

# SEESCHIFFFAHRT

## ABEL JANSZON TASMAN

VON KUNO SCHULDt

### I.

»Unser goldenes Zeitalter« sagen die Niederländer heute, wenn sie den ungeahnten Aufstieg und glückhaften Bestand ihrer jungen Republik während des 17. Jahrhunderts meinen. Damals hatte man sich von religiöser, politischer und auch wirtschaftlicher Bevormundung befreit und Initiativen ergriffen, um die Voraussetzungen für eine einzigartige Blütezeit von Handel, Schifffahrt, Gewerbe und Landwirtschaft zu schaffen. Damit einher ging eine künstlerische Schaffensfreude, die sich vornehmlich im Bereich der Tafelmalerei und der Architektur verwirklichte und in ihrer produktiven Vielfalt das kulturelle, zeitenüberdauernde Äquivalent zur wirtschaftlichen Blüte darstellte.

Die militärischen Anstrengungen der jungen Republik gegen die habsburgischen Widersacher beschränkten sich nach einiger Zeit nicht mehr nur auf den westeuropäischen Raum. Man versuchte den Gegner auch in seinen Überseebesitzungen zu treffen, wobei es letztlich keine Rolle spielte, ob man es hier mit Spaniern oder Portugiesen zu tun hatte. Es galt, die begehrten Kolonialprodukte – Gewürze standen hier an erster Stelle – auf eigene Handelswege zu leiten.

Kerngebiet der außereuropäischen Auseinandersetzungen wurde der südostasiatische Inselraum. Nachdem die Niederländer im heutigen indonesischen Archipel einen sicheren Stützpunkt erlangt hatten (Batavia, heute Djakarta auf Java), kam es im Mutterland im Jahre 1602 auf Betreiben des Ratspensionärs<sup>1</sup> Johan van Oldenbarneveldt (1547–1619) zur Gründung der »Vereinigten Oostindischen Compagnie« (V.O.C.), die zwar mit weitestreichenden Befugnissen ausgestattet wurde, nicht aber als staatliche Institution verstanden werden konnte. Die V.O.C. blieb einem Gremium von 17 »Herren« der Städte Amsterdam (8 Vertreter), Delft, Rotterdam, Hoorn und Enkhuizen (je 1) und der Provinz Seeland (4) sowie abwechselnd einem Vertreter der Kammern Maas-Middelburg und Nordholland gegenüber rechenschaftspflichtig, war somit der Verantwortlichkeit der Haager Regierung entzogen – sicherlich im Sinne des klugen Initiators.<sup>2</sup>

Die V.O.C. war kraft ihrer Statuten berechtigt, den gesamten Handels- und Schiffsverkehr zwischen dem Kap der Guten Hoffnung und der Magellanstraße als ihr Monopol zu betrachten und unbefugte Eindringlinge mit Gewalt fernzuhalten. Sie übte in diesem abgesteckten Bereich die militärische Alleinherrschaft aus, durfte demnach eigene See- und Landstreitkräfte unterhalten, Festungen anlegen, Verträge mit afrikanischen und asiatischen Potentaten abschließen (dies aber nur im Namen der Haager Regierung) und eigene Generalgouverneure bestellen. Die für alle Aufgaben notwendigen Gelder konnten im Mutterland durch die Ausgabe von Aktien mehr als ausreichend beschafft werden.<sup>3</sup>

Zur personellen Bewältigung reichte die Bevölkerung der betreffenden Städte und Landschaften schon nach kurzer Zeit nicht mehr aus. Wahrscheinlich sind deshalb Werbekampagnen durchgeführt worden, die zum Eintritt in die Dienste der V.O.C. ermunterten. Ein Strom von Zuwanderern bewegte sich vornehmlich in Richtung Amsterdam, darunter auch Bewohner der friesischen Nordseeregionen, die als befähigte Seefahrer gern gesehen wurden. Unter diesen befand sich ein junger Seemann namens Abel Tasman, der von der holländischen Metropole aus einen neuen Lebensabschnitt beginnen wollte.

## II.

Geburtsort und -jahr von Abel Tasman konnten erst in jüngerer Zeit durch die Auffindung einiger Archivalien hinreichend geklärt werden. Im 19. Jahrhundert hatte die Stadt Hoorn den Ruhm für sich in Anspruch genommen, neben Bontekoe und Schouten<sup>4</sup> einen noch bedeutenderen Seefahrer hervorgebracht zu haben: *Ein Stadt- und Zeitgenosse Bontekoes war Abel Jansz. Tasman, den die Wissenschaft als Vorläufer und Eisbrecher Cooks ansieht und den Krusenstern<sup>5</sup> als größten Seemann des 17. Jahrhunderts bezeichnet.* So ist es in einer älteren Stadtgeschichte zu lesen, und hierin wird einige Zeilen weiter auch ein Lokalpatriot zitiert, der im Rahmen seiner Ausführungen über den Unternehmungsgeist von Seefahrern aus dieser Stadt meint: *Tasman gaat Landen Zuydwaarts zoeken.*<sup>6</sup>

Dagegen sprechen einige wiederaufgefundene Archivalien übereinstimmend von einem anderen Geburtsort. So meldet das Tagesregister des Kastells Batavia am 20. 12. 1650: *... Abel Janszoon Tasman van Littgegast in Vrieslandt.* ... und am 5. 1. 1651: *... Abel Janszoon Tasman van Lutgegast, in Vrieslandt.* ... In seinem Testament bedenkt Tasman die Armen seines Geburtsortes: *... vooreerst legateer ick aen den armen van het dorp genaemt luytgegarst de somma van vijf en twintich guldens.* ...<sup>7</sup>

Somit stammte Tasman aus dem Dorf Lutjegast (heutige Schreibweise) bei Groningen. *Lutjegast war damals und ist heute noch ein kleines protestantisches Kirchdorf mit etwa 200 Einwohnern.*<sup>8</sup> Diese ernährten sich vorwiegend von Landwirtschaft und Binnenschifffahrt, doch ist aus einer älteren Karte ersichtlich, daß der Ort früher durch einen kleinen Fluß mit der Nordsee in Verbindung stand.<sup>9</sup> Vielleicht diente er damals Fischern als Zufahrt.

Über Kindheit und Jugend Tasmans ist sehr wenig bekannt. Da er schreiben und lesen konnte, obwohl zu der Zeit das Schulwesen in der Provinz Groningen auf einem Tiefpunkt stand<sup>10</sup>, muß vermutet werden, daß sein Elternhaus nicht zu den ärmsten zählte. Interessant in diesem Zusammenhang sind neuere Forschungsergebnisse:

*Im Umland von Groningen gab es zu Beginn des 17. Jahrhunderts selten Familiennamen. Abgesehen vom Landadel waren sie nur bei gutsituierten Bauern anzutreffen. Üblicherweise leiteten diese ihren Nachnamen von der landläufigen Bezeichnung ihres Hofes her oder dieser wurde nach ihrem Familiennamen benannt. Beides hing eng miteinander zusammen.*

*Das »Klawboek van Tjassens« (im Reichsarchiv Groningen) enthält einen Hof »Tiassema«, holländisch: Tasma. Im 17. Jahrhundert wurde das Friesische weitaus häufiger als Umgangssprache benutzt als das Holländische, das nur in Groningen selbst vorherrschte.*

*In diesem »Klawboek« sind – wie schon angeführt – alle Bauernhöfe aufgezählt, die zur Kirchengemeinde Lutjegast gehörten, darunter die südlich des Gotteshauses gelegene »boerderij Tiassema«.*

*Eine Abbildung im Besitz einer in Lutjegast alteingesessenen Familie zeigt die Kirche und Tasmans Geburtshaus. Beide Gebäude existieren heute nicht mehr.*

Wahrscheinlich fügte Tasman seinem Namen das Schluß-*n* selbst hinzu, als er sich in Amsterdam aufhielt, wo natürlich holländisch und nicht friesisch gesprochen wurde.<sup>11</sup>

Die leider nur im Kleinformat wiedergegebene Abbildung aus dem alten Lutjegast<sup>12</sup> läßt dennoch nach eingehender Betrachtung den Schluß zu, daß die »boerderij Tiassema« ein sehr stattliches Anwesen darstellte, vergleichbar einem Haubarg im schleswig-holsteinischen Ei-



Abb. 1 *Jacob Gerritsz. Cuyp (1594 Dordrecht-? Tätig vornehmlich in Utrecht, Vater des bekannteren Malers Aelbert Cuyp): Abel Janszoon Tasman, dessen zweite Frau und Tochter aus 1. Ehe. Öl auf Leinwand, vermutlich 1637. Tasmans Witwe heiratete 1661 in zweiter Ehe den Kapitän Jan Meynderts Springer. Ein Robert Springer zu Bradford, sehr wahrscheinlich ein Nachkomme, verkaufte das Gemälde 1877 in London. Heutiger Standort (und Foto): National Library, Canberra.*

derstedt. Somit könnte Vater Jan Tiassema seinem Sohn Abel, der wahrscheinlich nicht als Hoferbe ausersehen war, wenigstens eine leidliche Schulbildung mit auf den Weg gegeben haben, vermutlich in Groningen.<sup>13</sup>

Rückschlüsse aus Eintragungen in das Register der Oude Kerk zu Amsterdam führen zu der Annahme, daß sich Abel Tasman für einen seemännischen Beruf entschieden hatte. Wo und wie aber seine diesbezügliche Ausbildung stattgefunden hat, ist nicht nachzuweisen.

Am 27. 12. 1631 ist er 28 Jahre alt (dies der einzige Beleg, sein Geburtsjahr auf 1603 festzusetzen), von Beruf *vaerentgesel* und schon Witwer. Er hat die Absicht, mit der 21-jährigen Jannetie Tjaerss (andere Schreibweise: Joanna Tiercx) eine zweite Ehe einzugehen.<sup>14</sup> Diese wurde am 11. Januar 1632 in der oben erwähnten Kirche geschlossen. Während die junge Frau mit Kreuzchen ihre Einwilligung dokumentierte, unterschrieb Tasman mit vollem Namenszug.<sup>15</sup>

Er wohnte zu dieser Zeit im (auch heute noch) unansehnlichen Teerketelsteeg in Amsterdam zusammen mit seiner Tochter Claesjen, die aus seiner ersten Ehe mit Claesgie Heyndrix stammte. Ort und Zeitpunkt der ersten Eheschließung Tasmans sind nicht festzustellen.

