

Jan Hygen Van Linschoten,
Navigatio ac itinerarium,
's Gravenhage 1599



Günter Schilder, Utrecht

Neue Horizonte

Die erste niederländische Reise nach Ost-Indien (1595-1597)

In der Sammlung Woldan befinden sich zwei gedruckte Karten welche einen Einblick in die niederländische Reise von Cornelis de Houtman nach Ost-Indien (1595-1597) geben und eine Zusammenfassung der erreichten Resultate bieten. Auf der Übersichtskarte (Sammlung Woldan K-V(BI):AS 19), die der Frankfurter Verleger Théodore de Bry nach dem Vorbild eines niederländischen Originals im Jahre 1599 publizierte, ist der gesamte Verlauf der Reise mittels der eingezeichneten Route zu verfolgen. Die niederländische Originalkarte der Java-See (Sammlung Woldan K-V (BI): AS/Sos 15 [1-2]) von Willem Lodewijcksz., welcher als Kaufmann die Reise mitmachte, vermittelt zudem eine exzellente Sicht auf die erzielten Ergebnisse dieser Reise.

Um diese beiden Karten in einen historischen Kontext zu stellen, wird zunächst eine Zusammenfassung von De Houtmans Reise geboten. Hiernach folgt eine Beschreibung der originalen Übersichtskarte, die 1598 vom Amsterdamer Verleger Cornelis Claesz. Herausgegeben wurde, und der deutschen Kopie durch De Bry in Frankfurt. Schließlich wird die Amsterdamer Originalkarte von Willem Lodewijcksz. näher behandelt.

Die Reise des Cornelis de Houtman (1595-1597)

Die Vorbereitung

Die Niederländer wollten gerne einen direkten Zugang zum gewinnbringenden Handel in Asien haben. Am Ende des 16. Jahrhunderts wurden aus Holland und Zeeland – auf dem Handelsgebiet die wichtigsten Provinzen – entsprechende Reisen ausgerüstet, welche verschiedene Segelrouten nach Asien ausprobieren mussten, um dieses Ziel zu erreichen. Im Prinzip waren hier vier Routen möglich: über Nordosten (entlang dem nördlichen Asien), über Nordwesten (entlang der Nordküste von Amerika), via Südosten (die Route um das Kap der Guten Hoffnung) und über Südwesten (durch die Magellan Strasse). Der Startschuss hierfür wurde 1594 gegeben, als die erste Polreise auf der Suche nach einer nordöstlichen Durchfahrt unternommen wurde.¹ Obwohl diese Reise große Hoffnungen weckte (dass die zweite Reise von 1595 misslang und die dritte schließlich in einer harten Überwinterung enden sollte, musste sich noch erweisen), wurden zum gleichen Zeitpunkt in Amsterdam bereits Pläne gemacht, um über das Kap der Guten Hoffnung – die von den Portugiesen bewährte Route – Asien zu erreichen. Die Initiative dieser Reise erfolgte von einer Gruppe von neun Amsterdamer Kaufleuten, welche sich später zur *Compagnie van Verre* zusammenschlossen.

Man war sich durchaus bewusst, dass die Kenntnis der portugiesischen Kaufleute und Seeleute für eine erfolgreiche Unternehmung unentbehrlich war, denn es waren die Portugiesen, die bereits ein Jahrhundert zuvor die Kaproute befuhren und Handel mit Asien betrieben. Die Niederländer mussten nun versuchen, genauere Informationen über die Produkte zu erlangen, die im Osten zu bekommen waren und herausfinden, welche europäische Waren in Asien besonders verlangt wurden. Außerdem mussten die

¹ Die beste Quellenübersicht bietet immer noch S. P. L'Honoré Naber, *Reizen van Willem Barents, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijk en anderen naar het noorden (1594-1597)* (Werken uitgegeven door de Linschoten Vereeniging XIV und XV), 2 Bde., 's-Gravenhage 1917. – In der Sammlung Woldan (R-IV: PO / Ark 1) befindet sich ein Exemplar der französischen Ausgabe von Gerrit de Veers Bericht der drei Polreisen, welcher durch Cornelis Claesz. in 1598 in Amsterdam publiziert wurde.

niederländischen Steuerleute – abgesehen von der notwendigen Kenntnis der theoretischen und praktischen Navigation – vor allem mit der besten nautischen Ausrüstung (Segelbeschreibungen und Karten) ausgestattet sein, welche zu diesem Zeitpunkt erhältlich war.

Die *Compagnie van Verre* bekam mit Hilfe von nach Lissabon eingeschleusten, getarnten Informanten Material zugespielt, aber auch andere Niederländer lieferten Informationen und Unterstützung bei der Vorbereitung. So kümmerte sich besonders Petrus Plancius (1562-1622) um die Ausrüstung der Schiffe mit Karten und Segelanweisungen.² Bereits 1592 hatte er in Zusammenarbeit mit dem Amsterdamer Verleger Cornelis Claesz. (ca. 1551-1609) eine Wandkarte der Welt³ und eine Serie von Seekarten (1592-94) publiziert, welche vollständig auf iberischen kartographischen Materialien basierten.⁴ Wir wissen auch, dass Plancius sich persönlich mit der Ausbildung der Steuerleute befasste und die Kapitäne und Steuerleute unterrichtete und examinierte. Eine andere umfangreiche Quelle, aus welcher man schöpfen konnte, war das Werk von Jan Huygen van Linschoten (1562-1611).⁵ Vor allem seine *Reys-Gheschryft* (1595) und sein *Itinerario* (1596) waren für die praktische Seefahrt von großer Bedeutung.

Die *Compagnie van Verre* brachte das benötigte Kapital von 290.000 Gulden zusammen, um vier Schiffe auf Kiel zu legen und auszurüsten.⁶ Im Sommer 1594 war die Flotte segelklar und bestand

² Eine Übersicht über Plancius' Werk bietet der Ausstellungskatalog: Plancius (1552-1622). Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam (23.12.1972-30.04.1973).

