

A barátságos vademberek Szamojédok és lappok Gerrit de Veer 1598-as leírásában

PUSZTAI Gábor

Debreceni Egyetem
gpsztai@unideb.hu

Bevezetés

1598 márciusában, Amszterdamban jelent meg Cornelis Claesz¹ nyomdásznál és könyvkiadónál egy könyvecske, melynek címe *Waerachtighe beschryvinghe van drie seylagien, ter werelt noyt soo vreemt ghehoort* [Három hajóút igaz története, sohasem hallott furcsaságokkal] volt. A könyv szerzője Gerrit de Veer.

A könyvkiadó és nyomdász Cornelis Claesz (1564 körül–1609) akkoriban a legismertebb amszterdami könyvkiadók közé tartozott, aki útleírások, atlaszok és térképek kiadására specializálódott. Ő adta ki korábban az enkhuiseni tengerész, kormányos Lucas Jansz Waeghenaer (1533–1606) *Thresoor der Zeevaart* [A hajózás kincsestára] című hatalmas sikerű könyvét 1592-ben, melyben az akkori tengerészeti és navigációs tudást gyűjtötte össze, az elsősorban Európán kívüli területekre vonatkozóan. Az ő kiadójánál jelent meg 1594-ben az *Enckhuizer Zeecaertboeck* [Enkhuiseni tengerészeti térképek könyve] című atlasz és 1598-ban az első, Hollandiában nyomtatott világatlasz is, *Caert-Tresoor* [Térképek kincsestára] címmel, ez utóbbit a kor tudós térképészeivel, Petrus Planciusszal (1552–1622), Jacobus Hondiusszal (1563–1612) és Petrus Kaeriusszal (1571–1646) közösen adta ki Claesz. Ugyancsak Claesz gondozásában jelent meg 1595-ben a holland kereskedő és tengerész, Jan Huygen van Linschoten (1563–1611) *Reys-gheschrift van de navigatien der Portugaloyzers in Orienten* [A portugálok keleti hajóútjairól szóló útleírás], valamint 1596-ban az *Itinerario, Voyage ofte schipvaart*

¹ A név Claesz a Claeszon rövidítése, mely a korban szokásos apai név. A fiúgyermek általában apja keresztnévét kapta a *zoon* [’fia’] toldalékkal. Hollandiában gyakran nem írták ki a *zoon* végződést a név után, csupán egy *z*-vel rövidítették, olykor ponttal a végén.

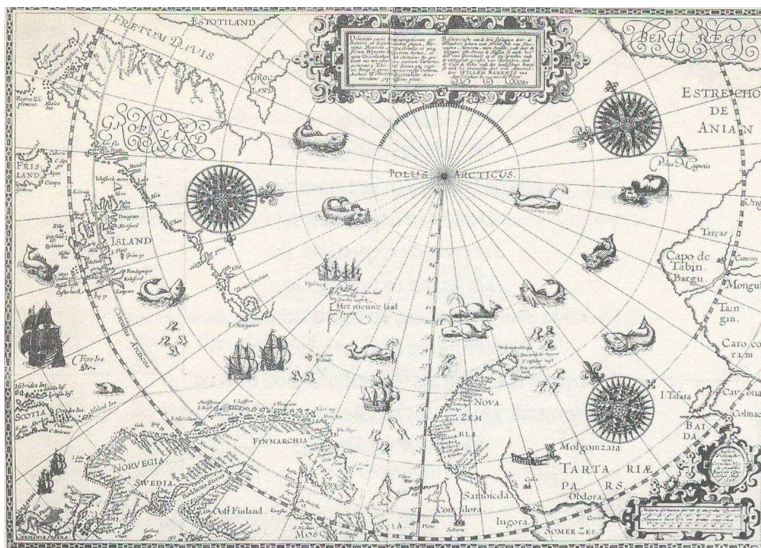
van Jan Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien [Útleírás avagy Jan Huygen van Linschoten hajóútja Keletre, vagyis a Portugál Indiákra] című írása, melyek segítségével a holland hajósok végül sikeresen jutottak el Ázsiába. 1595-ben szintén Claesz kiadójánál jelent meg a spanyol püspök, Jan Gonzales van Mendoza (eredetileg Juan Gonçalés de Mendoce 1545–1618) Kínáról szóló leírása holland nyelven, *De historie ofte beschrijvinghe van het groote rijck van China* [A nagy Kínai Birodalom története avagy leírása] címmel.



Gerrit de Veer Amszterdamban megjelent könyvének 1598-as első kiadása. A metszetekkel gazdagon illusztrált kötet már a címlapon, szinte képregényszerűen tudatta az olvasóval, milyen kalandokon mentek keresztül a holland felfedezők.

Az 52 éves, abban a korban már idősnek számító Claesz tehát befutott könyvkiadó, sikeres vállalkozó volt 1598-ban, mikor De Veer könyve megjelent. Gerrit de Veer (1570 k.–1598 u.) nem számított ismert szerzőnek, 1598 előtt semmilyen más műve nem jelent meg, Claesz mégis vállalta a könyv kiadását (Roepert – Wildeman 2004: 31). De Veer életéről keveset tudunk, de annyi bizonyos, hogy egy tehetős amszterdami értelmiségi családból származott. Apja, Ellert de Veer amszterdami jegyző volt, de könyvkiadóként és nyomdászként is működött. Bátyja, Albert de Veer jogász volt, Amszterdam város jogtanácsosaként dolgozott. Gerrit navigációt tanult, de nem volt tenzerész. A húszas éveinek közepén járó, jó családból származó amszterdami

fiatalember nagy valószínűséggel titkárként vagy kereskedőként kísérte el a kor egyik leghíresebb holland tengerészét, Willem Barentszet északi expedícióira (Roepel – Wildeman 2004: 31). A kérdés persze az, hogy mit kerestek a holland hajósok az északi vizeken a 16. század végén, amikor javában dúlt a holland függetlenségi küzdelem, az ún. Nyolcvanéves Háború (1568–1648), melyben az önállóságra vágyó hét holland tartomány élet-halál harcát vívta Európa legerősebb katonai nagyhatalmával, a Spanyol Királysággal.²



Willem Barentsz térképe az Északi sarkról. A térkép Barentsz halála után, 1598-ban jelent meg és világosan mutatja a holland felfedező néhány alapvető tévedését. Barentsz feltételezte, hogy a sarki tengerek jégmentesek, ezért hajózhatók. A térképen látható az is, hogy Barentsz Novaja Zemlját a legendás Tabin-fok és a Skandináv félsziget között félúton feltételezi. A valóságban a Tabin-fok és a Kína felé vezető Anian-szoros sokkal messzebb van Novaja Zemljától.

² A hollandok nemcsak Észak-Oroszország tengeri útvonalainak felfedezésében, hanem az oroszországi finnugor írásbeliség megteremtésében is jeleskedtek. Az első mordvin és cseremis nyelvemlékek egy holland politikus, a későbbi amszterdami polgármester Nicolaes Witsen (1641–1717) nevéhez fűződnek, aki 1664 és 1667 között Moszkvában, a holland követség munkatársaként az akkori orosz birodalom népeiről gyűjtött néprajzi és nyelvi információkat. Fő műve: *Noord en Oost Tartarje, ofte bondigh ontwerp van eenige dier landen, en volken, zo als voormaels bekent zyn geweest* [Észak és Kelet Tatárország, avagy eme országoknak és népeknek rövid leírása, ahogyan korábban ismertük őket] című 1692-es munkájában szerepel egy 324 szavas holland–mordvin szójegyzék, a második, 1705-ös kiadásában pedig egy cseremis Miatyánk-fordítás (részletesebben: Maticsák 2012: 17–19, 39–56; van Pareren – Blokland 2018: 289–303).