Claesjen blieb das einzige Kind Tasmans, sie war zum Zeitpunkt von dessen zweiter Eheschließung noch im Säuglingsalter. (Im Jahre 1637, nach Ablauf einer dreijährigen, für die weitere Anstellung entscheidenden Probezeit im asiatischen Kolonialgebiet, hielt sich Tasman

wieder in Amsterdam auf und ließ sich hier mit Frau und Tochter porträtieren.<sup>16</sup> (Abb. 1) Auf diesem erhaltenen Gemälde ist Claesjen als ungefähr Sechsjährige abgebildet. Demnach könnte ihre Mutter im Kindbett verstorben sein).

1633 befindet sich Tasman auf seiner ersten Reise nach Asien – ohne Familie. Bereits ein Jahr später wird er zum Schiffsführer ernannt.<sup>17</sup> Es sind deshalb erhebliche Zweifel angebracht, ob seine Berufsangabe *vaerentgesel*, die in ihrer blumigen niederländischen Ausdrucksweise »Matrose« bedeutete, seinen tatsächlichen seemännischen Rang wiedergab, als er in der Oude Kerk zu Amsterdam vor den Altar trat. Vielleicht wollte er durch eine verschmutzte Selbstzurücksetzung Kosten einsparen. Wahrscheinlicher ist jedoch die Annahme, daß er sich hier in vorsichtiger Bescheidenheit übte und sich noch nicht mit einem Titel schmückte, den er sicherlich schon bei einem anderen Schifffahrtsunternehmen innehatte, der ihm wohl auch nach seinem offensichtlich erfolgten Eintritt in die Dienste der V.O.C. schon mündlich zuerkannt, aber noch nicht offiziell bestätigt worden war. Tasman muß einfach im Jahre seiner zweiten Eheschließung den Rang eines Untersteuermannes (im heutigen Sprachgebrauch II. oder III. Offizier) bekleidet haben und zumindest in dieser Stellung übernommen worden sein, denn seine 1634 erfolgte Berufung als Kapitän ist undenkbar ohne vorherige mehrjährige Fahrenszeit als mitverantwortlicher Nautiker. Gerade die V.O.C. konnte und mußte es sich leisten, nur außerordentlich befähigte Seeleute als Schiffsführer zu berufen, die sich nach Anlegung strenger Auswahlkriterien hierfür als geeignet erwiesen hatten.

### III.

Im April 1634 wird Tasman als Obersteuermann auf dem Schiff *WEESE* erwähnt, wenige Wochen später dann schon als Kapitän – dies auf der *МОЧА*. Zwei Jahre lang führte er diesen Segler von Batavia aus in molukkische Gewässer.

Sein erster eigenständiger Aufgabenbereich erstreckte sich noch auf kürzere Distanzen und ist wohl als wesentlicher Bestandteil eines unumgänglich notwendigen Schulungsprogramms anzusehen, durch das die V.O.C. die Anzahl ihrer dringend benötigten Schiffsführer zumindest erhalten wollte.

Tasman arbeitete offensichtlich zur vollen Zufriedenheit seiner Arbeitgeber, denn diese waren willens, ihn auch nach Ablauf der üblichen dreijährigen Probezeit weiter unter Vertrag zu halten. Deshalb bekam er Heimaturlaub, um Frau und Kind auf die Insel Java nachzuholen. Im Frühjahr 1638 traf die Familie in Batavia ein und nahm hier für immer ihren Wohnsitz.

Tasman befuhr nun mit dem Schiff *ENGEL* mehrmals kleinere Routen, bis er 1639 einen ersten Höhepunkt seiner Laufbahn erklomm: Er wurde zum zweiten Kommandeur unter Mathias Quast berufen, der eine Erkundungsfahrt in japanische Gewässer unternehmen sollte. Im folgenden Jahr wurde diese Expedition wiederholt – diesmal unter Tasmans Oberbefehl. 1641 besuchte er zweimal Hinterindien und leitete zu Beginn des Jahres 1642 eine kleinere Unternehmung in die Gewässer um Sumatra.<sup>18</sup> In all den Jahren als verantwortlicher Schiffsführer wird sich Abel Tasman den Ruf eines in besonderem Maße vor- und umsichtigen Seemannes erworben haben, da die V.O.C. für ihn nun eine bislang unerhörte Aufgabe bereithielt.

### IV.

Während in Europa der 30jährige Krieg tobte, hatten die Niederländer den Fernosthandel endgültig unter ihre Kontrolle gebracht und walteten in diesem Bereich nach Belieben und Gutdünken. Die zunächst noch Widerstand leistende portugiesische und spanische Konkurrenz hatte nach und nach das Feld geräumt und schließlich jede ernstliche Gegenwehr aufgegeben.<sup>19</sup>

Gestützt auf eine überragende heimische Wertindustrie, die insbesondere mit der Fleute einen Seglertyp lieferte, der in sich gute Manövriereigenschaften mit einer enormen Ladekapazität vereinigte, funktionierte die Verbindung Niederlande–Ostindien mehr als zufriedenstellend. Die Hinfracht bestand aus europäischen Fertigwaren, die entweder für die Kolonisten selbst oder für Tauschzwecke bestimmt waren. Die Rückfracht bestand neben den eingehandelten Posten an asiatischen Fertigwaren aus tropischen Produkten, die im Auftrage und oftmals unter strikter Beaufsichtigung der V.O.C. in den Kolonien angebaut wurden: Nelken, Muskatnüsse, Pfeffer, Reis, Indigo und Zucker, später auch Kaffee.<sup>20</sup>

An Bord der ein- und auslaufenden Schiffe befanden sich neben den eigentlichen Besatzungen stets Zuwanderer oder Zurückkehrende. Etliche aus Europa kommende Segler sahen diesen Kontinent jedoch niemals wieder, weil sie im Kolonialverkehr eingesetzt wurden.

Noch im letzten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts erkundeten die Niederländer drei auf Indonesien zielende Schifffahrtswege. Dabei erwies sich die Nordostpassage, das Seegebiet vor Nordeuropa und -asien, als unbezwingbar. Expeditionen von 1594–97 unter Barentsz und Heemskerck endeten mit Mißerfolgen. Dagegen erreichten zwei Schiffsverbände unter Oliver van Noort und Jakob Mahu durch den Südatlantik und die Magellanstraße wohl den Pazifik. Die wenigen Beteiligten, die schließlich nach entbehrungsreichen Weltumsegelungen in die Niederlande zurückkehren konnten, dürften aber diese unsagbar lange Route kaum als regelmäßigen Verbindungsweg vorgeschlagen haben. Über 700 Tote waren auf dieser Reise insgesamt zu beklagen. Einen weniger verlustreichen und durchaus gangbaren Weg wies Cornelis Houtman: Um das Kap der Guten Hoffnung herum konnte er gleich im ersten Anlauf sein Ziel erreichen. An Ostafrika entlang stetig nordwärts haltend, gelangte er endlich in den Bereich des ersehnten Monsuns, der ihn bis Indonesien vorantrieb. Im Jahre 1611 fand Hendrik Brouwer die endgültige Lösung: Nach der Kapumrundung hielt er rechtost bis zur vermuteten Länge von Java und drehte dann nach Norden.<sup>21</sup>

Seit altersher bereitete die Breitenbestimmung den Nautikern erheblich weniger Sorgen als die exakte Festlegung der Längenposition. Erst die Konstruktion eines zuverlässig arbeitenden Chronometers konnte hier Abhilfe schaffen. Da diese umwälzende Neuerung jedoch erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gelang, mußten sich die Seeleute vorher mit annähernden Schätzungen und Mutmaßungen behelfen. Das führte beinahe zwangsläufig dazu, daß niederländische Seefahrer, den Segelanweisungen eines Hendrik Brouwers folgend, infolge ungenügender Längenfestlegung auf eine Landmasse stießen, bevor sie den Befehl zur Kursänderung Richtung Nord erteilten. Man hatte also die Küste Westaustraliens mehrmals gesichtet und diesen Landstrich mit der Bezeichnung »Neu-Holland« belegt. Vorerst blieb allerdings unklar, welche Abmessungen das neu gefundene Gebiet aufwies. Die öde, gar trostlose Beschaffenheit der westaustralischen Küste lud nicht gerade zu größeren Erkundungen ein.<sup>21a</sup>

Immerhin war damit der Beweis erbracht, daß es in diesem südlichen Bereich eine größere Landmasse gab, und diese Tatsache ließ Hoffnungen aufkommen, daß hinter dieser unangenehmen Küste sich gesegnetere Gebiete anschließen könnten. Vielleicht – so meinte man auf maßgebender niederländischer Seite – war man nun dem vermuteten reichen Südländ, der *terra australis*, auf die Spur gekommen.

## V.

Schon im 4. Jahrhundert vor der Zeitenwende lehrte der griechische Geschichtsschreiber Theopompos von Chios (geb. um 377 v. Chr.), daß irgendwo im Süden zwangsläufig eine große Landmasse vorhanden sein müsse, um die Erde im Gleichgewicht zu halten. Seine These, in ihrer auf die Symmetrie gründenden Logik ungemein einleuchtend, galt mehr als 2 Jahrtausende lang als unbestrittenes Faktum.

Der berühmte Gelehrte Claudius Ptolemaeus (geb. um 85 – gest. um 160 n. Chr.) dachte sich die Gestalt dieses Südländes so: Unmittelbar an das südliche Afrika anschließend, umfaßte es

den Indischen Ozean völlig, weswegen dieser als riesiges Binnenmeer anzusehen war. Damit widersprach er der Meinung des Römers Pomponius Mela, der etwa eine Generation vor ihm gelebt hatte und an das Vorhandensein eines tief im Süden gelegenen, von allen Weltmeeren umspülten Kontinents glaubte.