³ R. W. Shirley, *The Mapping of the World: Early printed world maps 1472-1700* (The Holland Press Cartographica Series 9), London 1983, Entry 183.

⁴ G. Schilder, *Monumenta Cartographica Neerlandica* 7, Alphen aan den Rijn, 2003, Cap.V.

⁵ Die beste Übersicht betreffend Van Linschotens *Itinerario* findet sich bei H. Terpstra, *Itinerario. Voyage ofte Schipvaert van Jan Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien 1579-1592* (Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging LVII, LVIII nd LX), 3 Bde., 's-Gravenhage 1955-1957. – In der Sammlung Woldan (R-III: AS 18) befindet sich auch eine lateinische Ausgabe von Van Linschotens *Itinerario* von 1599.

⁶ Siehe die Quellenpublikation über die Reise von Cornelis de Houtman von G. P. Rouffaer – J. W. Íjzerman, *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman, 1595-1597* (Werken uitgegeven door de Linschoten Vereeniging VII, XXV und XXXII), 3 Bde., 's-Gravenhage 1915-1929.

aus der *Mauritius* und der *Hollandia* (beide 230 last)⁷, der *Amsterdam* (130 last) und der *Pinas Duyfken* (25 last). Die Tonnage aller Schiffe zusammen entsprach nur ungefähr dem Inhalt einer einzigen portugiesischen *Nau*. Auf den beiden großen Schiffen musterten 85 Mann an, auf der *Amsterdam* 59 und der Pinasse 20, insgesamt also 249 Mann. Als die Flotte im August 1597 an die Reede von Texel zurückkehrte, war die Besatzung auf 89 Personen gesunken. Cornelis de Houtman (1565-1599) wurde zum *oppercommies* für Handelsangelegenheiten ernannt. Die oberste Entscheidung der Flotte lag jedoch beim Schiffsrat, welcher sich aus den Kapitänen und Kaufleuten der vier Schiffe zusammensetzte. Dies hatte Streitigkeiten während der ganzen Reise zur Folge. De Houtman hatte wenig Zugriff auf die Situation und konnte sich bei der Mannschaft nicht gut durchsetzen. Auch sein Bruder, Frederick de Houtman (ca. 1557-1627), machte die Reise mit und verrichtete unter anderem für Plancius Beobachtungen am südlichen Sternenhimmel. Diesbezüglich muss auch der Obersteuermann Pieter Dircksz. Keyser genannt werden, der eine Anzahl Sternbilder in der südlichen Hemisphäre entdeckte, die Jodocus Hondius später auf seinem Himmelsglobus (1600) aufnahm. Keyser starb aber bereits am 12. September 1596 vor Bantam. Ein anderer, sehr wichtiger Teilnehmer der Expedition war der Unterkaufmann Willem Lodewijckz. (†1604) auf der *Amsterdam*, welcher bereits auf früheren Seereisen viel Erfahrung gesammelt hatte. Wiederholt leitete er während De Houtmans Reise mehrere Erkundungsfahrten, fertigte Küstenansichten an und notierte nautische Daten. Von seiner Hand stammt der ausführlichste und vielseitigste Reisebericht, welcher 1598 von Cornelis Claesz. in verschiedenen Sprachen publiziert wurde. Sein Name ist auch mit der später zu nennenden Spezialkarte der Java-See verbunden.

Der Verlauf der Reise

Die Schiffe stachen am 2. April 1595 von Texel aus in See, passierten am 16. dieses Monats Madeira, erreichten drei Tage später die Kanarischen Inseln und von wo aus man in der Ferne den 3700 m hohen Teide auf Teneriffa sah. Danach wurde der Kurs in Richtung der Kapverdischen Inseln gesetzt, wo man am 26. April auf der Ilha de

⁷ 2 Lasten sind 1 Tonne.

Maio Wasser aufnahm. Bereits am nächsten Tag wurden die Anker gelichtet und bis zum 4. Mai ein südöstlicher Kurs genommen (parallel zur afrikanischen Küste). Nun segelte man weiter zum Nordost-Kap Brasiliens und nach der Querung des Äquators wurde mit einem weiten Bogen Anfang August das Kap der Guten Hoffnung erreicht. Etwas östlicher landete man zum ersten Mal in der Bucht von S. Bras, später Mosselbaai (Mossel Bay) genannt, wo man sich vom 4. bis 11. August erholte. Auf den Schiffen war durch den langen Aufenthalt auf See ein Mangel an Vitamin C entstanden und Skorbut ausgebrochen. Man kam hier in Kontakt mit den Hottentotten, von welchen man im Tauschhandel den Fleischvorrat auffüllen konnte. Auch konnte man genügend Frischwasser bekommen, jedoch kein Obst und Gemüse zur Bekämpfung des Skorbut. Man hoffte deshalb auf Madagaskar eine bessere Situation vorzufinden und die Antongil-Bucht an der Ostküste der Insel anzulaufen. Die Anker wurden am 11. August gelichtet und Kurs nach Madagaskar genommen, welches Anfang September erreicht wurde. Wegen des kräftigen Ostwindes gelang es jedoch nicht, das Kap Andavaka zu umrunden. Aufgrund des desolaten Zustandes der Mannschaft wurde durch den Schiffsrat beschlossen, Westkurs zu nehmen und an der Südküste Erholung zu suchen. Man verbrachte hier an verschiedenen Stellen fast drei Monate. Auf einer kleinen Insel in der weiten Ampalaza-Bucht wurden so viele Mannschaftsmitglieder begraben, dass sie den Namen *Hollantsche kerckhof* (Holländischer Friedhof) bekam.

Am 13. Dezember wurde schließlich die Reise fortgesetzt und das Südkap von Madagaskar mit dem Ziel umrundet, den Kurs zur Sunda-Strasse zu nehmen. Der Südostmonsun trieb die Schiffe jedoch nach Norden ab und Skorbut begann erneut auszubrechen. Der Schiffsrat musste deshalb abermals beschliessen, auf der Insel Madagaskar zu landen. Vom 23. Jänner bis 12. Februar 1596 ankerte die kleine Flotte bei der Insel S. Maria und der etwas nördlicher gelegenen Antongilbucht an Madagaskars Nordost-Küste.