Európa fuvarosai

A 16. században a holland kereskedők lettek „Európa fuvarosai”. A Hollandiában előállított saját exporttermékeik (textil, sör, sajt, vaj, hal) mellett főleg az igen jövedelmező közvetítő kereskedeleméből éltek (Blom – Lamberts 2006: 118–119). A balti-tengeri kikötőkből már a 14. század közepétől elsősorban gabonát (főleg rozst és búzát Königsberg és Danzig/Gdańsk kikötőiből), sört (Hamburgból), fát (Norvégiából hajóépítéshez, építkezéshez), sót (abban a korban a legfontosabb tartósítószer) és halat szállítottak. A 15. században maguk mögé szorították a Hanza-városokat, és a 16. században elosztópiacot [stapelmarkt] hoztak létre Amszterdamban. Ezt a vezető pozíciót a kedvező földrajzi fekvés, a felhalmozott tőke, a fejlett bankrendszer, a navigációs tudás, a tengerészeti tapasztalat és a gazdasági helyzet mellett a korábban elterjedt technikai újítások, mint az iránytű, a puskapor és a papír használata révén érték el. Emellett a sikerekhez nagyban hozzájárult egy új holland kereskedelmi hajótípus, a „fluit” [furulya] kifejlesztése 1590-ben. Ez feleannyiba került, mint a hasonló nagyságú hajók, és az irányításához harmadakkora (kb. 10 főnyi) legénység is elegendő volt (Mak 2001: 95).

A holland tengeri fuvarozás méreteit jól mutatja, hogy a 16. században a Balti-tenger bejáratán, a Dánia és Svédország közötti tengerszoroson, a Sonton áthaladó hajók több mint 70%-a holland volt (Jong 1999: 31). A hagyományos és rendkívül jövedelmező balti-tengeri kereskedelem [moedernegotie] a 16. századtól kibővült olyan területekkel is, mint Oroszország, Franciaország, a Földközi-tenger (főleg a levantei kereskedelem), Nyugat-Afrika, Ázsia és Amerika. A behozott árukat (mint például fűszerek, drágakövek, bőrök, fémek, cukor, selyem, gyapjú stb.) a hollandok részben helyben értékesítették, részben más területekre szállították, hogy ott eladják (Gelderblom 2004: 167). A holland tengerentúli terjeszkedés kezdete a 16. század legvégére tehető és több tényező együttes hatásának köszönhető. Az egyik tényező egy aprócska kereskedelmi cikk, a bors volt.

Az európai fűszerkereskedelem

A hollandok a függetlenségi háború idején is kereskedtek az ellenséggel, a spanyolokkal és a portugálokkal is. Gabonát és fát vittek spanyol és portugál kikötőkbe, innen – elsősorban Lisszabonból – távol-keleti árukat, főként fűszereket szereztek be (Goor 1994: 16). Különösen a bors volt igen keresett cikk. A bors kelendősége két okra vezethető vissza. A 16. században az élelmiszerek, különösen a hús konzerválása nagy nehézségekbe ütközött. Ismerték ugyan a sózás, füstölés és szárítás technikáját, de ha a hús egyszer oszlásnak indult, kellemetlen szaga és íze miatt fogyasztásra alkalmatlanná vált. A

bozlásnak indult hús ízét csak egy módon lehetett kompenzálni: erős fűszerekkel, különösen a távoli vidékeken termő borssal. Ezért volt ez a keleti fűszer annyira keresett Európában: valamivel el kellett csapni a rothadó hús ízét (Dash 2005: 87).

A fűszerkereskedelem azonban nemcsak a gasztronómiai élvezetek elősegítését szolgálta, hanem a korabeli gyógyításban is nagy szerepet játszott. A szegfűszeg a fogfájás és a hasmenés ellenszereként volt ismert. Gyomor- és májpanaszok esetén a korabeli orvosok szemes bors rendszeres szedését írták elő, a szerecsendió pedig emésztésségítő hatásáról volt híres. Menstruációs panaszok esetén fahéjat szedtek, de fűszerkivonatokat használtak még terhesség-megszakítás céljára, vagy fogkrém helyett, a szájszag és az izzadt bőr szagának ellensúlyozására is. Olyan ma is ismert élvezeti cikketek, mint a kávé, tea, kakaó vagy dohány kezdetben szintén orvosságként használtak (Wennekens 2008: 10).

A fűszer-, különösen a borskereskedelem nagyon jövedelmezőnek számított. A 15. század közepén ugyan akár két évbe is beletelt, míg a bors az ázsiai termelőtől az európai fogyasztó asztalára került, de a fogyasztói ár a beszerzési árnak akár százszorosára is rúghatott. Az Ázsiában egy aranyért beszerzett borsmennyiség Európában száz aranyért kelt el, vagyis a kereskedőnek 10 000%-os haszna is lehetett (Dash 2005: 88).

Persze a gyakorlatban ez a haszon nem egyetlen ember vagy társaság zsebébe vándorolt, hanem több közvetítő kereskedő között oszlott meg. A 15. század közepéig a szokásos fűszerkereskedelmi útvonal a termelő szigetektől, kínai és jávai kikötőkön keresztül perzsa, arab és ázsiai kereskedők közvetítésével érkezett többek között Konstantinápolyba, Alexandriába, Antiochiába, Akkonba, Jaffába vagy Aleppóba, majd innen itáliai kikötőkbe, ahonnan Spanyolország, Franciaország, Hollandia és más európai országok piacára került (Dash 2005: 88). A megszokott, hagyományos kereskedelemben akkor állt be változás, mikor az oszmán terjeszkedés 1453-ban elérte Konstantinápolyt, és ezzel a szárazföldi karavánútvonalak egyik végpontja a megemelkedett adók és vámok miatt már nem volt vonzó kereskedelmi központ az itáliai kereskedők számára. Számos olasz kereskedő és bankár innen Spanyolországba és Portugáliába tette át székhelyét (Wennekens 2008: 44).

Az Ázsiába irányuló alternatív útvonalak keresése közben Kolumbusz 1492-ben eljutott a Bahamákra, Haitira, Kubába, majd később az amerikai kontinensre is, noha ő mindvégig abban a hitben volt, hogy Ázsiába érkezett meg. Ez a felfedezés a Portugália és Spanyolország közötti versenyfutás kezdetét jelentette, melynek célja Ázsia és a mesés Kína elérése volt (Brook 2009: 91). Az eredmény pedig az akkori ismert – és főleg az ismeretlen –

világ képletes felosztása lett. Ezt szentesítették az 1494-es tordesillasi szerződéssel, melynek értelmében a spanyolok és a portugálok egy észak-déli határvonal mentén (nyugati hosszúság 48° , ez a Zöldfoki-szigetektől 370 leuga³ nyugatra húzódott) osztoztak az akkor még ismeretlen zsákmányon. Az ettől a vonaltól nyugatra eső területek a spanyolok, a határtól keletre fekvő ismeretlen földrészek a portugálok érdekszférájába estek. A szerződést ugyan VI. Sándor pápa is szentesítette, de rajtuk kívül senki sem ismerte el ennek jogosságát. A tordesillasi szerződés alapján a portugálok csakhamar útnak indultak Afrika és az attól keletre eső, ismeretlen területek felé. Miután a portugál Vasco da Gama 1498-ban megkerülte Afrikát és kikötött India nyugati partján, új fejezet kezdődött az Ázsia és Európa közötti kereskedelemben. A portugálok így közvetlenül juthattak hozzá Ázsiában a fűszerekhez, s ez hatalmas üzlet volt. A portugáloknak érthető módon nem örültek az arab, indiai és török kereskedők, de a jól felfegyverzett portugál hajóknak köszönhetően az ázsiaiak nem tehettek semmit az európai konkurencia ellen. A portugálok értékes hajózási útvonalukat és navigációs tudásukat hétepecsétes titokként őrizték. Az Ázsiából Európába szállított fűszerek elosztóhelye Lisszabon volt. A portugálok itt adták el a keleti árut többek között holland kereskedőknek, akik aztán jelentős haszonnal értékesítették a fűszereket Európa nyugati részén.