Besonders die katholische Kirche betrachtete das Weltbild des Ptolemaeus, wonach die Erde den Mittelpunkt des Kosmos' darstellte, mit Einschluß seiner Südlandaussage als unumstößliche und deswegen als mit allen Mitteln durchzusetzen Wahrheit. Der Gelehrte selbst galt als unerschütterliche Autorität nach seiner »Wiederentdeckung« um 1400 in allen geographischen Fragen.

Im Laufe von annähernd 15 Jahrhunderten geriet deshalb die Südlandvorstellung des Pomponius Mela in eine zunächst offiziell verordnete, später tatsächliche Vergessenheit, jedenfalls war sie aus der Gedankenwelt der christlichen Allgemeinheit so gut wie verschwunden. Nur einige Fachleute kannten sie noch. Nun besann man sich nämlich wieder auf sie, als die Portugiesen das südliche Afrika umfahren und dadurch den Irrtum des Ptolemaeus nachgewiesen hatten. Vollends aktuell wurde Mela durch Magellan: Nach Überwindung der heute seinen Namen tragenden Seestraße glaubte er in Feuerland die Nordküste des allumspülten Kontinents gesehen zu haben.<sup>22</sup> Welch glänzenden Sieg Mela endlich über seinen antiken Widersacher davongetragen hatte, beweisen die Erkundungsfahrten, die nun von Europäern durchgeführt werden: Spanier, Portugiesen und Niederländer durchkämmen in offiziellem Auftrag den Pazifik oder zumindest Teilgebiete dieses Ozeans. Abenteurer und Wagemutige, die es auf eigene Faust versuchen, gesellen sich hinzu. Der ihnen allen gemeinsame Antrieb lautet: Auffinden des von Reichtümern überquellenden Südländes!

Seit Beginn der Neuzeit hatte nämlich die seinerzeit rein geographisch konzipierte Meinung des Pomponius Mela eine auf Wunschdenken fußende Bedeutungserweiterung erfahren. Die begierigen Europäer dehnten die auf Symmetrie gründende Logik des kontinentalen Gleichgewichts dahingehend aus, daß sie die nördlich des Äquators bekannten Lagerstätten an Edelmetallen und anderen wertvollen Rohstoffen auch auf der südlichen Hemisphäre anzutreffen hofften. Zwar beutete man in Südamerika schon derartige Vorkommen aus. Diese sollten sich jedoch – so hoffte man – zu gegebener Zeit nur als matter Abglanz der noch unentdeckt im Süden schlummernden Schätze herausstellen!

Durch das Ausmalen dieser goldenen Aussichten mit gleichzeitiger Darlegung der Möglichkeit einer immensen Heidenbekehrung konnten dann auch immer wieder Gelder von fürstlichen oder republikanischen Machthabern zur Aussendung derartiger Pazifik-Unternehmungen beschafft werden.

## VI.

Seit Beginn des Jahres 1636 leitete Anthonie van Diemen als Generalgouverneur die Kolonialbehörden in Batavia. 1593 in Kuilenburg (heute Culemborg, Gelderland) geboren und einer dort sehr angesehenen Familie entstammend, die der Stadt Bürgermeister und Ratsherren gestellt hatte, versuchte der junge Mann entgegen der Familientradition sein Glück in Fernost, vielleicht auch, um drängenden Gläubigern zu entkommen.<sup>23</sup> Seine auffälligsten Talente lagen auf militärischem Sektor, und wohl nicht zuletzt deshalb machte er ziemlich schnell Karriere und avancierte schließlich zum obersten Kolonialbeamten der V.O.C. als 9. dieses Standes. (Er starb im April 1645).

Von höchster Stelle, also aus den Niederlanden selbst, erging 1642 an ihn die Aufforderung, eine Expedition zur Auffindung des Südländes auszurüsten. Kein Ort der Welt sei hierfür geeigneter als Batavia. In einer Sonderinstruktion vom 13. August 1642 erläuterte van Diemen seinen zur Durchführung dieses Auftrages auserwählten Offizieren Beweggründe und Erwartungen der 17 »Herren«<sup>24</sup>: Durch die Entdeckungen von Kolumbus, Amerigo Vespucci, dann Vasco da Gama und anderer portugiesischer Kapitäne seien die Majestäten von Spanien und

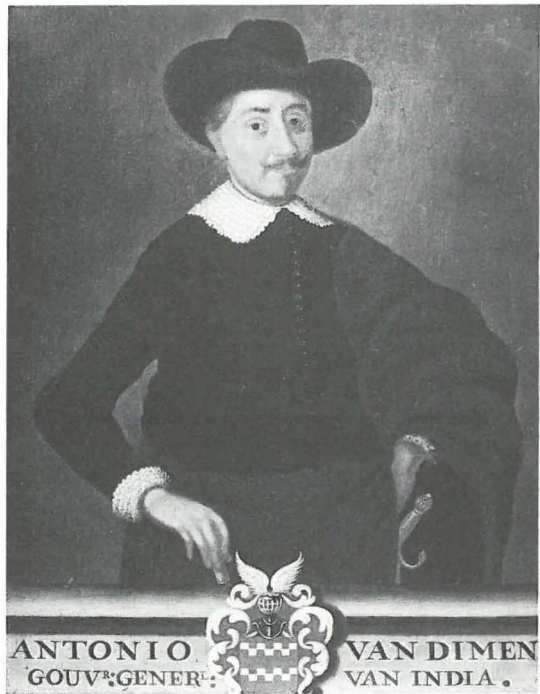


Abb. 2 *Unbekannter Maler. Antonie van Diemen. Vor 1645. Ölauf Holz, 33 × 25 cm. Rijksmuseum Amsterdam. (Foto Rijksmuseum, Amsterdam)*

Portugal in die Lage versetzt worden, unschätzbare Reichtümer, gewinnbringenden Handel, nützlichen Verkehr, vortreffliche Herrschaften und große Macht auf ihre Kronen zu häufen. Gleichzeitig würden unzählbare blinde Heiden dem Christentum zugeführt. Bislang sei es noch keinem christlichen Herrscher gelungen, den letzten unbekanntem Kontinent zu entdecken, der – im Süden gelegen – vermutlich fast so groß wie Europa sei und sich über die kalte, gemäßigte und heiße Zone erstrecke. Notwendigerweise müsse er viele bevölkerte Städte enthalten. Da auf der nördlichen Halbkugel vom 15. bis zum 40. Breitengrad viele Edelmetalle gefunden worden seien, so müßten ohne Zweifel derartige Dinge auch südlich des Äquators vorhanden sein, was die gold- und silberreichen Provinzen Peru und Chile anzeigten und bewiesen.

Es ist aus mancherlei Gründen verständlich, daß diese Art Unterweisung nicht für die Allgemeinheit bestimmt sein konnte und durfte. Hatte van Diemen nun eine sehr optimistische Theorie nachgezeichnet, wobei die Frage offenbleiben muß, inwieweit er sich persönlich mit derlei Hoffnungen identifizierte, zeigten seine weiteren Instruktionen aber, mit welcher erstaunlichen Sorgfalt und Umsicht er der praktischen Anforderungen Herr wurde. Seine folgenden Anweisungen zeugen von klarem Sachverstand, menschlicher Fürsorge und durchführbarer Aufgabenstellung.

### *Der Erkundungsbereich*

Zu Beginn des Monats Oktober 1642 wird die (damals in niederländischem Besitz befindliche) Insel Mauritius angelaufen und spätestens am 15. d. M. wieder verlassen. Dem Lauf der Sonne von West nach Ost folgend, wird die Reise zwischen dem 52. und 54. Breitengrad fortgesetzt. Ein tieferes Vordringen nach Süden ist nicht anzuraten, weil dort kaum noch Land zu vermuten ist. Sodann bis auf die Länge von Neu-Guinea und der Salomonen segeln, vielleicht

auch noch etwas östlicher, um herauszufinden, ob es einen Meeresarm zwischen Neu-Holland (Australien) und dem hoffentlich aufgefundenen Südländ gibt. Nach Passieren der Ost- und Nordküsten von Neu-Guinea und der Salomonen nach Süden zurückfahren, um herauszufinden, ob eine Durchfahrt zwischen Neu-Guinea und Neu-Holland vorhanden ist. Auf 21° Neu-Holland absegeln<sup>25</sup> und im Juni oder Juli 1643, getrieben vom Wintermonsun, durch die Sunda-Straße heimkehren.

### *Sorgfalt und Vorsicht*

Alle Länder, Inseln, Kaps, Buchten, Flüsse, Untiefen, Bänke, Klippen und Sande müssen perfekt kartiert, beschrieben und gezeichnet werden. Deswegen wird ein ausgebildeter Zeichner mitfahren. Alle Längen- und Breitengrade müssen genau bestimmt werden. Hervorstechende Landmarken wie Hügel, Bäume oder Gebäude sollen gewissenhaft beschrieben werden wie auch Uferbeschaffenheiten, gute oder schlechte Ankerplätze. Neben der Möglichkeit, auf Flüssen oder auch nachts zu segeln, muß erkundet werden, welchen Einfluß Gezeiten, Monsune, Regen und Trockenheit haben. Um die Gefahr eines Strandens oder Auflaufens soweit wie menschenmöglich auszuschließen, muß auf ständigen Ausguck und immerwährende Wachsamkeit streng geachtet werden.

Für die Erstichtung von Land oder Untiefen sollen Prämien gezahlt werden.

Allen nicht voraussehbaren Ereignissen und Vorfällen dürfte mit der nötigen Vorsicht, der seemännischen Erfahrung und der Entscheidung der beiden Schiffsräte<sup>26</sup> erfolgreich begegnet werden können.

Höchste Aufmerksamkeit ist geboten beim Aufenthalt an fremden Küsten. Beide Schiffe dürfen nur in gehörigem Abstand vor Anker gehen. Dem Land selbst soll man sich nur in kleineren Fahrzeugen nähern, wobei die Besatzungen in jedem Fall zu bewaffnen sind. Die Erfahrung hat nämlich gelehrt, daß den Barbaren niemals zu trauen ist. Sie meinen, daß die so unvermittelt aufkreuzenden Fremden nur deshalb gekommen seien, um ihnen das Land wegzunehmen.