Am Abend des 12. Februar 1596 gingen schließlich die Schiffe erneut unter Segel und begannen die Überquerung des Indischen Ozeans Richtung Sunda-Strasse. Das erste Land, das man sah, war am 5. Juni die Insel Engano im Südwesten von Sumatra. Nach der Durchseglung der Sunda-Strasse, wobei von Inseln und Teilen von Sumatra Küstenprofile in Lodewijksz.' Bericht aufgenommen wrden, erreichte man am 26. Juni die wichtige Handels- und

Hafenstadt Bantam an Javas Nordwest-Spitze. Nach einer Reise von fast 15 Monaten hatte man das eigentliche Reiseziel erreicht. Bantam zeigte sich als ein sehr lebendiger Handels- und Stapelplatz, ein Schmelztiegel von Kaufleuten aus allen Welteilen. Die Stadt war ein Knotenpunkt des lokalen und internationalen Handels. Die Niederländer kauften hier Gewürze, insbesondere Pfeffer, und schlossen mit dem Gouverneur (trotz des Widerstandes der in der Stadt wohnenden Portugiesen) einen Handelsvertrag. Durch De Houtmans ungeschicktes und grobes Auftreten war das Verhältnis mit den Javanesen jedoch nicht immer freundschaftlich. So wurde er bei einem Landbesuch gefangen genommen und erst nach einiger Zeit gegen ein hohes Lösegeld wieder freigelassen.

Nach einem Aufenthalt von fast fünf Monaten verließen die Schiffe am 6. November Bantam mit östlichem Kurs. Die Fahrt verlief längs den Nordküsten von Java und Madura. Die Flotte ankerte vor Jakarta, Tuban, Sedaju (wo ein Überfall der feindlichen Bevölkerung zurückgeschlagen wurde) und Arosbaja. Hier entstand ein Konflikt über den weiteren Kurs: Während De Houtman und die Kaufleute zu den Molukken weitersegeln wollten, um noch mehr Gewürze kaufen zu können, hatten die Kapitäne und Steuermänner kein Vertrauen mehr in den Erfolg der Mission. Wegen des desolaten Zustandes der Schiffe und der stark ausgedünnten Besatzung war es ihrer Meinung nach nicht zu verantworten, die Reise fortzusetzen. Schließlich wurde die Heimfahrt beschlossen. Da die Schiffe nicht mehr ausreichend bemannt waren – es waren zusammen nur noch 94 Überlebende – wurde bestimmt, die Ladung und Besatzung der *Amsterdam* auf die anderen Schiffe zu verteilen und das bereits sehr leckere Schiff zu verbrennen. Am 17. Jänner 1597 erreichte man die Bali-Straße und die Schiffe ankerten noch einen Monat an verschiedenen Stellen vor der Südküste Balis, um sich mit den notwendigen Vorräten für die Heimreise zu versorgen. Der König von Bali war sehr hilfsbereit und gewährte den Niederländern alle benötigte Hilfe. Er war auch sehr neugierig und bat ihm zu zeigen, wo Holland lag. Daraufhin wurde dem König als eines der Geschenke eine Weltkarte angeboten, ihm die darauf eingezeichneten Länder und Städte erklärt und die von den Niederländern verfolgte Reiseroute gezeigt.

Am 25. Februar lichtete man schließlich die Anker und begann mit der Heimfahrt. Man bemerkte, dass das Südost-Kap von Java viel

nördlicher liegen musste als es auf den portugiesischen Karten verzeichnet war und dass Java eine verhältnismässig schmale Insel sein musste. Die Überquerung des Indischen Ozeans ging sehr rasch; bereits nach zwei Monaten sichtete man Natal an der afrikanischen Ostküste. Im Verlauf der weiteren Reise verlor die *Hollandia* die beiden anderen Schiffe aus dem Auge, man traf sich jedoch wieder vor S. Helena. Eine Proviantierung konnte hier jedoch nicht stattfinden, weil an der Reede vier portugiesische Kraaken lagen. Notgedrungen musste man ohne Zwischenstopp die Reise fortsetzen. Ohne weitere Zwischenfälle wurde dann Mitte August die Heimat erreicht.

Die kommerziellen Resultate erfüllten nicht die Erwartungen, die sich die *Compagnie van Verre* von De Houtmans Reise gemacht hatte, doch seine Reise gab große Impulse für zukünftige niederländische Handelsunternehmungen, jedoch auf maritimem Gebiet war das wichtigste Ziel erreicht: Das Kap der Guten Hoffnung wurde zum ersten Mal von niederländischen Schiffen umrundet, der Indische Ozean überquert und die ersten Handelskontakte auf Java geknüpft. Van Linschotens Voraussage, dass hier wenig portugiesischer Widerstand zu erwarten war, hatte sich somit als richtig erwiesen.

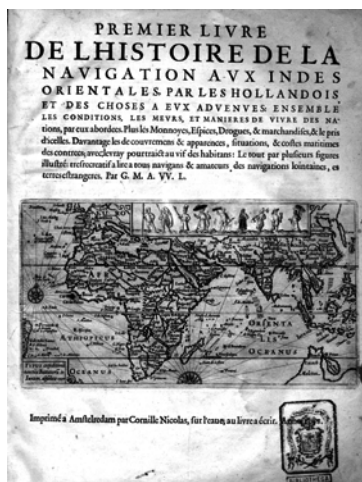


Abb. 1: Titelseite der französischen Ausgabe von Willem Lodewijksz.'s Bericht, Amsterdam: Cornelis Claesz., 1598. ÖAW- Sammlung Woldan