Újabb változás majd száz év elteltével kezdődött, mikor a holland függetlenségi háború már javában folyt a spanyolok ellen. A spanyol és portugál király, II. Fülöp 1585-ben lezáratta a spanyol és portugál kikötőket és elkobozta az ott lévő külföldi hajókat. A holland kereskedők így nemcsak hajóikat veszítették el, de a továbbiakban nem tudták honnan beszerezni abban az időben igen kapós ázsiai árucikkeket (elsősorban a borsot) sem. Ezzel egy időben felszökött a bors európai ára, mivel – az angolok kalóztevékenységének köszönhetően – a portugálok sem tudtak elegendő mennyiséget behozni, Veneция pedig csupán csekély részben tudta pótolni a hiányt hagyományos, méregdrága forrásain keresztül. A spanyol armada 1588-ös, angolok elleni csúfos veresége után (130 spanyol hajóból csak 65 tért vissza, súlyosan megrongálódott állapotban) a hollandoknak már nem kellett nagyon tartaniuk spanyol flottától a tengereken. Ráadásul korábban, 1585-ben a spanyol csapatok elfoglalták Antwerpent, a kor legnagyobb atlanti kikötőjét, Európa (Párizs után) második legnagyobb városát (100.000 főnyi lakossággal). Az antwer-

³ 370 legua = kb. 2000 km. Leuga, leuca vagy gall mérföld eredetileg az egy óra alatt gyalog megtett utat jelölte, mely országonként nagyon változó volt, de hozzávetőlegesen 2-5 km közé esett. Itt egy legua 5,4 km-nek felel meg.

peniek fele elmenekült a városból. Elsősorban a tehetős (protestáns) kereskedők, értelmiségiek és művészek gondolták úgy, hogy előnyösebb lesz számukra egy másik városban letelepedni. Ez a másik város pedig legtöbbször valamelyik holland település volt. Ebben az időszakban jelentős számú flamand menekült érkezett Rotterdamba, Haarlembe, Middelburgbe, Leidenbe és Amszterdamba is. Az antwerpeniek nem nevezhetőek nincstelen menekülteknek. Jelentős mennyiségű tőkét, kereskedelmi tapasztalatokat, kapcsolati hálót, tudást és szakértelmet hoztak magukkal, melyből új hazájuk sokat profitált. Nélkülük elképzelhetetlen lett volna Hollandia arany évszázada (Jong 1999: 32). A másik nagyobb bevándorló csoport az 1595-ben érkezett szejfárd zsidók voltak, akik Portugáliából mentek Amszterdamba. Többek között gyémántcsiszolással és gyémántkereskedelemmel foglalkoztak. Amszterdam 16. század végére Európa legnagyobb zsidó közösségévé vált, több mint 10 000 zsidó élt az akkor 200.000 lakosú városban (Pusztai 2018: 146).

Alternatív útvonalak

A körülmények az 1590-es években nem voltak feltétlenül biztatóak a holland tengerentúli expanzió számára. A holland hajók 1585-ös elkobzása a spanyol és portugál kikötőkben csak egy volt a holland kereskedelem elleni ibériai támadások közül. A portugálok egyúttal igyekeztek a hollandokat kiszorítani az európai fűszerkereskedelemből és egy portugál (Ximenes), délnémet (Fugger, Welsler), valamint olasz és spanyol kereskedőházakból álló szindikátust helyzetbe hozni az európai piacon (Gaastra 2009: 11).

Az ázsiai fűszerekkel kereskedő hollandok tehát bajban voltak. Nemcsak a hajóik egy részét veszítették el, hanem a portugálok azon voltak, hogy teljesen kizárják őket ebből a nagyon jövedelmező üzletből. Közben pedig azt látták, hogy a kereslet egyre nő, a bors ára folyamatosan kúszik felfelé. A hollandok úgy gondolták, eljött az ideje, hogy saját kezükbe vegyék a kezdeményezést. A bors hazája, Ázsia rendkívül csábító, azonban eleinte nagyon távoli célnak tűnt. Megfelelő kereskedelmi és tengerészeti tapasztalatokkal a hátuk mögött, és részben az Antwerpenből Amszterdamba áramló tőke hatására, amely az anyagi háttérrel hivatott biztosítani, a 16. század végén holland kereskedők elhatározták, maguk fognak útra kelni és az ismeretlen vizeken eljutni az ázsiai fűszerek hazájába. A probléma csak az volt, hogy az útvonalról semmit sem tudtak. Azzal tisztában voltak, hogy Ázsia (vagy ahogy akkor nevezték, Kelet-India) tőlük nagyon messze, keleti irányban található, de hogy pontosan hol, és hogyan kell oda eljutni, azt nem tudták. A portugálok szigorúan őrizték az Ázsiába vezető tengeri útvonal titkát. Mégis voltak olyan vakmerő holland kereskedők, tengerészek, akik portugál szolgálatban

eljutottak Ázsiába, és titokban dokumentálták az utat. Feljegyzéseket készítettek és térképeket rajzoltak, majd hazatérve ezt a tudást megosztották honfitársaikkal. Ma ezt ipari kémkedésnek hívnánk. A leghíresebb „kém” közülük a már említett Jan Huygen van Linschoten volt, aki a portugál, déli irányú, Afrika megkerülésével Ázsiába vezető útvonalat írta le.

A hollandok azonban, ha csak lehet, el akarták kerülni a déli útvonalat, és a portugálokkal való találkozást a tengeren, ezért alternatív útvonalakat kerestek. Az egyik ilyen alternatív útvonal az úgynevezett északkeleti átjáró volt. Az elmélet megalkotója a híres földrajztudós és kartográfus Petrus Plancius volt. Plancius (eredeti neve Peter Platvoet – vagyis Lúdtalpas Péter – volt, de később a latinított nevén vált ismertté) Flandriában született 1552-ben, teológiát, történelmet és nyelveket tanult, majd Brüsszelben szolgált protestáns lelkészként. 1585-ben sok honfitársához hasonlóan Amszterdamba menekült, ahol lelkészi hivatala mellett kartográfusként, csillagászként és geográfusként tett szert országos, sőt nemzetközi hírnévre. Leghíresebb munkája egy világtérkép volt, melyet titkos portugál anyagok (Bartholomeo de Lasso térképei) alapján készített, és *Orbis Terrarum Typus De Integro Multis In Locis Emendatus* [Az egész földkerekség újabb, javított leírása] címen publikált 1590-ben. Plancius szerint az északkeleti átjáró előnye – amellett, hogy arra nem találkozhatnak a hollandok a portugál konkurenciával – az volt, hogy a klíma hűvösebb, tehát egészségesebb, emiatt az élelmszer és a víz nem romlik meg olyan gyorsan, és a feltételezés szerint ez az út sokkal rövidebb is, mint a portugálok által használt, Afrikát megkerülő, déli útvonal.