Friedfertige Eingeborene sollen anständig und liebevoll behandelt werden. Kleine Diebereien und ähnliche Lappalien darf man getrost durchgehen lassen, damit durch Bestrafung keine Halsstarrigkeit erfolge, die einem möglichen späteren Handel nur schaden könne.

### *Ausrüstung und Verpflegung*

Zur Verfügung gestellt werden zwei tüchtige, handige Schiffe, nämlich die HEEMSKERCK und die ZEEHAEN, die für eine Reisedauer von 18 Monaten ausgerüstet sind.<sup>28</sup> Die Verpflegung, für 12 Monate ausreichend, muß im Bedarfsfalle unterwegs ergänzt werden. Den Mannschaften stehen wöchentlich zwei Fleischtage und ein Specktag zu, daneben eine tägliche Ration von 1½ *mutsjen* (= knapp ¼ Liter) Arrak zur Erhaltung der Gesundheit und als Schutz vor Kälte. Auch das Trinkwasser wird mit dieser Spirituose zwecks längerer Haltbarkeit angereichert. Deswegen befinden sich an Bord beider Schiffe genügende Mengen an Arrak.

Während des Aufenthalts auf Mauritius hat der dortige Kommandeur van der Steel die Jagd auf wilde Tiere freizugeben, damit den Besatzungen vor der eigentlichen Erkundungsfahrt noch einmal bestes Essen vorgesetzt werden kann.

### *Offiziere und Mannschaften*

Beide Schiffe werden mit insgesamt 110 Seeleuten bemannt, die als besonders tüchtig und erfahren anzusehen sind. Auf das Flaggschiff HEEMSKERCK entfallen 60 Männer.



Ausschließlicher Befehlshaber ist Abel Janszoon Tasman, berechtigt, den Kommandeurswimpel an der Großstenge zu fahren, die Schiffsräte einzuberufen und darin den Vorsitz zu führen. Den eigentlichen Schiffsbetrieb leitet Kapitän Ide Tjercksen Holman, der bei einem Ableben Tasmans (was Gott verhüten möge) dessen Nachfolge im Oberbefehl antritt.<sup>29</sup>

Die ZEEHAEN steht unter dem Kommando von Gerrit Janssen.

Insgesamt 7 Personen bilden die beiden Schiffsräte; zu ihnen gehören neben den schon genannten drei Kapitänen noch die Obersteuerleute François Jacobsen und Henrick Pietersen sowie die beiden Kaufleute Isaack Gilsemans und Abraham Coomans.<sup>30</sup>

Nach Beginn der Unternehmung ist baldmöglichst eine Verfahrensregel abzusprechen, wie beide Schiffe nach einer Trennung etwa durch Sturmwirkung wieder zueinander finden können.

Im übrigen sollen alle Offiziere das Schiffsvolk vor mutwilligen Angriffen gegen Eingeborene und deren Eigentum zurückhalten. Angemessene Belohnungen sind allen Seeleuten anzukündigen nach dem Auffinden von profitversprechenden Ländern, Inseln und Meeresdurchfahrten.

### *Zusätzliche Anweisungen*

Alle entdeckten Länder und Inseln sollen für die Generalstaaten in Besitz genommen werden. Als sichtbare Zeichen hierfür sind entweder Steine zu setzen oder Flaggen aufzuziehen. In bewohnten Gebieten versuche man, durch die Vergabe von Geschenken den König und das Volk zur freiwilligen Anerkennung der niederländischen Oberhoheit zu bewegen und dies durch Steinsetzung, Baumpflanzung o. ä. kundzutun.

Alle derartigen Begebenheiten müssen peinlich genau ins Reisejournal eingetragen werden.

## VII.

Am 14. August 1642 verließen die beiden Expeditionsschiffe die Reede von Batavia. Abends bekam die ZEEHAEN Grundberührung, wurde aber während der Nacht wieder flott, ohne merklichen Schaden genommen zu haben. Ohne weitere schwerwiegende Vorkommnisse wurde Mauritius am 5. September erreicht.

Die Tage auf der Insel waren ausgefüllt mit der Jagd auf Wildschweine und Rotwild, mit dem Auffüllen der Holzvorräte und Arbeiten in oder an der Takelage. Besonders das Rigg der ZEEHAEN befand sich in einem besorgniserregenden Zustand und mußte teilweise von Grund auf erneuert werden.

Mit welchen Unzulänglichkeiten die Fahrtteilnehmer zu kämpfen hatten, beweist also die Tatsache, daß beide Schiffe schon nach diesem ersten Reiseabschnitt reparaturbedürftig waren trotz der Zusicherung, es seien tüchtige und handige Fahrzeuge. Dies blieb auch dem Insel-Gouverneur natürlich nicht verborgen, und in einem späteren Brief an seine Vorgesetzten bezeichnete er beide Schiffe als hoffnungslos ungeeignet für die weitere Fortsetzung dieser harten Reise.<sup>31</sup>

Die für den 4. Oktober vorgesehene Abreise verzögerte sich wegen widriger Winde, so daß erst 4 Tage später mit SSO-Kurs absegelt werden konnte. Damit hatte die eigentliche Entdeckungsfahrt begonnen.

Am 23. Oktober überfuhren beide Schiffe den 40. südlichen Breitengrad, worauf der Generalkurs auf SO gelegt wurde. Die Region der »Brüllenden Vierziger« machte sich mit Kälte und Regenschauern nachhaltig bemerkbar. Tags darauf geriet die ZEEHAEN während eines Sturms außer Sicht des Flaggschiffes. Glücklicherweise konnte ein in die Vorstenge beordertes Matrose am nächsten Morgen den *macker* (Gefährten) ausmachen, und am Mittag war man wieder beisammen.

Ende Oktober lag Generalkurs Ost an, da eine genügende südliche Breite erreicht war. Am 6. November wurden die Niederländer durch einen Sturm sogar auf 49° 4' gebracht – dies der absolute »Tiefpunkt« der gesamten Unternehmung. Fortan wurde der Kurs weiter nördlich gesteckt, wobei man durchweg besseres Wetter antraf.

Bis zum 24. November hatten HEEMSKERCK und ZEEHAEN gewaltige Entfernungen ohne Landsichtung zurückgelegt, als gegen 16 Uhr dieses Tages Berggipfel am Horizont auftauchten. Einen Tag später, abends, lagen beide Schiffe in vorsichtigem Abstand, aber mit ausreichender Sichtweite einer bislang unbekanntem Küste gegenüber. *Da es das erste Land in der Südsee war, dem wir begegneten, und weil es noch keinem anderen [europäischen] Volk bekannt ist, haben wir ihm den Namen »Anthoonij van Diemens-Land« gegeben zu Ehren des Generalgouverneurs.*<sup>32</sup>

In Richtung Süden fahren die Niederländer die Küste ab und suchen vergeblich nach einem geeigneten Landeplatz. Erst am Abend des 1. Dezembers gelingt es, im Bereich der Südküste vor Anker zu gehen.

Am Morgen des folgenden Tages sandten beide Schiffe je ein Boot mit Bewaffneten aus zur näheren Erkundung. Man fand Gemüsepflanzen und brauchbares Nutzholz, meinte auch, menschliche Laute gehört zu haben. Daß hier Menschen lebten, bewiesen zweifelsfrei in zwei riesige Baumstämme eingekerbte Steighilfen, ausgeführt vermutlich mit Feuersteinklingen. Der Abstand dieser Steighilfen erschien den Niederländern derart groß, daß ihrer Meinung nach nur Wesen mit gewaltigen Körpermaßen dadurch in die Wipfel zum Ausnehmen der Vogelnester klettern konnten. Weiter fand man noch eine Art Gummi und Tatzeneindrücke, die vielleicht von einem Tiger herrühren konnten.

Nur mit großer Mühe konnte ein Schiffszimmermann am nächsten Tag noch einmal ans Ufer schwimmen und dort die Prinzenflagge aufziehen. Wieder konnte man kein menschliches Wesen erblicken, doch waren alle Bootsinsassen der festen Überzeugung, daß ihr Treiben unablässig beobachtet wurde.

Seit dem 4. Dezember fährt man mit Nordkurs die Gegenküste ab, wobei eine Vielzahl von Rauchsäulen an Land aufsteigen. Dann wird der Kurs auf Ost gelegt und dadurch jeder weitere Landungsversuch aufgegeben. Als den erhofften reichen Südkontinent konnte man dieses Gebiet mit seinen geringen Ausmaßen und seinen Bewohnern auf Steinzeitniveau ganz gewiß nicht ansehen.

Zu Ehren seines Entdeckers heißt dies (später als Insel erkannte) Land heute Tasmanien.

Neun Tage brauchten beide Schiffe zur Durchquerung jenes pazifischen Abschnittes, der heute »Tasman-See« genannt wird.

Am 13. Dezember – etwa um die Mittagszeit – rufen die ausguckhaltenden Matrosen eine Vielzahl von Berggipfeln aus, die im Osten aufragen. Tags darauf hatte man sich dem Land bis auf zwei Meilen genähert, das nun immer deutlicher vor den Ankömmlingen aufstieg und von diesen als sehr schön empfunden wurde. Die Niederländer hatten die Westküste der Südinsel Neuseelands entdeckt!