Die Rückkehr von De Houtmans Schiffen aus Ost-Indien weckte natürlich große Neugier und so erschienen bereits ab 1597 verschiedene Reiseberichte in Druck.⁸ Der ausführlichste wurde durch Cornelis Claesz. publiziert. Er war in den Besitz des Reiseberichts von Willem Lodewijksz. gekommen, welcher in Zusammenstellung, Umfang und Anzahl von Illustrationen alle anderen Berichte in den Schatten stellte. Die Ausgabe von *D'Eerste Boeck. Historie van Indien, waerinne verhaelt is de avontueren die de Hollandsche Schepen bejeghent zijn* (Amsterdam, 1598) fand nicht nur im eigenen Land großes Interesse, sondern die noch im selben Jahr publizierte lateinische und französische Übersetzung (Abb. 1) fand auch im Ausland raschen Absatz.⁹ Cornelis Claesz. begnügte sich nicht mit der Ausgabe von Lodewijksz.' Journal in drei verschiedenen Sprachen, sondern publizierte außerdem im selben Jahr 1598 eine Übersichtskarte mit der darauf eingezeichneten Route von De Houtmans Reise und Lodewijksz.' Spezialkarte der Java-See.

Die Übersichtskarten mit De Houtmans Route (1595-1597)

Die niederländische Originalkarte (1598) (Abb. 2)

Als Pieter Burger im Jahre 1915 eine Beschreibung aller ihm bekannt gewordener Karten anfertigte, die Cornelis Claesz. separat zwischen 1591 und 1598 publiziert hatte, vermutete er bereits, dass dieser Verleger auch eine große Karte von der ersten niederländischen Reise nach Osten herausgegeben haben musste.¹⁰ Diese Vermutung basierte auf zwei Fakten: Einerseits auf einer kleinen, aber sehr instruktiven Übersichtskarte auf der Titelseite von Lodewijksz.' gedrucktem Bericht,¹¹ andererseits stützte Burger seine

⁸ P. A. Tiele, *Mémoire bibliographique sur les journaux des navigateurs Néerlandais*, Amsterdam 1867. Reprint: Amsterdam 1960, 116-128.

⁹ Ebd., 124-128. In der Sammlung Woldan (R-IV: AS 16) befindet sich ein Exemplar der französischen Ausgabe von Lodewijksz.' Bericht, welcher von Cornelis Claesz. 1598 in Amsterdam publiziert wurde.

¹⁰ E. W. Moes – C. P. Burger, *De Amsterdamsche boekdrukkers en uitgevers in de zestiende eeuw*, 4 Bde., Amsterdam 1900-1915 (Reprint: Utrecht 1988, IV, 443).

¹¹ Der Kartentitel lautet: *TYPUS expeditionis nauticæ Batavorum in Iavam, absolute.*

Vermutung auf die Tatsache, dass auch Théodore de Bry im dritten Band seiner *Petits Voyages* eine Karte aufnahm, auf der die gesamte Reiseroute von Cornelis de Houtman eingezeichnet war. Es musste also ein in Amsterdam publiziertes Original gegeben haben, wonach De Bry kopiert hatte. Burgers Annahme hatte sich bestätigt, denn in den vergangenen vierzig Jahren wurden drei Exemplare dieser Karte aufgefunden.¹²



Abb. 2 Übersichtskarte mit der Route des Cornelis de Houtman 1595-1597, Amsterdam 1598, Maritiem Museum, Rotterdam

Titel:

DESCRPTIO HYDROGRAPHICA accom= | modata ad Battavorum navigationem in Javam insulam Indiæ Orien= | talis, factam; ad quam postridie Calendas Aprilis ann. 1595 ex Hollan= | dia solverunt et ex qua domum redierunt 3. Idus Augusti an. 1597. | Horum exitus reditusq₃ via his notis^{ooo} demonstratur. De hac navi | gatione extat descriptio lectu perquam admiranda

¹² Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam (S. 3258 [Z I-20]); Maritiem Museum, Rotterdam (K 270) und Verhoeff Sammlung (NL) (ex Sotheby's Sale, London, 14 December, 2000, lot 424; beige bunden in Willem Barentsz's *Description de la Mer Mediterranee*, 1607). Reproduktion in tatsächlicher Größe in: G. Schilder, *Monumenta*, Faksimile 25.

Caerte gemaect op de Navigatie der Hollanders gedaen op Java, | gelegen in Oost-Indien, t'seyl gegaen uit Holland den tweeden van | April 1595 ende wederom anno 1597 den 14^{den} Augusti te huys | gecomen. Haeren wegh is afgeteekent met dese^{ooo} rondeckens int heen | ende wederom keeren. Hier van is een seker beschryvinge seer vrent | om lesen.

- Maßstab: *Milliaria Germanica* [150= 37mm]

- [Amsterdam: Cornelis Claesz, 1598]

- Kupfergravur und Radierung, 2 Blätter, 40,5 x 67,5 cm.

In der rechten unteren Ecke befindet sich in einer Rollwerk-kartusche dieser Kartentitel in lateinischer und niederländischer Sprache. Hierin wird auf die eingezeichnete Route und die ausführliche Beschreibung der ersten niederländischen Reise nach Ost-Indien verwiesen. In einer einfachen Kartusche entlang des unteren Randes ist zudem eine Maßstabsleiste in deutschen Meilen angegeben. Als dekorative Elemente sind Abbildungen im Kartenbild aufgenommen worden, welche dem Reisebericht von Willem Lodewijcksz. entlehnt sind. In der linken unteren Ecke ist ein Kärtchen der Mossel Bay in Süd-Afrika und von der Antongil Bucht auf Madagaskar zu sehen (beide von einem lateinischen Text begleitet). In der rechten oberen Ecke ist eine Tafel mit drei Abbildungen der Einwohner von Bantam und dessen Umgebung abgebildet. An den Seitenrändern befindet sich eine Einteilung für Breitengrade (55° N-54° S), in der Mitte der Kartenränder sind die Himmelsrichtungen auf Latein angegeben. Von einer zentralen Kompassrose ziehen sich Kompasslinien zu acht sekundären Kompassrosen, wovon vier vollständig eingezeichnet sind. Der Stecher der Karte wird leider nicht genannt, jedoch zeigt der Stil eine große Übereinstimmung mit anderen Karten, die von dem für Cornelis Claesz. arbeitenden englischen Stecher Benjamin Wright signiert sind.