Nem a hollandok voltak azonban az egyetlenek, akik keresték az átjárót. Az angolok már a század közepétől kezdve kutatták az Ázsiába vezető északi útvonalat. Hugh Willoughby és Richard Chacelor 1553-ban keresték az átjárót, de a hideg és a jég megakadályozta őket az előrejutásban. Willoughby megfagyott, Chacelor eljutott Moszkváig és ott értékes kereskedelmi kapcsolatokat létesített, később megalapította a *Muscovy Company* kereskedelmi társaságot, mely az angolok észak-oroszországi kereskedelmének kezdetét jelentette. Az angolok továbbra is próbálkoztak az átjáró felkutatásával, de Novaja Zemljánál (Stephen Burrough 1556–57-es expedíciója),⁴ illetve a Kara-tengernél (Charles Jackman és Arthur Pet útja 1580-ban) nem jutottak tovább.

⁴ Az első lapp szavak nyomtatásban Burrough (1525–1584) útjának eseményeit feldolgozó, 1589-ben *The principal navigations...* címmel megjelent kötetben szerepelnek. Burrough hajótörést szenvedett, s több hónapra a kola-félszigeti (valószínűleg teri) lapok körében ragadt, itt gyűjtött 95 szót és kifejezést.

Az antwerpeni Philips Winterkoning (1542–1566) volt az első flamand kereskedő, aki Észak-Oroszországgal kereskedelmi kapcsolatot létesített. Az ígéretes vállalkozás Winterkoning halálával ért véget, akit 1566-ban a Kolai-öbölnél fekvő Kildin (Kilgyin) sziget közelében gyilkoltak meg társaival együtt. A gyilkosságban az angolok keze is benne lehetett, akik így próbálták meg kiiktatni a nemkívánatos konkurenciát (Spies 1994: 4).

Winterkoning után a szintén flamand Olivier Brunel (1552–1585) volt aktív a területen. Miután az angolok bevádolták az oroszoknál, hogy Brunel kém, évekre a jaroszlavi börtönbe zárták (Spies 1994: 4). Szerencséjére itt kapcsolatba került az orosz Sztroganov kereskedőcsaláddal,⁵ akiknek a megbízásából, szabadulása után, 1570 és 1576 között az Ob torkolatvidékén tevékenykedett. 1580-ban Brunel kereste meg a flamand kereskedőt, Balthasar de Moucheront (1552–1630) az északkeleti átjáró felkutatásának tervével (Wennekens 2008: 83). De Moucheron saját szervezésű expedíciót akart indítani. Terveit 1594-ben előadta a holland parlamentben is, mire az államérdekre való hivatkozással, De Moucheron heves tiltakozása ellenére, a holland állam saját hatáskörbe vonta az expedíció szervezését (Roeper – Wildeman 2004: 11).

Holland expedíciók északon

A hollandok felismerték, hogy ha sikerül egy új útvonalat találni Ázsiába, az nemcsak a saját kereskedelmüket lendítheti fel, hanem könnyen tönkretelheti a spanyolok és a portugálok kereskedelmét is. Ezzel pedig elvághatják az ellenség pénzügyi forrásait és Spanyolország nem tudná tovább finanszírozni az akkor már huszonhat éve tartó háborút a hollandok ellen. Tehát nem csupán egy kereskedelmi vállalkozásról volt szó, felcsillant a remény, hogy így térdre lehet kényszeríteni az ellenséget, elérni az ország függetlenségét és szabadságát.

Ilyen szellemben kezdődtek meg az expedíció előkészületei. Zeeland tartomány és Enkhuizen városa egy-egy, Amszterdam (Plancius tanácsára) két hajóval vett részt az expedícióban. Hogy pontosan hová indultak a hajók, maguk a szervezők sem tudták. A sarkkör környékének feltérképezése továbbra is problémás maradt. A híres kartográfus, a flamand Gerard Mercator

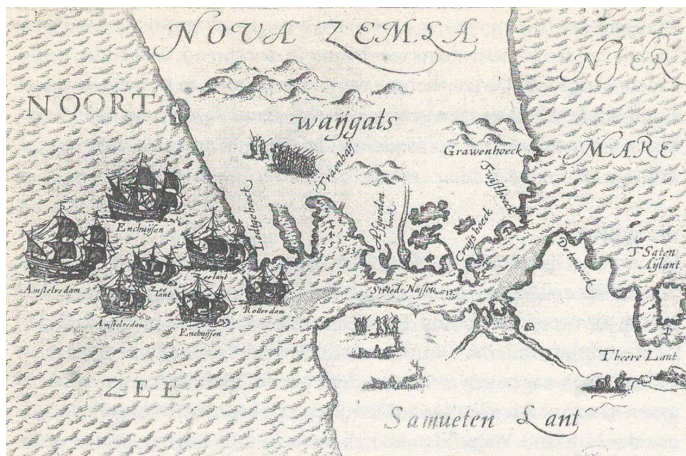
⁵ A Sztroganov a 16. század leggazdagabb orosz kereskedőcsaládjá vált, ők felügyelték többek között a mai Komi Köztársaság területén a sóleparlást és a prémkereskedelmet. Szibéria meghódításának első lépései is az ő nevükhöz fűződnek: ők finanszírozták Jermak kozák atamán szibériai hadjáratát (ennek finnugor vonatkozásait ld. Katona – Klima – Maticsák 2018: 14).

(1512–1594) 1594-ben (tehát az expedíció évében) megjelent térképén az Északi-sarkot még téves információk alapján lakott területként ábrázolta. Nem volt tehát túl sok megbízható ismeretük a korabeli térképészeknek és földrajztudósoknak erről a területről. Az általános vélekedés az volt, hogy Novaja Zemljától keletre nyílt tenger található, ahol a legendás Tabin-fokon (ma Cseljuskin-fok) túl déli irányba fordulva az Anian-szoros (a mai Bering-szoros, melynek névadója, Vitus Bering majd csak 1728-ban hajózik erre először) után csak karnyújtásnyira van Japán és Kína. Az út hosszát nagyságrendekkel alábecsülték. Az amszterdami, zeelandi valamint enkhuzeni tengerészek között ráadásul alapvető ellentét volt az útvonal tekintetében. Az amszterdamiak Plancius elmélete alapján azon a véleményen voltak, hogy Novaja Zemlját (amit a hollandok Nova Zemblának hívtak) észak felől kell megkerülni, mivel ott a meleg tengeri áramlatok miatt nincs jég és hajózható a tenger, viszont a szárazföld közelében sok a jég. Az enkhuzeniek (Van Linschoten vezetésével) nem hittek Plancius elméletében és a sziget déli csücskénél akartak kijutni a Kara-tengerre.

A hajók 1594. június 5-én indultak el Texel kikötőjéből Cornelis Cornelisz Nay vezetésével. Az amszterdami hajók Willem Barentsz parancsnoksága alatt, Plancius utasításait követve Novaja Zemlja északi csücske felé vették az irányt, de a jégtáblák sokasága megakadályozta őket a továbbjutásban, kénytelenek voltak visszafordulni. Bebizonyosodott, hogy Plancius tévedett. Az út egyetlen előnye az volt, hogy Barentsz feltérképezte Novaja Zemlja nyugati partvidékét. A zeelandi és enkhuzeni hajóknak több szerencsésük volt. Ők a sziget déli végénél a Vajgacs- (ma Kara-) szoroson keresztül elérték a Kara-tengert. Úgy gondolták, innen már szabad az út Ázsia felé. Szeptember 16-án visszatérve Amszterdamba jelentették, hogy megtalálták az északkeleti átjárót, a következő flottának már könnyű dolga lesz.

