

ADB-Artikel

Schouten: *Willem Cornelisz S.*, Seefahrer und Entdecker, geboren zu Hoorn, † 1625 in der Bucht von Antongil (Ostmadagaskar) auf der Rückreise in sein Vaterland. Schouten's große That ist die Fahrt um die Südspitze Südamerikas, welche er mit Jacob Le Maire 1615—1617 ausführte. Er hatte seine Schule als Indienfahrer gemacht, war 1601—1603 mit Wolfhart Harmansen zum ersten Male nach Indien gefahren und hatte auch in anderen Meeren weite Erfahrungen gesammelt, ehe er in den Dienst eines der großen Unternehmen des geographisch so fruchtbaren beginnenden 17. Jahrhunderts trat. Das Privilegium der Ostindischen Gesellschaft, östlich vom Cap der guten Hoffnung und durch die Magellansstraße zu fahren, gab in den Kreisen der holländischen Kaufleute, welche außerhalb jener Gesellschaft standen, Anlaß zu dem Versuche, auf einem anderen Wege Indien durch die große Südsee zu erreichen. Der zuerst von Drake angeregte Gedanke, südlicher als die Magellansstraße zu gehen, entstand vielleicht zuerst in Hoorn und zwar werden der Kaufmann Isaak Le Maire und unser S. als die Träger desselben genannt. Es bildete sich eine Austral-Gesellschaft, welche S. unter dem Oberbefehl von Jacob Le Maire, einem großen Förderer und Kenner überseeischer Unternehmungen, die Führung der Schiffe „Gendracht“ und „Hoorn“ von 180 und 55 Lasten übertrug. Jener fuhr auf dem größeren Schiff, welches Jakob Le Maire den Sohn als Kaufmann und 65 Mann trug, während sein Bruder Johann Corn. S. das kleinere Schiff führte, dessen Kaufmann Ans Elaesz war und welches 22 Matrosen hatte. Im tiefsten Geheimniß, welches erst an der afrikanischen Küste, mehrere Monate nach der Abreise den Mannschaften enthüllt wurde, verließ die Expedition am 25. Mai 1615 Hoorn und ging über die Inseln des Grünen Vorgebirges nach Sierra Leona, an Ascension und den Abrolhos vorüber in den westlichen atlantischen Ocean, wo offenbar die Route van Noorts (s. A. D. B. XXIV, 1) verfolgt wurde, welche im December an die patagonische Küste führte, wo in den fisch- und vogelreichen Umgebungen des ebenfalls durch Van Noort bekannten Puerto Deseado und der Pinguin-Inseln Proviant und Wasser eingenommen wurden. Am 19. December ging beim Kalfatern das kleinere der beiden Schiffe in Flammen auf. Bei anhaltend stürmischem und nebligem Wetter wurde der Weg nach Süden fortgesetzt, am 20. Januar 1616 wurde der Eingang zur Magellansstraße passirt, am 29. die Oldebarneveldts-Inseln an der Feuerlandküste und das Cap Hoorn entdeckt, welches|sodort bei gutem Wetter umschifft wurde. Am 12. Februar wurde die Le Maire-Straße nach dem gleichnamigen Begleiter Schouten's und das Land östlich derselben Statenland getauft. Die Polhöhen sind in dieser ganzen Zeit um etwa 2 Grad zu hoch, weshalb es erklärlich ist, daß trotz der angeblich erreichten Breite von 58 Grad S., die antarktischen Randinseln nicht gesehen wurden. Von Eisbergen wird nicht gesprochen. Im übrigen war das Wetter in hohem Grade wechselnd und stürmisch und nöthigte zu häufigem Umherkreuzen, bis beim 46. Grade „der allgemeine Südwind“ erreicht war. Die