Die Karte zeigt das Gebiet zwischen dem Ostpunkt von Brasilien im Westen und der Westspitze von Neu Guinea im Osten. Im Norden reicht das Kartenbild von Emden in Europa und Korea in Asien bis zum Ausläufer einer grossen *TERRA AUSTRALIS INCOGNITA* im Süden. Als Quellen für die Darstellung wurde kontemporanes Material benutzt, vor allem Karten, die durch Cornelis Claesz. publiziert worden waren. So basiert die Zeichnung der Küsten, Inseln und Untiefen im Indischen Ozean auf den Karten

in Van Linschotens *Itinerario* (1596), während der größte Teil des Indonesischen Archipels und der Philippinen in Zeichnung und Toponymen mit Plancius' Molukken-Karte (1592) übereinstimmt. Für die Abbildung von Korea und Japan, welche auf Plancius' Karte nicht mehr vorkommen, stand Luis Teixeira's Karte von diesem Gebiet in Ortelius' *Theatrum Orbis Terrarum* (1595) Modell. Plancius' hypothetisch gezeichnete Küste von Süd-Java wurde weggelassen. Auffallend ist, dass im gesamten Kartenbild keine niederländischen Namen vorkommen, also auch keine Namen, die direkt von De Houtmans Reise stammen.

Hauptziel dieser Übersichtskarte war die Wiedergabe der mit Erfolg absolvierten ersten niederländischen Handelsfahrt nach Ost-Indien (1595-97). Die gesamte, von Cornelis de Houtman gewählte Route ist in der Karte eingezeichnet: Entlang der Hinreise (*Exitus*) sind seine vier Schiffe zweimal abgebildet, bei der Rückreise-Route (*Reditus*) die drei übrig gebliebenen Schiffe ebenfalls zweimal dargestellt. In Cornelis Claesz.' *Const ende Caert-Register* (1609) wird in der Sektion 'De Caerten van alle Navigatien' diese Karte (zusammen mit 50 Abbildungen aus dem *Journal*) für einen Preis von 26 stuivers angeboten.

Die deutsche Kopie dieser Karte, 1599

(Sammlung Woldan K-V(BI):AS 19)

Cornelis Claesz.'s Prototyp-Karte von 1598 stand Modell für eine Kopie, die Théodore de Bry im dritten Band seiner *Petits Voyages* (Frankfurt 1599) aufnahm (Abb. 3).¹³ Auf De Brys Karte verzichtete man jedoch auf das Kopieren der fünf Illustrationen aus dem von Lodewijcksz. publizierten Bericht. Der Kartentitel, der sich im Original in der rechten unteren Kartenecke befand, steht nun in einer Kartusche, wo auf der Karte von Cornelis Claesz. ursprünglich drei Abbildungen der einheimischen Bevölkerung standen:

¹³ J. G. Garrat, The maps in De Bry, in: *The Map Collector* 9 (1979), 2-11, hier: 10.

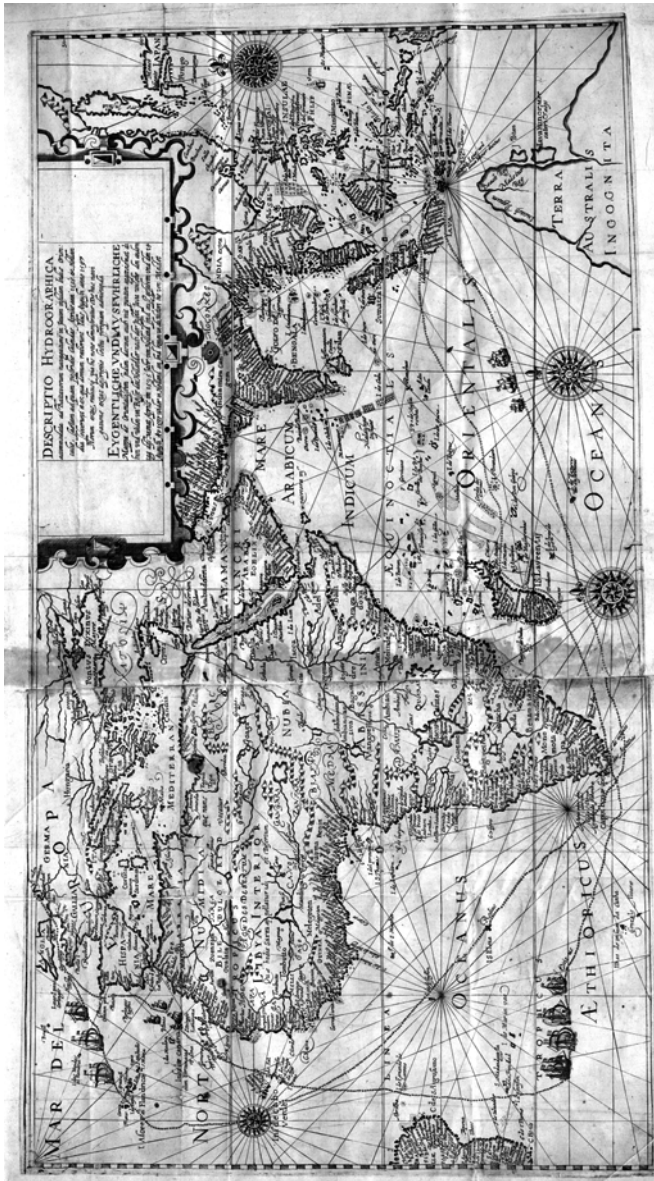


Abb. 3: Die deutsche Kopie der in Abb. 2 gezeigten niederländischen Originalkarte.
Frankfurt 1599, ÖAW-Sammlung Woldan