A második expedíció egy évvel később indult. 1595. július 2-án hét hajó hagyta el a texeli kikötőt északi irányban. (Három hónappal korábban Cornelis de Houtman parancsnoksága alatt egy négy hajóból álló flotta indult Ázsia felé a déli útvonalon. Elkezdődött a versenyfutás: melyik útvonalon érnek hamarabb Ázsiába a hollandok?) Az északi irányba induló hajók már nem egy felfedezőútra induló flotta volt, itt már biztosra vették, hogy eljutnak Ázsiába. Ezért egy hét hajóból álló kereskedelmi flottát indítottak útnak. Zeeland tartomány, Enkhuzen és Amszterdam két-két hajót küldtek, Rotterdam egyet. A flottaparancsnok, csakúgy mint az első expedíció során, Cornelis Cornelisz Nay volt, de Jan Huygen van Linschoten és Willem Barentsz is részt vett a második küldetésen. Van Linschoten tapasztalatait *Voyagie ofte schipvaert van by Noorden om langes Noorwegen* [Hajóút Északon, Norvé-

gia megkerülésével] című 1601-ben megjelent könyvében jegyezte fel. Plancius elméletét elvetették és Novaja Zemlját déli irányból akarták megkerülni. Itt, a Vajgacs-szorosnál került sor a szamojédokkal való személyes találkozásra.



A második expedíció során hét holland hajó indult útnak. A kép bal oldalán a hajókat küldő városok és tartományok is fel vannak sorolva. A hollandok a Kara-szorosban (melyet ők Nassau-szorosnak neveztek) Vajgacs szigetén szálltak partra, ahol váratlanul szamojédokkal találkoztak. Vélhetően ezért jelölik a térkép déli részén a területet „Samueten Lant”, vagyis Szamojédföld megnevezéssel.

Gerrit de Veer leírásában a következőket olvashatjuk:

1595. augusztus 28–31.

„Augusztus 28. és 31. között délnyugati szél fújt. Kapitányunk, Willem Barentsz néhány emberrel a Vajgacs-szorostól délre partraszállt a szárazföldre. Találtak ott néhány vadembert, szamojédokat, akik mégse voltak annyira vadak, mert ők húszan beszélgettek a mi kilenc emberünkkel. Egy mérföldre⁶ a parttól találkoztunk velük, ott, ahol egyáltalán nem számítottunk rá, hogy egyáltalán valakivel is találkozunk, mivel Vajgacson senkit sem láttunk. Két csoportban álltak a ködben ötösével, szóval már nagyon közel voltunk hozzájuk, mikor észrevettük őket. Ekkor előlépett a tolmácsunk, hogy beszéljen velük. Ők is előküldtek egy embert. Mikor az a tolmácsunkhoz ért, előhúzott egy nyilvesszőt a tegezéből, ráette az idegre, és fenyegetően a tolmácsra tartotta a fegyvert. Az emberünk megijedt, mivel nála nem volt fegyver, és oroszul odakiáltott a szamojédnak: „Ne lőj,

⁶ 1 mérföld (itt német mérföld, amit a holland tengerészek használtak) = 6,3 km (Dijkzeul 2005: 6; Zeeberg 2007: 122).

barátok vagyunk!” Mikor a másik ezt meghallotta, az íját és nyilát a földre dobta, amivel jelezte, hogy kész beszélni a tolmácsunkkal. A tolmács megismételte: „Barátok vagyunk!” Mire ez így felelt: „Akkor legyetek üdvözölve.” Mindketten mély meghajlással köszöntötték egymást, orosz szokás szerint. A tolmácsunk a Vajgacstól keletre fekvő tenger és partszakasz felől érdeklődött és hasznos információkat kapott. Elmondták, és közben északkelet felé mutattak, hogy a fokon túl még ötnapi hajóútra van egy nagy nyílt tenger délkelet felé. Elmondták, hogy ezt nagyon jól tudják, mert az egyikük a királyuk megbízásából járt ott egy csapattal.

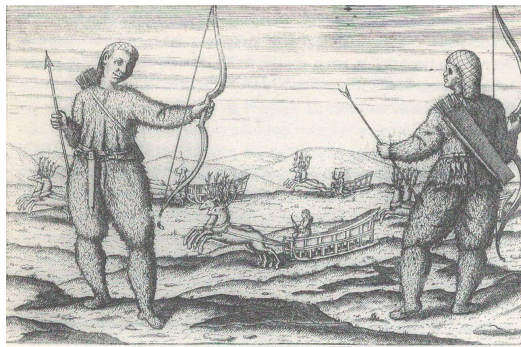
A szamojédok ruhája úgy néz ki, mint a vadembereké, de ők nem vadak, mert látszik rajtuk, hogy értelmesek. Tetőtől talpig szarvasbőrbe vannak öltözve. A legelőkelőbb férfiak és nők fejükön egy színes posztókendőt viselnek, ami prémel van bélelve. A többiek szarvasbőr sapkát viselnek, a nyers részével kifelé fordítva. A sapka nagyon szorosan illeszkedik a fejükhöz. Hajuk hosszú fonatban lóg a hátukra. A szamojédek zömök természetűek, széles, lapos arcuk van, kicsi a szemük, rövid a lábuk és a térdük kifelé áll. Nagyon gyorsan tudnak szaladni és ugrani. Az idegenekben nem bíznak, mert noha mi sok mindennel bizonyítottuk békés szándékunkat, ők mindvégig gyanakvóak maradtak. Ez másnap is bebizonyosodott, mikor ismét partra szálltunk, és az egyikünk megkérdezte, hogy megnézhetne-e egy íját. De nem engedték meg neki. A királyuknak vagy vezérüknek volt egy őrszeme, aki állandóan szemmel tartott mindent, és azt is, hogy mit adnak el és mit vesznek.

Az egyikünk megpróbált összebarátkozni az őrszemmel, és adott neki egy kétszersültet. A férfi megette a kétszersültet, de közben folyamatosan figyelt és mindenre ügyelt, ami körülötte történik. A szánjaik mindvégig indulásra készen álltak, befogott rénszarvasokkal, hogy bármikor azonnal indulhassanak. A szarvasok olyan gyorsak, még akkor is, ha két ember van egy szánon, hogy egy ló nem tudná utolérni őket. Mikor az egyik emberünk a muskétájával a levegőbe lőtt, úgy megijedtek, hogy elkezdtek össze-vissza rohangálni meg ugrálni, mint a bolondok. Mikor észrevették, hogy nincs veszély, ismét megnyugodtak. A tolmács útján elmagyaráztuk nekik, hogy mi puskákat használunk íj helyett. Ezt nagyon furcsállták, főleg a hangos durranás miatt, amit a puska kiadott. Hogy megmutassuk nekik, mire képes a muskétánk, egy lapos követ állítottunk egy dombocska tejére. A szamojédek rögtön megértették, hogy mire készülünk és az 50-60 ember egy nagy körbe állva figyelte az eseményeket. A muskétásunk szétlőtte a követ. Ettől még jobban elképedtek.

Nagy tisztelettel vettünk tőlük búcsút. Mikor felszálltunk a jachtunkra, levettük a kalapunkat, meghajoltunk és megfújtuk a trombitákat. Ők is hasonlóan búcsúztak tőlünk, és mindannyian a szánjaikhoz mentek.

A búcsúzkodás után, mikor a többi szamojéd már egy ideje a szárazföld belseje felé haladt, az egyikük visszajött a partra, hogy elvigyen egy durván faragott faszobrot. Ezt a szobrot ugyanis mi elhoztuk a tengerpartról, és betettük a hajónkba. A szamojéd ezt látta és értésünkre adta, hogy ez nagyon rossz dolog. Visszaadtuk neki a szobrot, és ő a vízparton egy dombra helyezte. Nem vitte magával azonnal, hanem később küldött érte egy szánt, amivel aztán elvitték a szob-

rot. Amennyire ki tudtuk következtetni, ezek a szobrok az ő bálványaik voltak. Vajgacsal szemben, azon a helyen, amit mi szoborsaroknak hívtunk, többszáz ilyen szobrot láttunk. Nagyon durván faragott szobrok voltak, fent valamelyest kerek, közepén egy dumóval, ami az orrot jelképezte, felette két kis mélyedés, ezek voltak a szemek, az orr alatt pedig egy vágás, ami a száját jelölte. A szobrok előtt sok hamu volt, meg szarvascsont. Szerintünk ez a szamojédek áldozati helye lehetett” (Veer 2004: 79–81). [Pusztai Gábor fordítása.]