Am 18. Dezember konnte man nach einigen Tagen des Suchens in einer Bucht ankern. Wieder wurden die Boote ausgesandt. Sie kehrten in der Abenddämmerung zurück, und die Insassen konnten als sichtbares Ergebnis vorweisen, daß es nun an Land lebendig wurde. Unmengen von Lichtern wurden entzündet, und einige Fahrzeuge, von den Niederländern etwas irrig als »Prau« bezeichnet, lagen fahrbereit zu Wasser. Zwei von ihnen näherten sich dann bis auf Wurfweite. Braunhäutige Männer saßen darin, die lebhaft versuchten, den Europäern etwas mitzuteilen, was diese natürlich nicht verstanden. Eine an Bord mitgeführte Zusammenfassung der gebräuchlichsten Ausdrücke der Salomonen-Insulaner erwies sich als völlig unnütz. Zuletzt bliesen sie Signale auf einer Art Muscheltrompete, die man mit Bordinstrumenten freundlich erwiderte. Dieser Vorgang wiederholte sich einige Male, bis die Maoris (die heute gängige Bezeichnung dieser Polynesier) schließlich umkehrten, zum Ufer zurückpaddelten und die Niederländer in einiger Ratlosigkeit zurückließen, denn man wußte ihr Vorgehen nicht recht zu deuten. Obwohl Tasman eher auf Freundschaftssuche als auf Feindse-

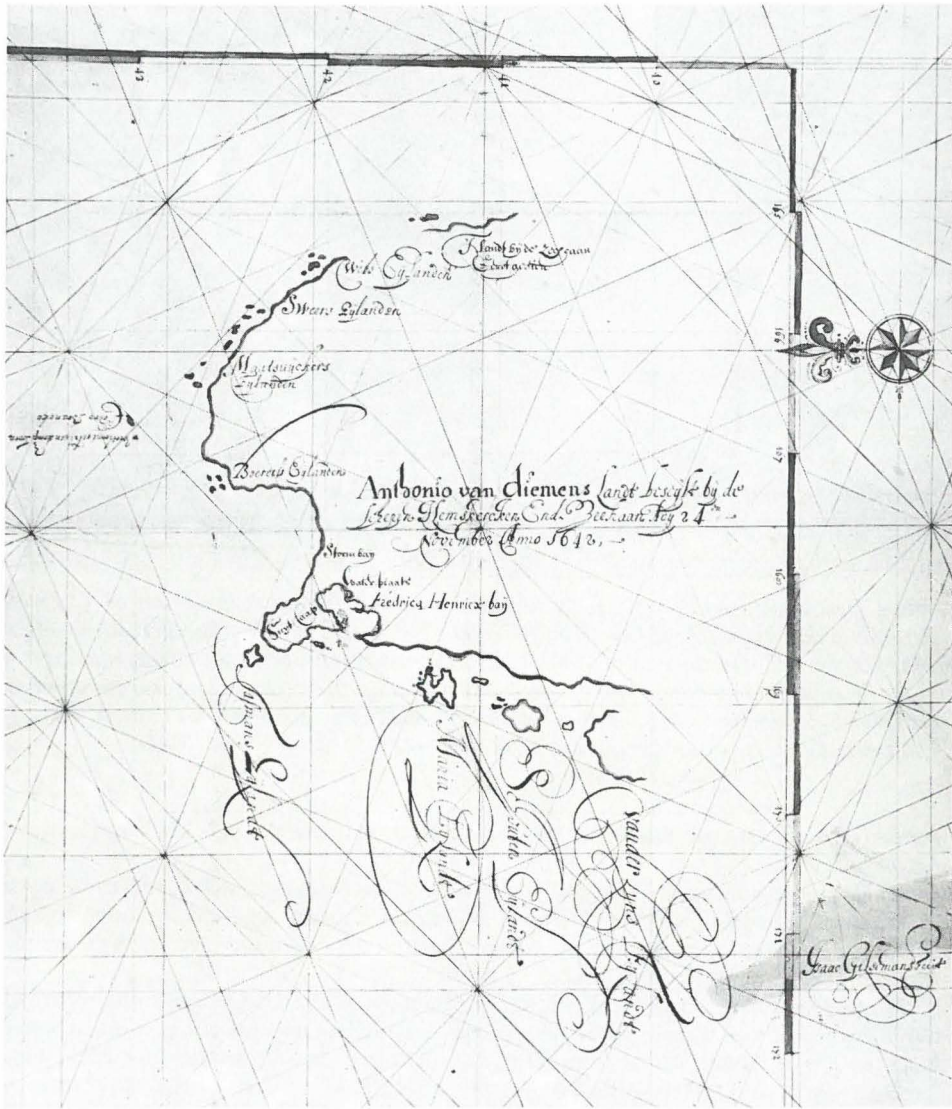


Abb. 3 »Van-Diemens-Land«, seit 1855 »Tasmanien«. Zeichnung von Isaac Gilsemans, einem Teilnehmer an der 1. Entdeckungsfahrt. Original in der Österreichischen Nationalbibliothek, Wien, Atlas Stosch, Nr. 313. (Foto Nationalbibliothek Wien)

ligkeit setzte, befahl er dennoch, die Geschütze in Feuerstellung zu bringen, die Besatzungen zu bewaffnen und doppelte Wachen aufziehen zu lassen.

Auch heute ist noch nicht hinreichend geklärt, warum die Maoris sich derart spröde verhielten. Es steht wohl zweifelsfrei fest, daß ihre Absichten von vornherein nicht als freundlich anzusehen waren. Zum einen herrschte Hochsommer, Kriegszeit, und die Trompetenstöße könnten eine Kampfansage signalisiert haben, welche die Niederländer wegen ihres Antwortens (ungewollt) akzeptierten. Zum anderen könnten Tabuverletzungen begangen

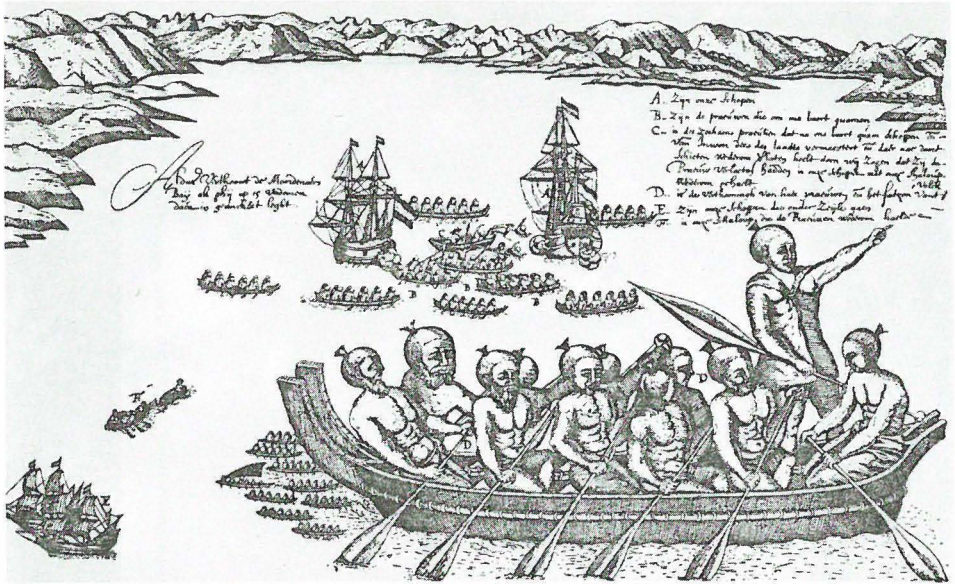


Abb. 4 Der Angriff vom 19. 12. 1642: »Ansicht der ›Mörder-Bucht‹, in der wir bei 15 Faden Tiefe vor Anker liegen. A: Unsere Schiffe – B: Die Fahrzeuge der Eingeborenen, die in unsere Nähe kamen. – C: Das Boot der ZEEHAEN, [...] das von den Eingeborenen angegriffen wurde [...] – D: Ansicht eines Eingeborenenbootes und dessen Insassen. – E: Unsere Schiffe unterwegs zur Erreichung der See. – F: Einbringen des ZEEHAEN-Bootes durch unsere Pinasse.« (Nach R. P. Meyjes: *De Reizen van Abel Jansz. Tasman*, S. 47)

worden sein, aber aus den nüchternen Journaleintragungen ist kein mögliches Vergehen dieser Art herauszulesen.<sup>33</sup>

Am Morgen des nächsten Tages, nach einer ruhigen Nacht, näherte sich wieder ein Boot mit 13 Insassen. Obwohl diese durch Gesten eingeladen wurden, an Bord zu kommen, und obwohl Geschenke deutlich sichtbar auslagen, hielten die Polynesier wie am Abend zuvor Abstand und fuhren wieder zurück.

Unterdessen ließen sich die Schiffsführer der ZEEHAEN an Bord des Flaggschiffes rudern, da durch entsprechende Signale die Schiffsräte zur Beschlußfassung einberufen worden waren. Nach wohl nur kurzer Verhandlungsdauer beschloß man, mit beiden Schiffen näher unter Land zu gehen, da die Maoris allem Anschein nach die Bekanntschaft der Europäer suchten.

Zur Ausführung dieser Absicht kam es aber nicht mehr, denn wenig später stießen sieben vollbesetzte Praus vom Ufer ab. Eine fuhr achtern um die ZEEHAEN herum, eine blieb wie üblich in Nähe der HEEMSKERCK, die übrigen blieben zwischen beiden Schiffen liegen. Daraufhin wurde das Boot der ZEEHAEN unter Führung des Quartiermeisters, begleitet von sechs Matrosen, zur Fleute zurückbeordert, um die Untersteuerleute anzuweisen, während des nun wohl beginnenden Besuchs der Eingeborenen nicht zu viel zu verschenken und äußerst vorsichtig zu sein.

Als die sieben Niederländer etwa die Hälfte der Strecke zurückgelegt hatten, nahm eine Prau urplötzlich Fahrt auf, schoß auf das ZEEHAEN-Boot zu und rammte es. Mit kurzstieligen Waffen und mit den Paddeln schlugen die Maoris auf die rudernnden Matrosen ein, während der an der Pinne stehende Quartiermeister mit einem Lanzenstiel mehrere Stöße ins Genick erhielt. Er konnte das Gleichgewicht nicht halten und stürzte – glücklicherweise noch bei Bewußtsein – ins Wasser. Zwei Matrosen ließen sich geistesgegenwärtig aus dem Boot fallen.