DESCRIPTIO HYDROGRAPHICA | *accommodata ad Battavorum navigationem in Javam insulam Indiæ Oriens = | talis, factam ad quam postridie Calendas Aprilis ann. 1595 ex Hollan = | dia solverunt et ex qua domum redierunt Idus Augusti anno 1597 | Horum ex[i]tus reditusq' via bis notis demonstratur. De hac navigatione extat descriptio lectu perquam admiranda / EYENTLICHE VND AVSFVHRLICHE | Mappa de Orientalischen Indien darinnen auch mit puncten angezeichnet di | bin vnd wider um Reise der Hollander nach der Inseln Java welche den andern | tag dess Monat Aprils in 1595 Jahr von Holland sind aussgefahren und den 14. | Augusti A° 1597 wider in Holland an sind komen wi di Historie hie van meldet.*

- [Frankfurt: Théodore de Bry, 1599]

- Kupfergravur, 2 Blätter, 35 x 66 cm.

Der lateinische Titel wurde also wörtlich vom Original übernommen. Der niederländische Text ist in einer sinngemässen deutschen Übersetzung wiedergegeben.

Die originale Karte der Java-See von Willem Lodewijcksz., 1598

(Sammlung Woldan K-V (Bl): AS/Sos 15 (1-2) (Abb. 4)

Außer der oben beschriebenen Übersichtskarte mit der Wiedergabe der durch Cornelis de Houtman befahrenen Route, erinnert kartographisch an diese Reise auch eine in Folio-Format von der Hand von Willem Lodewijcksz. gefertigte Karte der Java-See:¹⁴

Nova tabula, | Insularum Iavae, Su = | matrae, Borneonis et ali = | arum Malaccam usque, deli = | neata in insula Iava, ubi ad vi = | vum designantur vada et brevia | scopulique interjacentes descrip = | ta a G.M.A.L.

Nieuwe caerte op Java ghe = | teeckent, van de eylanden van | Java, Sumatra, Borneo tot Ma = | lacca toe, daer in dat alle de bij | leggende eylanden naer t'leven | gestelt, ende op haer plaetse | geleyt zyn door G.M.A.L.

Hispanica leuca 17½, uni gradui competentia [30=36 mm]; Miliaria Germanica, quorum 15.uni gradui respondent. [30=42 mm]

[Amsterdam:] Cornelius Ni = | colai excud. [1598] / Baptista à Doe = | techum sculp.

Kupfergravur und Radierung, 38,5 x 54,5 cm.

¹⁴ G. Schilder, Monumenta, Facsimile 26.



Abb. 4: Willem Lodewijcksz., Karte der Java-See. Amsterdam 1598,
ÖAW-Sammlung Woldan

In der linken unteren Ecke befindet sich hier eine dreiteilige Kartusche, wovon das Mittelstück den lateinischen und niederländischen Kartentitel enthält wird. Im obersten Teil dieser Kartusche

werden die Verleger Cornelis Claesz. und Graveur Baptista van Doetecum genannt. Die rechteckige Basis der Kartusche zeigt einen verkleinerte Abbildung von Fischen und Vögeln aus Lodewijksz.' Reisebericht (Tafel 6) mit einem lateinischen Begleittext. Eine kleine Kartusche in der rechten unteren Kartenecke enthält eine Erklärung des Wortes *Pulo* (malayisch für Insel) und die Maßstableisten in spanischen und deutschen Meilen. Oben links wird das Wort *Puro* erklärt (malayisch für Straße oder Stadt). Der dekorative Blickfänger ist aber die große Kartusche rechts oben mit sechs verkleinerten Abbildungen aus dem *Journal* von Lodewijksz. im Spiegelbild: *Satrapa Sumatrensis* (Tafel 8); *Gubernator urbis Bantan* (Tafel 13); *Præcipui Mercatores Chinenses* (Tafel 19); *Galeotæ urbis Bantan* (Kombination Tafel 27 und 28); und *Hoc modo Nobiles Insulæ Bali* (Tafel 40).

Entlang der Seitenränder befindet sich die Einteilung der Breitengrade (7°N-9°S). Um eine zentrale Kompassrose in der Kartenmitte ist ein Kranz von elegant ausgeführten sekundären Rosen graviert. Das Netz der Kompasslinien beschränkt sich auf die Wasserflächen. In der Java-See werden die vier Schiffe von De Houtman abgebildet.

Das Kartenbild reicht von den südlichen Nikobaren (*I. Nicubar*) im Nordwesten bis zum westlichen Teil von Sumbawa (*Çambaua Insula*) im Südosten. Die Karte zeigt den südlichen Teil von Malakka (*CHERSONESE*), die Strasse Malakka, ganz Sumatra (*SAMATRA*), den Riau und Linga Archipel, Bangka (*Banca*), den südlichen Teil von Kalimantan (*BORNEO INSULA*), die Nordküste von Java (*LAUVA INSULA*), Madura (*Madura Ins.*), Bali (*Bali Ins.*) und den westlichen Teil von Sumbawa (auf Van Linschotens Karte noch *Java Menor* genannt).

Im Kartentitel wird zudem darauf hingewiesen, dass diese neue Java-Karte von Willem Lodewijksz. gezeichnet wurde und dass die Länder und Inseln durch ihn *naer t'leven gestelt, ende op haer plaetse geleyt zyn* (nach der Wirklichkeit und auf der richtigen Position gezeichnet sind). Die Karte dokumentiert somit die lokale Kenntnis, die man im Osten während der ersten Reise gesammelt hatte – eine Kenntnis die im Grunde genommen noch recht bescheiden war.