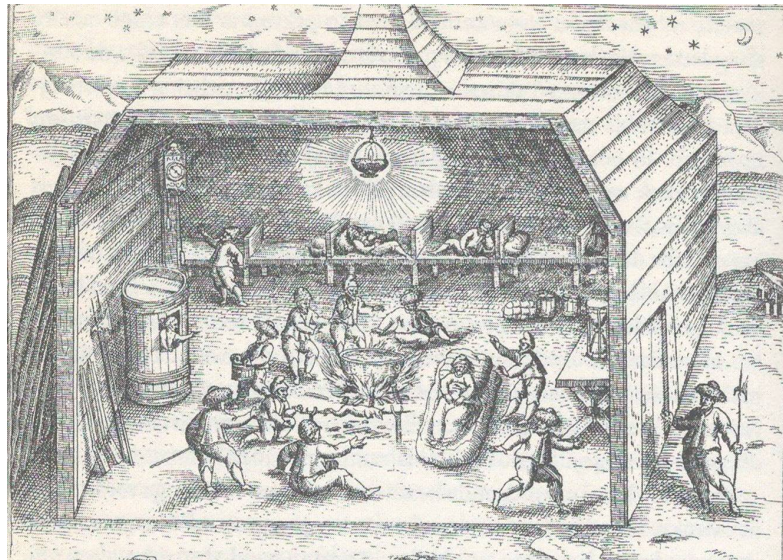
Szamojédek ábrázolása Gerrit de Veer könyvéből. A szőrmebe öltözött, íjjal és nyíllal felfegyverzett szamojédek mögött a háttérben rénszarvasszánjaik láthatók.

A szamojédekről tehát semlegesen, sőt sokszor elismerően ír a szerző. Nem mint tipikus vadembereket mutatja be őket, noha a szövegből is kitűnik, a nyugati utazókra jellemzően ez a sztereotípiát élte De Veerben is.

A hajóút egyébként nagyon szerencsétlenül alakult. Barentsz és Van Linschoten hajója egy viharban összeütközött, súlyosan megrongálódott, és négy ember vízbe fulladt. A Kara-tengert nem tudták elérni a jég miatt. Két holland tengerész a szárazföldön lappok által hátrahagyott állatbőröket lopott, ami miatt szigorú büntetést kaptak kapitányuktól, háromszor áthúzták őket a hajó alatt [kielhalen], amibe az egyikük belehalt. Voltak, akiket a jegesmedvék marcangoltak szét. Az egyik hajón zendülés tört ki, amit sikerült leverni, és a felbujtókat kivégezni. A hajók végül 1595. október 26-án tértek vissza Amszterdamba. Ennyi kudarc után egy újabb expedícióhoz már nem sok kedve volt a korábban oly lelkes tartományoknak és kereskedővárosoknak. A két egymást követő sikertelen út hatalmas anyagi veszteséget okozott. A Hét Egyesült Tartomány parlamentje [Staaten Generaal] a továbbiakban megelégedett annyival, hogy gigantikus összegű jutalmat, 25 000 guldent tűzött ki annak, aki először éri el Európából Ázsiát az északkeleti átjárón keresztül.

Amszterdam volt az egyetlen résztvevő, amely még bízott a vállalkozás sikerében, és egy évvel később újabb expedíciót indított észak felé. Ezúttal csak két hajó hagyta el a kikötőt, az egyik Jacob van Heemskerck, a másik Jan Cornelis de Rijp parancsnoksága alatt. Willem Barentsz, az expedíció tu-

lajdonképpen vezetője csupán kormányosi rangban csatlakozott az úthoz. Ez az 1596. május 18-án kezdődött út volt mind közül a legszerencsétlenebb. Barentsz és De Rijp nem tudtak megegyezni az útirányban, ezért a Medveszigetnél szétváltak. De Rijp addig hajózott kelet felé, míg jégtorlaszokba nem ütközött és végül visszafordult. Barentsz (Plancius utasításait követve) észak felé vette az irányt, ekkor fedezte fel a Spitzbergákat. Novaja Zemlját észak felől akarta megkerülni, hogy így jusson el a Kara-tengerig. Augusztus 27-én a feltorlódott jégtáblák azonban körbevették a hajót, félő volt, hogy a fából készült vitorláshajót gyufaszálként roppantja össze a jég ereje. A jég fogságába kerülve, Novaja Zemlja északi csúcsán a hollandoknak nem volt más választásuk, mint hogy megpróbáljanak áttelelni a szigeten, egy uszadékfából épített kunyhóban. A sarki hideg, a jegesmedvék rendszeres támadása és a szűkös élelem ellenére a tizenhat emberből tizennégy túlélte a telet. A következő év június 13-án csónakjaikon szálltak tengerre (hajójuk továbbra is a jég fogságában maradt), hogy elérjék a szárazföldet, majd a part mentén a Kola-félszigetig eljussanak. Abban reménykedtek, hogy Kolában találjanak majd egy hajót, amely hazaviszi őket. 1597. június 20-án meghalt Willem Barentsz, nem sokkal utána a legénység egy másik tagja, Claes Andriesz.



Miután a hollandok hajója a jég fogságába került, ők Novaja Zemlja északi részén fából házat [het behouden huis] építettek, melyben túléltek a sarki telet. A ház közepén, a tűzhelynél, nyárson csapdába ejtett sarki róka sül. Hátul a fekhelyek, jobbra a bejárat, balra egy hordóból készült szauna látható, melyben felváltva melegedtek a túlélők.

Miután elérték a Kanyin Nosz-fokot (amit a hollandok Candinaes-foknak hívtak), a Fehér-tenger bejáratát, a parton egy pár házat láttak és egy orosz hajót. A házakban oroszok laktak, akik megvendégelték a hollandokat. Itt találkoztak néhány lappal.

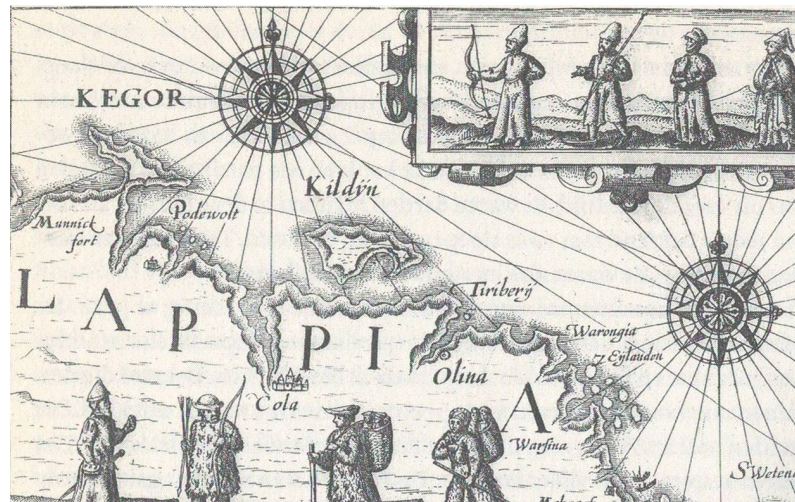
1597. augusztus 20.