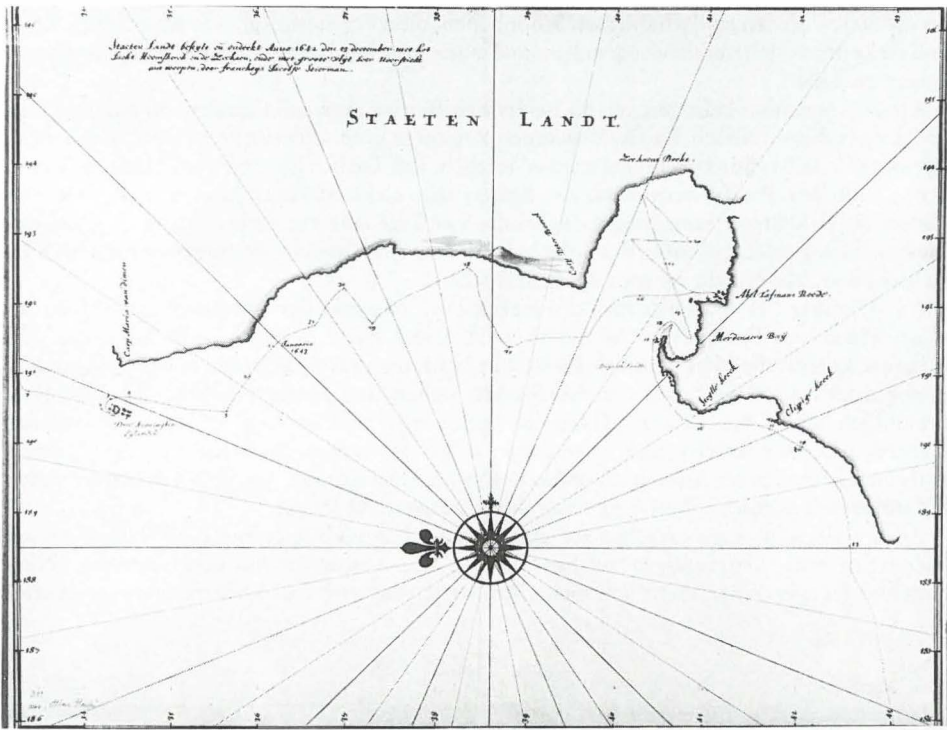


Abb. 5 »Staeten-Landt«, später »Neu-Seeland«. Zeichnung von F. J. Visscher. Original in der Österreichischen Nationalbibliothek, Wien, Atlas Stosch, Nr. 311. (Foto Nationalbibliothek Wien)

Alle drei schwammen nun eilig in Richtung auf die HEEMSKERCK zurück, von wo ihnen eine Schaluppe entgegengesandt wurde, in die sie sich retten konnten.

Für die anderen vier Matrosen kam jede Hilfe zu spät. Einen Getöteten zogen die Angreifer in ihr Fahrzeug, einen Verletzten ertränkten sie. Die beiden anderen Erschlagenen lagen im seewärts treibenden ZEEHAEN-BOOT, das die Eingeborenen nicht weiter beachteten. Deshalb ließ Kapitän Ide Holmann eine weitere Schaluppe bemannen und zu Wasser bringen. Es gelang ihm, das Boot in Schleppe zu nehmen und glücklich wieder längsseite zu kommen.

Während des Kampfgeschehens hatten die Schiffsleute versucht, ihre Kameraden durch Geschütz- und Musketenfeuer zu unterstützen. Man erzielte jedoch keinerlei Wirkung.

Mittlerweile hatten sich nicht weniger als 22 Praus am Ufer versammelt, von denen elf kurz darauf einen weiteren Angriff fuhren. Man ließ sie auf Schußweite herankommen und eröffnete dann das Feuer. Die ZEEHAEN-Kanioniere erzielten einen Treffer, worauf alle Maoris abdrehten. Dies geschah während der eiligen Bemühungen, beide Schiffe in See zu bekommen, um diese ungastliche Stätte schleunigst zu verlassen.

Der ergrimmte Tasman nannte den Ort des blutigen Zwischenfalls »Mörderbucht«. <sup>34</sup> Später, unter britischer Herrschaft, wurde diese düstere Bezeichnung umgewandelt in das weitaus freundlichere »Golden Bay«. <sup>35</sup>

Die erhoffte Auffüllung der Proviant- und Trinkwasserbestände blieb den Niederländern dadurch vorerst versagt. Sie fuhren mit Nordkurs weiter auf der Suche nach einem friedlicheren Ankerplatz.

Diese zweite Entdeckung taufte sie »Staten-landt« zu Ehren des niederländischen Parlaments, der Generalstaaten. <sup>36</sup> Trotz der Vorfälle in der »Mörderbucht« waren sie nach wie vor

beindruckt von den landschaftlichen Schönheiten, die sie weiterhin an Steuerbord erblickten, und sie konnten sich durchaus vorstellen, nun einen Abschnitt der gesuchten *terra australis* vor Augen zu haben.

Am 20. Dezember befinden sich die beiden Schiffe zwischen den Hauptinseln Neuseelands, in der zunächst »Zeehaen-Bucht« benannten Region in unmittelbarer Nähe der Cook-Straße. Aus der offiziellen Bordzeichnung wird ersichtlich, daß Tasman hier (zu Recht) eine Passage in den eigentlichen Pazifik vermutete, den Beweis aber nicht erbringen konnte, weil schlechtes Wetter bis zu späterer Sturmstärke die Schiffe vier Tage lang vor Anker zwang. Am zweiten Weihnachtstag gelingt es endlich, aus der gefährlichen Enge herauszukommen und die freie See zu erreichen. Mit Nordkurs wird weitergefahren.

Am 4. Januar 1643 passierte man den markanten Endpunkt der Nordinsel und trug ihn als »Kap Maria van Diemen« in die Karte ein.<sup>37</sup> Diese Bezeichnung besteht bis heute. Am 6. Januar kommt die »Drei-Königs-Insel«<sup>38</sup> in Sicht, die sich als bewohnt erweist, da etwa 30 hochgewachsene Männer auf den Uferhügeln stehen und Unverständliches herübrufen. Freundlich klingt das seawärts Gesandte keineswegs, und die begleitenden martialischen Gebärden können durchaus als Drohungen aufgefaßt werden. Außerdem ist trotz eifriger Ausschau kein sicherer Ankerplatz wahrzunehmen. Deswegen segeln die Niederländer weiter bei andauernd schönem Wetter und vor einem stetigen SO-Passat.

An die vierzehn Tage vergehen so ohne jegliche Landsichtung, und die Hoffnungen auf Anzeichen eines weiträumigen, reichen, riesigen Süd-Kontinents mit dem Vorboten »Neu-Statelandt« schwinden mehr und mehr. Am 19. Januar wird eine kleinere Insel ausgerufen,

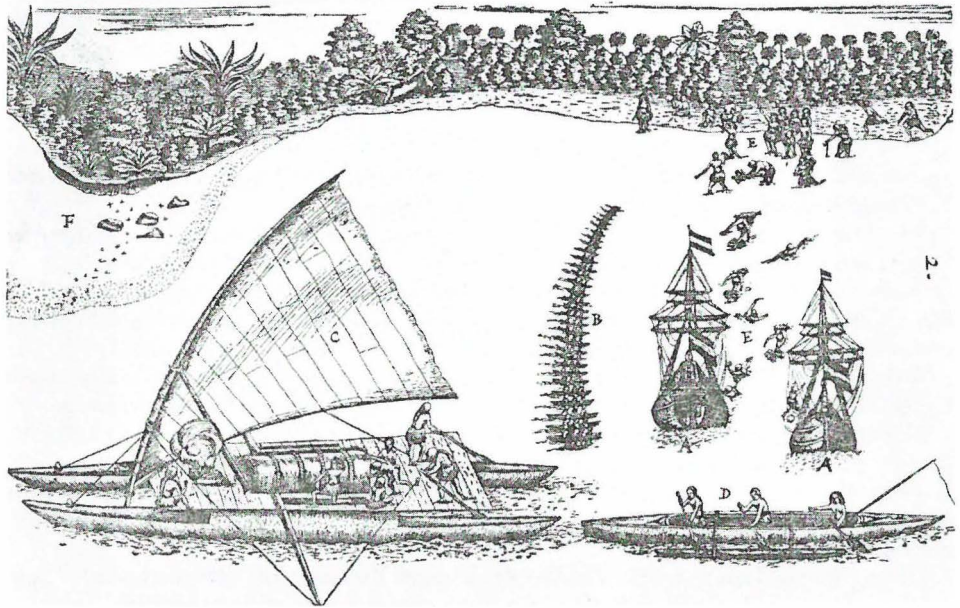


Abb. 6 Aufenthalt auf den Tonga-Inseln I: »A: Unsere Schiffe, vor Anker auf Reede liegend [...] – B: Kleinere Eingeborenen-Fahrzeuge, die unter großem Geschrei mit den Geschenken des Königs ankommen. – C: Ein Segelboot, bei dem 2 Praus mit Planken verbunden sind. – D: Eine Prau für den Fischfang. – E: Zeigt, wo die Eingeborenen mit Clappus [?] und oubis [?] zu uns schwimmend kommen.« [ ? = unübersetzbar, wahrscheinlich Gemüsesorten]. »F: Die Gegend, wo der König wohnt.« (Nach R. P. Meyjes: *De Reizen van Abel Jansz. Tasman*, S. 64 f)

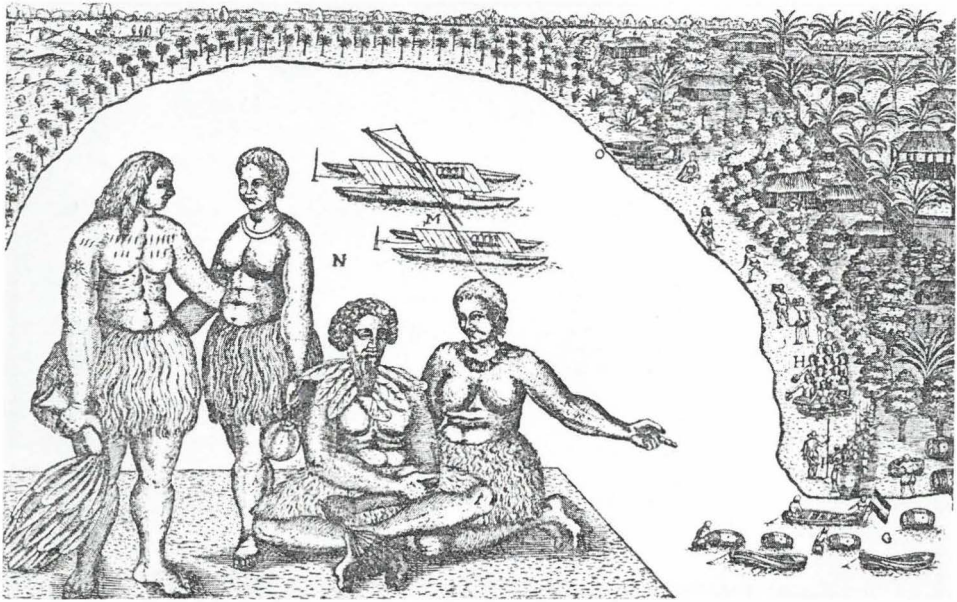


Abb. 7 Aufenthalt auf den Tonga-Inseln 2: »G: hier lagen unsere Boote zum Wasserholen. – H: Ort einer freundlichen Begrüßung. – I: unsere Wachtposten. – K: [unübersetzbar]. – L: Waschplatz des Königs und seines Gefolges. – M: Eingeborenenfahrzeuge, vor Anker liegend. – N: So sehen die Eingeborenen in ihrer Kleidung aus. – O: Hier wohnt der König, und hier liegt auch sein Fahrzeug [...].« (Nach R. P. Meyjes: *De Reizen van Abel Jansz. Tasman*, S. 66f)

die wegen ihrer eigentümlichen Formen zunächst »Frauenbrüste«, dann aber lieber doch »Schmetterlingsinsel« getauft wird und heute Ata heißt. Ein heftiger Wind verbietet ein Anlaufen.