De Houtmans Reise hat nur direkte geographische Erkenntnisse gesammelt: so in der Umgebung der Sunda-Straße, entlang Javas Nordküste und von der Insel Bali. Lodewijksz.' Bericht enthält zudem Küstenprofile der Sunda-Straße, Pläne vom Hafen und der

Stadt Bantam, Küstenprofile von Java und Bali, sowie eine Übersichtskarte von letzterer. Im Vergleich mit den Karten von Plancius und Van Linschoten ist auf Lodewijksz.' Karte – die in einem größeren Maßstab gezeichnet ist – die West- und Nordküste von Java viel detaillierter eingezeichnet und weist eine größere Zahl von Ortsnamen auf. Ausser *Bantan* (Bantam, wo De Houtman die erste Ladung Pfeffer kaufte), sieht man die Toponyme *Iacatra* (Jakarta), wo das spätere Zentrum der VOC entstehen sollte, *Taggal* (Tegal) und *Surabaya* (Surubaja). Im Landesinneren von Java wird mit einer Vignette die Stadt Mataram gekennzeichnet, eine Stadt, die sich zu einem wichtigen Zentrum des islamischen Handels entwickeln sollte. Vor dem Westeingang der Sunda-Strasse liegen zahlreiche Inseln.

Bantam liegt auf unserer Karte auf demselben Längengrad wie die Stadt Malakka, obwohl die Portugiesen wussten, dass dieser Ort vier Grade östlicher lag. Wie sind nun die Fehler auf den portugiesischen Karten zu erklären? Plancius gab hierfür in seinem 1598 aufgestellten Memoire eine interessante Erklärung. *Die Portugiesen*, bemerkte er, *zeichnen die Distanz von verschiedenen südlich und östlich von Malakka gelegenen Orten kleiner ein als dies in Wirklichkeit ist.* Und er zog die Schlussfolgerung: *Es ist zu vermuten, dass die Portugiesen die genannten Orte deshalb so einzeichnen, um die Gebiete von Banda, den Molukken, Gilolo und Japan in die Hemisphäre einzubeziehen, welche ihnen durch den Römischen Papst zugeteilt worden waren.* Man wollte also unbedingt, dass die Molukken im portugiesischen Einflussgebiet zu liegen kamen. Der portugiesische Pilot Pedro de Tayde, der mit den Holländern zusammenarbeitete (und darum durch seine portugiesische Landsleute am 16. August 1596 in Bantam ermordet wurde), wusste jedoch über die richtigen Entfernungen genau Bescheid, denn auf einer von ihm gezeichneten kleinen Karte war Bantam 60 deutsche Meilen östlicher als Malakka eingezeichnet.

Die Insel Bali wird durch Lodewijksz. in einer durchaus erkennbaren Form gezeigt. Nach Osten werden Lombok und Sumbawa noch als zusammenhängende Insel gezeichnet. Merkwürdig ist die Position von Macassar. Auf Plancius' Karte wird diese südliche Region von Celebes durch eine schmale Landbrücke vom Rest abgeschnitten. Lodewijksz. geht noch einen Schritt weiter und trennt diesen Teil von der Hauptinsel ab und zeichnet ihn als kleine Insel (*Macasser Ins.*) mitten in das Meer zwischen Borneo und

Sumbawa. Ein anderes Phänomen ist in Malaysia zu sehen, wo der südliche Teil von der Malakka-Halbinsel mit *C. de Cincapura* (Singapore) durch einen Fluss vom Rest abgeschnitten wird.

Bemerkenswert ist zudem, dass die Lodewijksz.-Karte bereits einen Teil des Archipels zeigt, der sich zum Mittelpunkt der niederländischen Macht in Ost-Indien zu entwickeln sollte. Ursprünglich hatte Cornelis Claesz. die Absicht, eine verkleinerte Version dieser Karte im *Journal* von Lodewijksz. aufzunehmen, denn am Ende des 18. Kapitels seines Berichts steht: *Hier stelt het Caertgen van Iava ende Sumatra* (hier steht das Kärtchen von Java und Sumatra), aber keine einzige Ausgabe des *Journals* enthält eine derartige kleine Karte.¹⁵ Anscheinend sah sich der Verleger zunächst von den Reedern, welche die Reise von Cornelis de Houtman ausgerüstet hatten, genötigt, hiervon abzusehen.

Die direkte Anleitung zum Handel muss wahrscheinlich in Exemplaren der Lodewijksz.-Karte in Folio-Format gesehen werden, welche auf der Rückseite einen gedruckten Text aufweisen (Abb. 5).¹⁶ Dieser Text ist in derselben gotischen Lettertype gedruckt wie die von Cornelis Claesz. Für die Ausgabe des Berichts von Lodewijksz. benutzte. Dass der Text auf der Rückseite der Karte ebenfalls von Lodewijksz. stammt, ergibt sich vor allem aus der Tatsache, dass er zweimal auf sein eigenes *Journal* verweist. Aus diesen Verweisen kann man schließen, dass Cornelis Claesz. diese Karte mit Text verkleinert im Bericht von Lodewijksz. aufnehmen wollte.

¹⁵ In der französischen Ausgabe von 1598 in der Sammlung Woldan: *Icy doit estre mis la Carte de Iava & Sumatra*.

¹⁶ Die folgenden Exemplare sind bekannt: Bibliothèque de l'Arsenal, Paris (Fol. H 181 [73]); Bibliothèque nationale de France (Ge D 15088); Bibliothèque de Sorbonne, Paris (A 507.I [113]); Maritiem Museum, Rotterdam (W.A. Engelbrecht Sammlung 687); Österreichische Akademie der Wissenschaften, Wien (Sammlung Woldan K-V (Bl): AS/Sos 15 (1-2); und Umanski Sammlung (USA). Beim Woldan-Exemplar, welches einmal Teil eines Sammelatlas gewesen sein muss, war der Text auf der Rückseite aus unbekanntem Gründen abgedeckt. Der Versuch die Karte zu *spalten* misslang, sodass diese nun aus zwei Teilen besteht: das Kartenbild ist nun auf einem dünnen Papierträger, während der Text von der Kartenrückseite nach wie vor abgedeckt ist (jedoch deutlich erkennbar, wenn man das Blatt gegen das Licht hält)

Folio-Karte vorläufig nicht distribuiert wurde.¹⁷ Auf diese Weise signalisierte Lodewijksz. unter anderem, dass man im Falle einer Errichtung eines Forts in Bantam ohne viel Mühe die Fahrt zwischen den Molukken und Malakka beherrschen könnte: So könnte man von hier aus den Handel mit den östlichen Inseln mit grossem Vorteil für die Niederlande sichern. Solche wichtigen Informationen wollten die beteiligten Amsterdamer Kaufleute bestimmt nicht an eventuelle Konkurrenten preisgeben. Letztendlich konnten sie jedoch die Entwicklung nicht aufhalten, denn noch im selben Jahr 1598 nahmen verschiedene Flotten aus Holland und Zeeland Kurs nach Osten. Deshalb konnte Cornelis Claesz. schliesslich die Lodewijksz.-Karte – mit oder ohne Text in verso – auf den Markt bringen.