„A tizenhárom orosz férfi mellett még volt két lapp három nővel meg egy gyerekkel. Nagyon szegények voltak, csak azt a maradékot ették, amit az oroszok adtak nekik. Ez főleg halmaradék, meg halfej volt. A lappok nagy hálával ettek. A nyomoruk megdöbbentett minket. Persze mi is hiányt szenvedtünk sok mindenben, de úgy látszott, nekik ez a mindennapi eledelük” (Veer 2004: 208–209). [Pusztai Gábor fordítása.]

A lappok nyomora és az oroszoknak való alárendeltsége szíven ütötte a hollandokat. A túlélők folytatták útjukat Kola, illetve Kildin felé és augusztus 25-én már a cél közelében jártak.

1597. augusztus 25.

„(...) A part közelében horgonyozott valahol egy orosz hajó (lodja), és mi is ott kötöttünk ki. A kapitány elindult a szárazföld belseje felé, és talált 5-6 kis házikót, ahol lappok laktak. Megkérdezte tőlük, hogy ez-e Kildin. Erre ők azt mondták és mutogatták, hogy igen, ez Kildin, meg hogy Kolában három brabanti hajó horgonyoz, de ebből kettő ma indul” (Veer 2004: 212). [Pusztai Gábor fordítása.]



A Kola-félsziget északi részének térképe Gerrit de Veer könyvéből. A lappok földje, Kildin szigetével és a Tuloma folyó partján fekvő Kola kikötővárossal.

A hír, hogy a kikötőben holland hajók vannak, reménnyel töltötte el a szerencsétlenül járt túlélőket. A barátságos és segítőkész lappoknak pedig igen hálás volt a még életben maradt tizenkét holland tengerész. Az egyik holland egy lapp vezető segítségével gyalog indult Kolába, hogy a holland hajósokat megkérje, vegyék fel őket vitorlásukra. Sürgetett az idő, hiszen félő volt, hogy a holland hajók hamarosan elindulnak, még mielőtt a lapp és a holland tengerész Kolába érne. A napokig való várakozás örökkévalóságnak tűnt.

1597. augusztus 29.

„Jó idő volt. Abban reménykedtünk, hogy jó híreket fogunk kapni Kolából. Fel-felillantottunk a minket körülvevő hegyekre, hátha meglátjuk a lappot és a társunkat. Egy idő után feladtuk és felkerestük az oroszokat, hogy a tűzüknél ételt főzzünk. Ezután nyugovóra akartunk térni a hajónkban. De ekkor megpillantottunk egy lappot, aki a hegyek felől közeledett. A társunk nem volt velem, amit nagyon furcsálltunk, sőt ijesztőnek tartottunk. De mikor a lapp közelebb ért, mutatott egy levelet, amit a kapitányunknak címeztek. A kapitány mindenki jelenlétében bontotta fel a levelet, majd felolvasta. Az állt benne, hogy a levél írója rendkívül csodálkozik azon, hogy idáig eljutottunk. Leginkább attól félt, hogy már régen meghaltunk. Nagyon örül a közelgő találkozásnak, és hozni fog nekünk mindenféle ételt és italt, hogy megerősödjünk.

Nem tudtuk, hogy ki lehet ilyen jóindulatú és barátságos irányunkban. A levélből azonban kiderült, hogy ismer minket. És annak ellenére, hogy a levelet egy bizonyos Jan Cornelisz Rijp írta alá, nem jöttünk rá, hogy ez ugyanaz a Jan Cornelisz, aki egy évvel ezelőtt velünk együtt indult útnak, és akinek a hajója a Medve-szigetnél vált el tőlünk. Annyira örültünk ennek a jó hírnek, hogy a lappnak rögtön odaadtuk a fizetségét, sőt ajándékba adtunk neki még egy nadrágot, harisnyákat és más ruhadarabokat. Mikor mindent magára öltött, úgy nézett ki, mint egy igazi holland. A ruhákra úgysem volt már szükségünk, hiszen már szinte teljesen megmenekültünk. Ekkor aludni tértünk.

Meg kell még említenem a lapp gyors menetelését. A társunk később elmesélte, hogy oda úton két nap és két éjszaka gyalogoltak, míg Kolába értek. De a visszaútra a lappnak elegendő volt 24 óra. Nagyon csodálkoztunk, hisz ez maga volt a csoda, hogy ő fele annyi idő alatt meg tudta tenni ezt a távolságot. Azt mondtuk egymásnak: ez a fickó tud valamit! Ráadásul útközben lőtt a lapp egy madarat, egy foglyot, amit nekünk adott” (Veer 2004: 214–216). [Pusztai Gábor fordítása.]

Az öröm mellett, hogy közel a szabadulás órája, a lapp iránt érzett hála, menetteljesítményének és becsületességének elismerése egyértelmű a szövegben. A lapp idegensége gyakorlatilag eltűnik, mikor a hollandok a lappnak ajándékozott holland holmikat ráadták a férfire és az „úgy nézett ki, mint

egy igazi holland”. A lappból külsőre és belső tulajdonságait tekintve is holland lesz.

Másnap megérkezett De Rijp egy bárkán, és friss élelmiszert, lazacot, húst, cukrot, sört és konyakot hozott a túlélőknek. Van Heemskerck, De Veer és a többi tíz túlélő 1597. október 29-én érkezett vissza Amszterdamba. Itt hallották a hírt, hogy két hónappal azelőtt, augusztus 14-én Cornelis de Houtman megfogyatkozott flottájával a déli útvonalon visszatért Ázsiából.⁷ A 249 emberből ugyan csak 87 élte túl az utat és a haszon sem volt jelentős, de megtalálta a tengeri utat a Fűszer-szigetekre, megnyílt tehát a lehetőség az Ázsiával való közvetlen kereskedelemre. Ami az északi útvonalon Willem Barentsnek nem sikerült, az déli irányban eredményes volt.



Küzdelem a jegesmedvével. Metszet Gerrit de Veer könyvéből. A hollandok mindhárom expedíciója során folyamatos veszélyt jelentett a partraszálló tengerészekre a jegesmedvék jelenléte. Ez több esetben tragédiához vezetett.

Összegzés

Az északi útvonal terve, az átjáró keresése és Pancius elmélete hamar háttérbe szorult. A déli volt a járható útvonal és ezért minden holland kereskedő ebbe az irányba indította el flottáját, hogy a hajók két év elteltével borszal, szegfűszeggel és fahéjjal megrakva fussanak be a holland kikötőkbe. Az egymás közötti konkurencia elkerülésének érdekében 1602-ben megalakult a

⁷ 1595. április 2-án a texeli kikötőből indult útnak a négy hajó: a *Hollandia*, a *Mauritius*, az *Amsterdam* és a *Duyfken*. A déli útvonal Afrika nyugati partvonalát követte, megkerülték a Jóreménység fokát, kijutottak az Indiai-óceánra és Madagaszkár érintésével érkeztek meg végül Jávára.

Holland Kelet-indiai Társaság (holland nevén Verenigde Oostindische Compagnie, röviden VOC), amely kizárólagos kereskedelmi jogokkal rendelkezett a Jóreménység foktól keletre eső területeken, vagyis Afrika keleti partján, az Indiai-óceán szigetein, Ázsiában és elvileg az akkor még ismeretlen Ausztráliában is. A társaság kora leghatalmasabb vállalkozásává nőtte ki magát, jóval nagyobb és tőkeerősebb volt, mint az 1600. december 31-én alapított Angol Kelet-indiai Társaság.

A VOC még egyszer megpróbálta megtalálni az északkeleti átjárót. 1609-ben a Holland Kelet-indiai Társaság megbízta a kor egyik leghíresebb felfedezőjét, az angol Hendry Hudsont, hogy Novaja Zemlját megkerülve hajózzon át a Kara-tengeren. Hudsonnak ez volt a harmadik útja, melyen az északkeleti átjárót kereste, ezúttal is sikertelenül (Wennekens 2008: 102).