Am 20. Januar wird das heutige Eua gesichtet, eine größere Insel der Tonga-Gruppe, und »Middelburg« genannt. Tags darauf liegen die Schiffe in Sichtweite der Hauptinsel, die heute Tongatabu heißt. An deren NW-Seite kann man endlich vor Anker gehen.

Diesem schönen Stück Land *haben wir den Namen Amsterdam gegeben wegen der Überfülle an Erfrischungen, die wir dort bekamen.*<sup>39</sup> Dieser Journaleintrag, in seiner offiziellen Endgültigkeit sicherlich erst nach einigen Tagen Aufenthalt niedergelegt, ist eine kleine, augenzwinkernde Meisterleistung. Im Sinne der geforderten Sachlichkeit wirkt er zunächst loyal und unverfänglich, läßt aber in seiner humorigen Verschmitztheit durchaus andere Schlüsse zu.

Nach zögernder Annäherung eines Bootes, deren drei Insassen endlich nach Überwindung ihrer Schüchternheit an Bord der HEEMSKERCK hangelten und nun Spiegel, Messer und Stoffe als Geschenke bekamen, war das Eis gebrochen. Nachdem die derart traktierten Eingeborenen ans Ufer zurückgekehrt waren und dort von ihren erstaunlichen Erlebnissen berichtet hatten, wimmelte es bald darauf von ähnlichen Fahrzeugen um die HEEMSKERCK und die ZEEHAEN. Die hiesigen Polynesier kamen nun ohne Scheu an Bord, ja, einige ließen es sich nicht nehmen, die Nacht bei den Ankömmlingen zu verbringen. Die allgemeine Lage konnte demnach als sehr freundlich angesehen werden.

Es wurde den Insulanern bedeutet, daß man Frischfleisch, Gemüse und vor allem Trinkwasser benötigte, worauf die friedliche Invasion sich verstärkt fortsetzte. Schweine, Geflügel, Gemüse und Obst wurden in Mengen herangeschafft und gegen europäische Fertigwaren

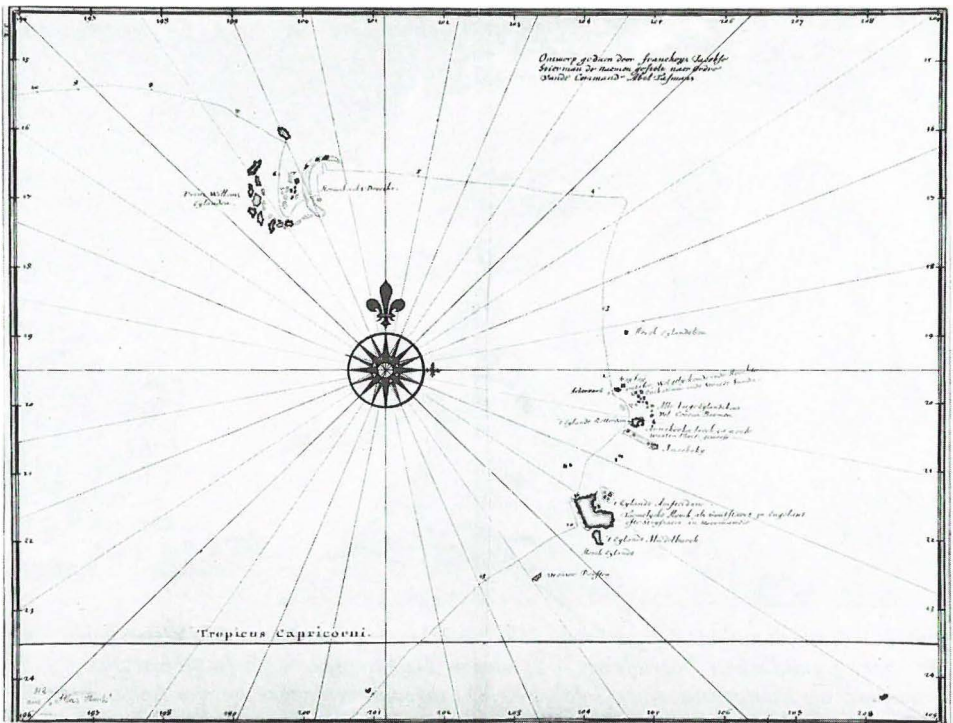


Abb. 8 »Tonga- und Fiji-Archipel«. Zeichnung von F. J. Vischer. Original in der Österreichischen Nationalbibliothek, Wien, Atlas Stosch, Nr. 312. (Foto Nationalbibliothek Wien)

eingetauscht. Auch Frauen besuchten die fremden Schiffe. Dabei fiel den Niederländern auf, daß die älteren unter ihnen samt und sonders ohne kleine Finger herumliefen. Man hatte sie ihnen offensichtlich zu einem bestimmten Zeitpunkt abgehackt. Den Sinn dieser sicherlich rituellen Prozedur konnten die Niederländer nicht ergründen. Lediglich die Trinkwasserbeschaffung bereitete ernsthafte Schwierigkeiten. Unter großen Vorsichtsmaßnahmen ruderten einige Seeleute an Land, fanden dort aber keine brauchbare Wasserstelle. Deshalb versagelten beide Schiffe zur weiter nördlich gelegenen Insel »Rotterdam« (heute Namuka). Auch hier erwiesen sich die Bewohner als sehr friedfertig und hilfsbereit, sie stahlen jedoch, was das Zeug hielt, so daß Argusaugen für einen Menschen kaum genug waren um aufzupassen.<sup>40</sup> Aber endlich konnten hier die Wasserfässer genügend aufgefüllt werden, so daß beide Schiffe am 1. Februar die Reise fortsetzten.

Seit dem 6. Februar befand man sich innerhalb des Fiji-Archipels. Die Durchfahrt erwies sich als sehr schwierig und verhinderte eine an sich beabsichtigte Landung. Wahrscheinlich geriet dies zum Segen für die Niederländer, denn bis in unser Jahrhundert hinein pflegten die dortigen Insulaner auswärtigen Besuch auf ihre Weise zu begrüßen, um sie dann als wohl-schmeckende »Langschweine« in erhitzte Steingruben zu betten.

Nach glücklicher Durchquerung des Inselgewirrs folgten etliche Seetage ohne jede Land-sichtung. Erst in den letzten Märztagen lagen wieder einige kleinere Inselgruppen an Back-bord, aber von einer größeren, zusammenhängenden Landmasse war nichts zu erblicken.

Schließlich kam die Ostküste Neu-Guineas in Sicht. Damit konnte die Entdeckungsfahrt als abgeschlossen betrachtet werden, weil man sich jetzt auf schon bekannten Segelkursen bewegte und das Hauptaugenmerk auf eine glückliche Umrundung der Nordspitze richtete. Dem-entsprechend lapidar ist die Journaleintragung.



Am 15. Juni 1643 erreichten die HEEMSKERCK und die ZEEHAEN nach einer Fahrt von annähernd 15 660 Seemeilen (ca. 29 000 km) wieder ihren Ausgangspunkt und gingen auf der Reede von Batavia vor Anker.

*Adij. 15en d<sup>o</sup> 's morgens met den dach ben jck met de Shaloup nae Bat<sup>a</sup> gevaren Godt zij geloft ende gedanckt voor behouden reijse Amen.*

*Actum int schip Heemskercq datum als boven  
VED<sup>e</sup> onderdanigen ende altijt  
verplichtijgen dienaer*



Abb. 9 Schluß des Journals der 1. Entdeckungsreise mit dem Facsimile von Tasmans Unterschrift. (Aus R. P. Meyjes: *De Reizen van Abel Jansz. Tasman*, S. 137)

## VIII.

Am Freitag, den 19. Juni 1643, werden im Tagesregister des Kastells von Batavia die Ergebnisse der Expedition in knapper, sachlicher Art zusammengefaßt. Ein kritischer Unterton ist schon hier nicht zu überhören. Zunächst aber erhielten alle Fahrtteilnehmer als Belohnung eine zusätzliche Monatssteuer ausbezahlt.<sup>41</sup>