Epilog

Einer der Berührungspunkte, die das Studium der Kartographiegeschichte mit anderen Disziplinen hat, ist die Geschichte, vor allem die Entdeckungsgeschichte. Gerade kartographische Quellen haben für das Zeitalter der niederländischen Entdeckungen mit ihren Beschreibungen und Darstellungen unschätzbaren Wert und dürfen bestimmt nicht nur als Füllmaterial betrachtet werden; sie können manches Mal wegen des Fehlens von anderen Quellen die einzigen Zeugen einer Entdeckungsreise darstellen, sodass allein mit Hilfe von Karten der Verlauf einer Entdeckung rekonstruiert werden kann. Die niederländische Expansion nach allen Windrichtungen ab dem Ende des 16. Jahrhunderts hat dazu geführt, dass auch die Niederländer einen Anteil an der Entdeckung der Welt für sich beanspruchen können, wobei die zeitgenössischen Reisebeschreibungen und Karten besonderes wichtige Quellen sind.

¹⁷ Der Text beginnt mit: *Beschryvinge vande Straten ofte engten van Malacca ende Sunda, met haer omlyggende Eylanden, Bancken, Ondiepten ende Sanden.* Transkription und Erklärung in: G. P. Rouffaer – J. W. Ijzerman, *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië* 2, 206-221.

Schlussbetrachtung

Bereits während meines Studiums in Wien bekam ich die Gelegenheit, den berühmten Atlas Blaeu – Van der Hem in der Österreichischen Nationalbibliothek zu studieren, welcher einen außergewöhnlicher Kulturspiegel der Entwicklung des niederländischen Unternehmungsgeistes im 17. Jahrhundert darstellt. Dies war auch mein erster Kontakt zur niederländischen Kartographie, die einen dermaßen grossen Einfluss auf mich ausübte, dass das intensive Studium dieses Fachgebietes meine Berufswahl bestimmte und ich meine Lebensinteressen in die Niederlande verlegte. Mehr als vierzig Jahre später, bei der Vorbereitung zu dieses Artikels, befasste ich mich näher mit der Sammlung Woldan und war sehr erstaunt über den Reichtum ihrer geographischen Bestände und deren Fülle an Material zur Entdeckungsgeschichte. Dass darunter auch der niederländische Anteil relativ gross ist und einige Kleinode umfasst, erfüllt mich mit besonderer Freude. Wir sind meinem Studienfreund Prof. Dr. Johannes Dörflinger deshalb sehr viel Dank schuldig, dass es ihm, zusammen mit unserem gemeinsamen Promotor Prof. Hamann gelang, diese wertvolle Sammlung beisammen zu halten, in der Österreichischen Akademie der Wissenschaften unterzubringen und der Forschung zugänglich zu machen.

Literaturverzeichnis

- Garrat J. G., The maps in De Bry, in: *The Map Collector* 9 (1979), 2-11.
- Moes E. W. – Burger C. P., *De Amsterdamsche boekdrukkers en uitgevers in de zestiende eeuw*, 4 Bde., Amsterdam 1900-1915. Reprint: Utrecht 1988.
- Naber P. S. L'Honoré, *Reizen van Willem Barents, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijp en anderen naar het noorden (1594-1597)* (Werken uitgegeven door de Linschoten Vereeniging XIV und XV), dl. 1-2, 's-Gravenhage 1917.
- Rouffaer G. P. – Îjzerman J. W., *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman, 1595-1597* (Werken uitgegeven door de Linschoten Vereeniging VII, XXV und XXXII), dl. 1-3., 's-Gravenhage 1915-1929.

- Schilder G., *Monumenta Cartographica Neerlandica*, VII, Cornelis Claesz. (c. 1551-1609): Stimulator and Driving Force of Dutch Cartography, Alphen aan den Rijn, 2003.
- Shirley R. W., *The Mapping of the World: Early printed world maps 1472-1700* (The Holland Press Cartographica Seriesl. 9), London 1983.
- Terpstra H., *Itinerario. Voyage ofte Schipvaert van Jan Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien 1579-1592* (Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging LVII, LVIII und LX), dl. 1-3, 's-Gravenhage 1955-57.
- Tiele P. A., *Mémoire bibliographique sur les journaux des navigateurs Néerlandais*, Amsterdam 1867. Reprint: Amsterdam, Nico Israel, 1960, 116-128.

Zum Autor

Günter Schilder, geb. 1942 in Wien, studierte von 1960 bis 1966 Geographie und Geschichte an der Universität Wien. Mit Hilfe eines Stipendiums forschte er zwei Jahre in den Niederlanden für seine Dissertation über den Anteil der Niederländer an der Entdeckung Australiens. Er promovierte 1970 über dieses Thema in Wien bei Prof. Hamann. Anschließend kehrte er nach Holland zurück, wo er zunächst in einem kartographischen Verlag in Amsterdam arbeitete. Von 1971 bis 2007 war er an der Universität Utrecht im Fachbereich Geschichte der Kartographie angestellt, seit 1981 als Professor. Er schrieb bedeutende Publikationen auf dem Gebiet der Geschichte der niederländischen Kartographie und Entdeckungen.

Kontakt: g.schilder@geo.uu.nl