Hudson ekkor megfordította hajóját, és anélkül, hogy megbízóival egyeztetett volna, az Atlanti-óceánt átszelve az északnyugati átjáró felkutatására indult. Ezt ugyan nem találta meg, de később róla kapta nevét a Hudson-öböl és a Hudson (eredetileg Mauritius) folyó is, melyen felhajózva az indiánokkal kereskedett (Ligtenberg 1991: 32). Hudson negyedik és egyben utolsó útján vesztette életét, 1611-ben, mikor a fellázadt legénység egy mentőcsónakban sorsára hagyta az angol felfedezőt.

A hollandok tehát sosem találták meg az északkeleti átjárót, de Willem Barentsz expedíciójának emléke újra és újra fellángolt a holland kollektív emlékezetben. 1820-ban Hendrik Tollens, a kor híres romantikus költője elbeszélő költeményben örökítette meg a holland felfedező emlékezetes útját. 1947-ben jelent meg a groningeni író, Anton Hildebrand *De helden van Nova-Zembla, een overwintering in het hoge Noorden* [Nova Zembla hősei túléltek a telet a messzi Északon] című ifjúsági kalandregénye, mely emléket állít a 16. századi holland felfedezők kalandos útjának. 1979-ben hangjáték, 1996-ban színdarab, 2011-ben mozifilm készült Barentsz, Van Heemskerck és De Veer kalandjairól.

Végül csak 1932-ben sikerült az orosz Otto Juljevics Schmidt sarkkutató, csillagász professzornak az *Alexander Szibirjakov* nevű szovjet jégtörő fedélzetén, téli pihenő nélkül, Arhangelszkből a Bering-szorosig eljutnia. Ezzel háromszáz éves késéssel ugyan, de lehetővé tette az Európa és Ázsia közötti északkeleti irányú hajóforgalmat, megvalósítva ezzel a holland és angol felfedezők 16. századi álmát.

Irodalom

- Blom, Hans – Lamberts, Emiel 2006: *Geschiedenis van de Nederlanden*. HB uitgevers, Baarn.
- Brook, Timothy 2009: *Vermeer kalapja*. Európa Kiadó, Budapest.
- Dash, Mike 2005: *De ondergang van de Batavia*. Single Pockets (Arbeiderspers), Amsterdam.
- Dijkzeul, Lieneke 2005: *Bevroren tijd*. Lemniscaat, Rotterdam.
- Gaastra, Femme S. 2009: *Geschiedenis van de VOC*. Walburgers, Zutphen.
- Gelderblom, Oscar 2004: *De economische en juridische positie van buitenlandse kooplieden in Amsterdam in de zestiende en zeventiende eeuw*. In: Leo Lucassen (red.), *Amsterdammer worden. Migranten, hun organisaties en inburgering 1600–2000*. Vossiuspers UvA, Amsterdam.
- van Goor, J. 1994: *De Nederlandse koloniën*. SDU, Den Haag.
- de Jong, J. J. P. 1999: *De waaier van het fortuin*. SDU, Den Haag.
- Katona Erzsébet – Klima László – Maticsák Sándor 2018: *Emberek és népek a Volga-vídedén*. Gerhard Friedrich Müller a cseremiszeokról, csuvasokról és votjákokról. *Studia Folkloristica et Ethnographica* 71. Debrecen.
- Ligtenberg, Lucas 1991: *De nieuwe wereld van Peter Stuyvesant*. Balans, Amsterdam.
- Mak, Gert 2001: *Amszterdam*. Egy város életrajza. Corvina Kiadó, Budapest.
- Maticsák Sándor 2012: *A mordvin írásbeliség kezdetei (XVII–XVIII. század)*. Debreceni Egyetemi Kiadó, Debrecen.
- van Panderen, Remco – Blokland, Rogier 2018: *The Dutsch–Mordvin glossary*. In: Naarden, Bruno (red.), *The fascination with Inner Eurasian languages in the 17th century*. The Amsterdam mayor Nicolaas Witsen and his collection of 'Tartarian' vocabularies and scripts. Pegasus, Amsterdam. 289–303.
- Pusztai Gábor 2018: *Vallási menekültek Hollandiában a kora újkorban*. Tolerancia és gazdasági érdek. In: Pószán László – Veszprémy László – Isaszegi János (szerk.), *Migráció a középkortól napjainkig*. Zrínyi Kiadó, Budapest. 139–157.
- Roeper, Vibeke – Wildeman, Diederick 2004: *Inleiding*. In: Veer 2004: 7–40.
- Spies, Marijke 1994: *Bij noorden om*. Amsterdam University Press, Amsterdam.
- Veer, Gerrit de 2004: *Nova Zembla*. Atheneum-Polak – Van Gennep, Amsterdam.
- Wennekens, Wim 2008: *Gouden handel*. Olympus, Amsterdam.
- Zeeberg, Jaap Jan 2007: *Terugkeer naar Nova Zembla, de laatste en tragische reis van Willem Barentsz*. Walburgers, Zutphen.

*

Friendly savages**Samoyeds and Lapps as described by Gerrit de Veer in 1598**

In 1598 Gerrit de Veer wrote a report about three expeditions to the Arctic led by Willem Barentsz and Jacob van Heemskerck. They were searching for the so-called Northeast Passage, a sea road between Europe and Asia through the Arctic region. The book was published in Amsterdam and an instant

success. The sea-passage was essential to the Dutch for multiple reasons. During this time, the Dutch fought a war against a powerful Spain. In the Eighty Years War (1568–1648) they fought for their independence. Trade by sea was one of the sources of income for both Spain and the Netherlands. On one hand, the Dutch wanted to prevent the Spanish and Portuguese from bringing goods to Europe from America and Asia, on the other hand they were looking for a safe passage to Asia for themselves, to earn money to finance, besides other things, the war against Spain. The Northern Passage was not only thought to be safer, but also more healthy than the Southern route along the Cape of Good Hope. Furthermore, it was thought that the northern passage would be much shorter than the southern one. Geographer Petrus Plancius believed that this safe, shorter (and cheaper) and healthy shipping lane was to be found in the North, where the seas were free from ice and easily travelled. Barentsz was a great follower of Plancius's theory and tried up to three times to reach Asia with an expedition, but he never got further than Nova Zembla (Novaja Zemlja) in Northern Russia. The ice stopped the Dutch time and time again, forcing them to return. On the third expedition they even froze in the ice and had to spend the winter in Nova Zembla. Willem Barentsz died on the way back to the Netherlands.

During these journeys the Dutch never found the Northeast Passage, but they met and described several Finno-Ugric peoples. On the second voyage De Veer described a meeting with the Samoyeds and wrote very laudatory about them. The meeting was, after the first fright, very friendly and peaceful. The clothing, habits, weapons, religion and animals of the Samoyeds were described extensively. On the third voyage the Dutch also met the Lapps. On their way from Nova Zembla to Kola the Dutch travelled in sloops, in the hope to find a Dutch ship in the harbour. At the coast, not far from Kola, they found the Lapps living in a small group of houses. In his book De Veer tells about this meeting, giving attention to the subordinate position of the Lapps relative to the Russians, their honest characters and their admirable endurance. Both the Samoyeds and the Lapps were described with a lot of sympathy by De Veer.

In this article I will not only describe the passages concerning the Lapps and Samoyeds, but I will also discuss why the Dutch, from the end of the 16th century on, showed a particular interest in trade with Northern Russia and why they were seeking for the Northeast Passage.

Keywords: de Veer, Dutch explorers, Northeast passage, Nova Zembla, Lapps, Samoyeds.

GÁBOR PUSZTAI