Absicht, auf Juan Fernandez zu landen, konnte nicht ausgeführt werden. Die Reise wurde vielmehr in westnordwestlicher Richtung, wo man das gesuchte Südland zu finden hoffte, fortgesetzt. Am Ostertag (3. April) war man in 14° Südl. Breite; sechs Tage darnach starb Schouten's Bruder Jan, der Steuermann. Am 10. wurde die erste Insel entdeckt (zu 15° 12' bestimmt), ein typisches Atoll, anscheinend nicht von Menschen, wol aber von stummen Hunden bewohnt. Man nannte es deshalb Honden-Eylandt. Am 15. erreichte man in 15° 15' eine andere längere, mit Palmen bewachsene und bewohnte Insel, die als Eylandt Insonder Grondt bezeichnet wurde, am 16. ein Atoll, das Waterlandt, am 18. ein bewohntes Atoll, das Vliegen-Eylandt genannt wurde. Die Reise wurde in der Nähe des 15. Parallels bis zur nächsten Insel fortgesetzt, welche am 11. Mai erreicht und Cocos-Insel genannt wurde, während eine benachbarte Insel den Namen Verraders Eylandt empfing. Nachdem schon vorher auf ein mit Unbewaffneten und mit Weibern und Kindern beladenes Segelboot geschossen worden war, setzten sich vor diesen Inseln die Kämpfe mit den Eingeborenen fort, die zum Theil ohne genügenden Grund von den Holländern begonnen und bei der Ueberlegenheit ihrer Waffen blutig beendet wurden. Man ging nun wieder in südsüdwestlicher Richtung bis 19° S. B. und beschloß, da weiter kein Land gefunden wurde, und da „bei weiterem Vorgehen man auf den südlichen Theil von Neu-Guinea stoßen und vielleicht keinen Durchgang im Süden finden würde“ einen nördlicheren Curs zu nehmen; es bestand auch die Furcht, man würde beim Vorwalten östlicher Winde von dort nicht in östlicher Richtung zurückkehren können. Außerdem mochten wol Handelserwägungen mit beitragen, daß man beschloß, am Nordrand Neu-Guineas vorbei nach den Molukken zu gehen. Am 18. Mai war dieser Beschluß gefaßt und am 19. wurde der Curs nach Norden gerichtet, wobei sofort ein Inselpaar entdeckt wurde (Hoorn'sche J.), mit dessen Bewohnern ein freundlicher Verkehr gepflogen und wo endlich Wasser und Proviand eingenommen werden konnte. Vom 21. Juni an führte der nordwestliche Weg durch eine größere Anzahl von kleinen bewaldeten Inseln, die von dunklern, mit Bogen bewaffneten Menschen bewohnt waren. Offenbar waren die Inseln nördlich von Neu-Guinea und speciell die Gruppe der Grünen Inseln erreicht. Am 25. Juni wurde sehr hohes Land gesehen, welches man für die Ostspitze Neu-Guineas hielt, während wir es jetzt als Neu-Mecklenburg kennen, und die Fahrt ging durch Inseln und an der wesentlich westlich und östlich gerichteten Küste unter häufigen Kämpfen mit den Eingeborenen bis zum 3. August, wo man in 30° 45' N. die Westspitze von Neu-Guinea erreicht zu haben glaubte. Man befand sich seit geraumer Zeit unter dunkelfarbigen Menschen, denen große Schiffe, Geschütze und Musketen nicht völlig fremd waren und man glaubte sogar, Spuren europäischen und chinesischen Handels zu finden. „Von anderen Inseln“ kamen „andere Neger“ (Bugi?), mehr gelb von Haut und hoch von Wuchs, welche chinesisches Porzellan besaßen. Am 5. Aug. traf man mit malayisch Redenden zusammen und hörte einige spanische Worte. Zwar wurde der Name der Insel nicht genannt, man muthmaßte aber in Gilolo zu sein, und mit Recht, denn bald darauf war Ternate erreicht, wo holländische Kriegs- und Handelsschiffe, erstere von der Flotte Spilbergen's, gefunden wurden und den Weltumseglern ein erquickender Empfang bereitet ward. Ein Theil der Mannschaft blieb in Indien, um hier Dienste zu nehmen. Auf der Rückfahrt wurden vor Jacatra durch einen der Präsidenten der Ostindischen Gesellschaft Schiff und Waaren confiscirt, worauf S. und Le Maire auf zwei Schiffen der Spilbergen'schen Flotte

mit einem Theil ihrer Mannschaften nach Holland gingen, während der Rest in die Dienste der Ostindischen Compagnie trat. Jacob Le Maire starb auf der Reise an einem Tage (31.?) des December 1616. Am 1. Juli 1617 nach einer Reise von zwei Jahren und achtzehn Tagen landete S. an der heimathlichen Küste von Seeland, nachdem er mit ebensoviel Kühnheit als Vorsicht — von der ganzen Bemannung waren nur drei umgekommen — eine schwierige Aufgabe glücklich gelöst hatte. — Schwer ist es, den Antheil genau zu bestimmen, den Jacob Le Maire an diesen Errungenschaften gehabt hat. Als Sohn des in der Geschichte der niederländischen Indienfahrten berühmten, reichen, in Handel und Seefahrt erfahrenen Isaac Le Maire, dem von einigen der Plan der ganzen Fahrt zugeschrieben wird, nahm er jedenfalls eine nicht unbedeutende Stelle ein, die in einigen Berichten wol zu klein dargestellt wurde, während er in andern seine Stelle vor S. findet. Die lateinische Ausgabe von 1619 führt den Titel *Navigaciones Australes Jacobi Le Maire* und führt auch nur diesen als Entdecker des neuen Weges in der den Schluß bildenden Auszählung der Weltumsegelungen auf. Im Vorwort dagegen erscheint S. gleichberechtigt mit Isaac Le Maire in Schöpfung des Planes dieser Fahrt, und übernimmt auch die Beschaffung der Hälfte der Kosten und die ganze Fürsorge für die Ausrüstung, für welche er die Hülfe mehrerer Bürger von Hoorn gewann. Jacob Le Maire erscheint hier erst in dritter Linie. In einem Proceß, in welchen S. nach der Rückkehr verwickelt ward, scheint indessen Le Maire's größerer Antheil bewiesen worden zu sein. Die eine Schilderung der denkwürdigen Fahrt rührt von einem Theilnehmer her, der für S. warme Verehrung hegte, während er Le Maire eher abgeneigt ist. Einige Anzeichen sprechen dafür, daß es Aris Claesz, der kaufmännische Begleiter des zweiten Schiffes ist, der diesen durch seine treffenden Beobachtungen, besonders über die Ethnographie Polynesiens, dauernd werthvollen, übrigens knappen, sachlichen Bericht geschrieben hat. S. selbst ist nicht, wie van der Aa will, als Verfasser dieses 1618 zu Arnheim unter dem Titel *Journal ofte Beschrijving van de wonderlicke reyse, ghedaen door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn in de jaren 1615, 1616 en 1617* erschienenen Buches anzusehen. In demselben Jahre ist dieser Bericht hochdeutsch in Arnheim, 1619 französisch in Amsterdam und 1618 ebenda in einer zweiten holländischen Ausgabe erschienen. Weitere holländische Drucke werden zwischen 1619 und 1766 sechzehn verzeichnet. Einer von 1645, in Hoorn erschienen, enthält das Bildniß Schouten's. Nach S. sind Inseln nördlich von Neu-Guinea, eine Bucht von Nowuka, ein Berg auf Fukuna genannt.

Autor

Friedrich Ratzel.

Empfohlene Zitierweise

, „Schouten, Willem Cornelisz“, in: Allgemeine Deutsche Biographie (1891), S. [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
