesem Tag etwa fünfzehn Lieues weit zu folgen.

Am nächsten Tag folgten wir ihr noch zehn Lieues weit, bis zu einem Kap aus rotem, ganz zerfressenem Land. Diesseits davon öffnete sich eine Bucht, die sich nach Norden hineinzog, über flaches Land, wo ein Streifen aus Sand und Steinen das Meer von einem Teich trennte. Von diesem Kap bis zu einem anderen waren es vier Lieues: Zwischen beiden bildete das Land einen Halbkreis, gesäumt von Sandbänken, die wie ein Graben angeordnet waren, und dahinter erstreckten sich Sümpfe und Teiche, so weit das Auge reichte. Vor dem ersten Kap drängten sich zwei kleine Inseln an die Küste; fünf Lieues vom zweiten entfernt, nach Südwesten, erhob sich einsam eine sehr hohe, spitze Insel, die wir Alezay nannten. Das erste Kap nannten wir Kap Saint-Pierre, weil wir am Tag dieses Heiligen dort ankamen.

Von der Brion-Insel bis dorthin war der Grund durchgehend schöner Sand geblieben, und das Lot fiel regelmäßig, je näher man dem Land kam: fünfundzwanzig Klafter bei fünf Lieues, zwölf bei einer Lieue, sechs ganz nahe am Ufer, überall auf sauberem Grund. Da wir diese Gegend genauer erkunden wollten, strichen wir die Segel und legten das Schiff quer, um sacht abzutreiben.

Ende der Leseprobe

Sie haben soeben die ersten Seiten gelesen von
Reisetagebücher in Neufrankreich

Die ganze Reise erwartet Sie, als Taschenbuch und E-Book:

itinerarium-books.com/de/buecher/jacques-cartier-reisetagebucher-neufrankreich/

Itinerarium Éditions · itinerarium-books.com