Unter dem 22. Dezember 1643 wurde der maßgebende Bericht van Diemens an die 17 »Herren« gegeben. Hier legte der Generalgouverneur seine wesentlichen Einwände dar: Zwar könne man insofern von einer glücklichen Heimkehr sprechen, weil sich die Menschenverluste in erträglichen Grenzen gehalten hätten. Zehn Seeleute seien an Krankheiten gestorben, vier vor »Staten-Landt« durch einen Angriff der Wilden ums Leben gekommen. Auch über die Tagebuchführung könne nichts Nachteliges berichtet werden. Man habe verschiedene Länder und Inseln im Süden entdeckt, wahrscheinlich auch eine Durchfahrt nach Chile. Allgemein müsse beanstandet werden, daß bei der Erforschung von Natur und Bevölkerung der entdeckten Landstriche kein allzu großer Pflichtetier an den Tag gelegt worden sei. Die Klärung wesentlicher Fragen in dieser Hinsicht stelle für einen wißbegierigeren Nachfolger noch ein weites Betätigungsfeld dar. Im einzelnen mißfielen dem Generalgouverneur die folgenden Punkte: 1. Kaum einmal wurde die geforderte südliche Breite erreicht; 2. die Feststellung, wie weit sich »Van-Diemens-Land« nach Nordwesten und Nordosten erstreckt, ist unterlassen worden; 3. »Staten-Landt« wurde nicht genau genug untersucht. Tasman und Visscher sollten im Februar nächsten Jahres noch einmal ausgesandt werden, um herauszufinden, ob Neu-Guinea und der Norden Neu-Hollands zusammenhängen. Vielleicht könne dadurch das Rätsel um den Südkontinent gelöst werden.<sup>42</sup>

Diese Beanstandungen van Diemens wurden in der Literatur nachfolgender Zeiten oft gegen Tasman verwendet. Im besonderen bediente man sich gern der Bemerkung des Generalgouverneurs, durch die Aussendung eines »wißbegierigeren Nachfolgers« zufriedenstellendere Ergebnisse vorweisen zu können. In erster Linie wohl zur Besänftigung des Zorns einiger arg enttäuschter Herren in der Heimat zu Papier gebracht, gab sie sicherlich auch die keineswegs freudige Gemütslage des in Batavia Residierenden wieder.

Bedenklich wird es, wenn lediglich aufgrund dieses Ausspruches Tasmans Leistungen mit den späteren Fahrtergebnissen eines James Cook verglichen und dem Westfriesen daraufhin sogar mindere Charaktereigenschaften zugeschrieben werden.<sup>43</sup> Ein derartiger Bewertungsmaßstab ist schon deswegen leichtfertig und unangemessen, weil der Zeitraum von gut 125 Jahren zwischen den Fahrten beider Kommandeure zwar in bloßer Zahlenangabe erwähnt, in seiner tatsächlichen Tragweite aber überhaupt nicht in Rechnung gestellt wird. Wichtige Erfindungen und Verbesserungen, die den Seefahrern das Leben erleichterten und die der Brite selbstverständlich nutzte, standen mittlerweile zur Verfügung, und gerade während seines Wiederansegelns des neuseeländischen Raumes konnte er aus vorherigen Erfahrungen lernen und sich dementsprechend vorbereiten: Durch die Lektüre von Tasmans Reisejournal wußte er, welche navigatorischen Anforderungen ihn an der Westküste erwarteten und welche Schwierigkeiten im Umgang mit den Maoris eintreten konnten (und auch wirklich eintraten).<sup>44</sup>

Gegen solche ungefilterte Verwertung der Kritik van Diemens in (populär-)literarischen Werken könnten zwei Überlegungen stehen:

Erstens: Könnte das Gremium der 17 Herren entgegen den in Batavia gehegten Befürchtungen nach nüchterner, klarblickender Auswertung der Fahrtergebnisse nicht doch zu der Überzeugung gelangt sein, daß man letztlich einem Phantom nachgejagt war? Stand Abel Tasman in der Wertschätzung der in der Heimat wirkenden Oberen vielleicht doch höher als angenommen da, weil nach seinem Wagnis ein zumindest befriedigender Überblick vorlag, der eine nach Osten vorzutragende Ausweitung der niederländischen Kolonialpolitik damit unnötig machte? Es ist doch durchaus denkbar, daß zumindest einigen Herren Befürchtungen hinsichtlich eines erhöhten Kapital- und Personaleinsatzes nun von der Seele genommen worden waren. Schließlich blieb die Fahrt von 1642–43 die einzige großangelegte Unternehmung seitens der V.O.C. in Sachen Südland.

Zweitens: Ist überhaupt jemals gewürdigt worden, mit welcher menschenfreundlichen und -schonenden Vorsicht Tasman vorging, in welcher Zahl und in welchem bislang unerreichten menschenwürdigen Zustand er seine ihm unterstellten Seeleute nach so langer Fahrt wieder nach Hause brachte?<sup>45</sup>

Aus der Feder des australischen Kapitäns Alan Villiers, der mit einem stählernen Großsegler den pazifischen Abschnitt der Tasman-Route nachfuhr, stammen kompetente Sätze, die endlich die überragende Leistung des Niederländers würdigen. Mit den Gefahren der Gewässer im austral-pazifischen Raum vertraut und die Gegebenheiten der Tasman-Zeit einbeziehend, gelangt er als nautischer Fachmann zu der Überzeugung, daß dem Entdecker Neuseelands nur Hochachtung gezollt werden muß.<sup>46</sup>

## IX.

Die am 22. 12. 1643 angekündigte zweite Entdeckungsfahrt sollten wieder Tasman und Vischer als in ihren jeweiligen Bereichen Verantwortliche durchführen.

Der Auftrag lautete: Von Batavia aus durch die Banda-See zur Nordküste Neu-Guineas segeln, dann bis auf 17° südlicher Breite hinuntergehen, danach – stetig westwärts haltend – feststellen, ob die »Große Bucht« (der heutige Carpentaria-Golf<sup>47</sup>) als erhoffter Durchgang in die Südsee anzusehen ist. Hauptsächlich aber ist zu überprüfen, ob Neu-Guinea und die Nordküste Neu-Hollands eine zusammenhängende Landmasse bilden und deswegen als Teil des gesuchten Südlandes zu verstehen sind.

Zur Verfügung gestellt wurden die Jachten LIMMEN als Flaggschiff und ZEEMEEUW sowie die Galiot T'QUEL DE BRACK.

Insgesamt 111 tüchtige Männer sollten sich wie folgt auf die drei Schiffe verteilen:

LIMMEN	= 45 Seeleute und 11 Soldaten;
ZEEMEEUW	= 35 Seeleute und 6 Soldaten;
BRACK	= 14 Seeleute.

Die weiteren Verhaltensweisen regelten ähnliche Anordnungen wie diejenigen anlässlich der ersten Entdeckungsfahrt. Wiederum wurde Abel Tasman als ausschließlicher Befehlshaber berufen; nach seinem möglichen Ableben sollte der Kapitän der ZEEMEEUW, Dirck Cornelisz Haen, diesen hohen Posten innehaben.<sup>48</sup>

Die Fahrt begann am 29. Februar 1644 und endete – offensichtlich ohne bedeutende Vorkommnisse – am 4. August desselben Jahres. Das Journal ist verlorengegangen. Die Fahrtergebnisse können deswegen nur aus dem offiziellen Schreiben des Generalgouverneurs vom 23. 12. 1644 entnommen werden, gerichtet an die 17 Herren.<sup>49</sup> In äußerster Knappheit berichtet van Diemen, daß zwischen dem halbwegs bekannten Neu-Guinea und der Nordküste Neu-Hollands kein Durchgang in den Pazifik entdeckt wurde, auch nicht nach näherer Erkundung der »Großen Bucht«.

Über ein bemerkenswertes Zusammentreffen mit den australischen Ureinwohnern berichtet allerdings ein Autor, dem vor gut 200 Jahren das Journal oder wenigstens ein Extrakt daraus vorgelegen haben mußte<sup>50</sup>:

*In Höhe des 17. Breitengrades in Neu-Holland ist Tasman sehr bösen, hartherzigen, nackten, schwarzen Menschen begegnet, die gekräuselttes Haar haben. Sie tragen als Waffen Pfeil und Bogen, Speere und Keulen. Einmal kamen sie, 50 an der Zahl, bis an die Zähne bewaffnet, an den Strand, teilten sich dort in drei Gruppen auf und versuchten nun, 25 an Land gehende Niederländer zu überrumpeln. Das Geknalle der Feuerwaffen trieb sie aber in die Flucht.*

*Diese Menschen hier trinken aus großen Muschelschalen und benutzen Boote, die aus Baumrinde hergestellt sind. Es gibt hier gefährliche Küsten; wenige Pflanzen gedeihen, und die Menschen kennen keine Häuser.*

*Von den Bergen aus warfen die zahlreichen Eingeborenen mit Steinen nach den weißen Eindringlingen. Überall sah man sie Feuer entzünden, um die Nachbarn darüber in Kenntnis zu setzen, daß Fremde sich an der Küste aufhielten. Sie scheinen in Armseligkeit dahinzugehen, gehen nackt, essen lediglich einige Arten von Baumwurzeln.*

Offensichtlich kehrte Tasman mit der Überzeugung zurück, daß Neu-Guinea und Neu-Holland miteinander verbunden waren. Er hatte die Torres-Straße nicht wiedergefunden oder sie jedenfalls nicht als Durchgang in den Pazifik erkannt.<sup>51</sup>

Diese zweite Entdeckungsfahrt setzte einen endgültigen Schlußpunkt hinter die Bemühungen der V.O.C., das Südland aufzufinden. Es wurden keine weiteren Expeditionen mehr ausgesandt.

## X.

Zwei erhaltene Urkunden aus dem Jahre 1644 belegen, daß Abel Tasman zu jener Zeit eine in Batavia hochangesehene Persönlichkeit war.<sup>52</sup> Sein Gehalt wird auf monatlich 100 Gulden erhöht (während der ersten Fahrt bezog er 80 Gulden), und er wird zum Mitglied des Justizrates berufen. Aus einer weiteren Urkunde (s.u.) wird ersichtlich, daß er auch in der Reformierten Kirche in höherer Stellung wirkte. Alles in allem also das Bild eines gutsituierten, erfolgreichen Bürgers!

Weiter in Diensten der V.O.C. stehend, unternahm er Fahrten nach Sumatra und Siam. 1648 wurde ihm der Oberbefehl über eine regelrechte Flotte erteilt, die in den philippinischen Gewässern den Spaniern das Leben erschweren sollte. Während dieser Unternehmung kam es zu einem Zwischenfall, der das weitere Leben Tasmans entscheidend bestimmen sollte:

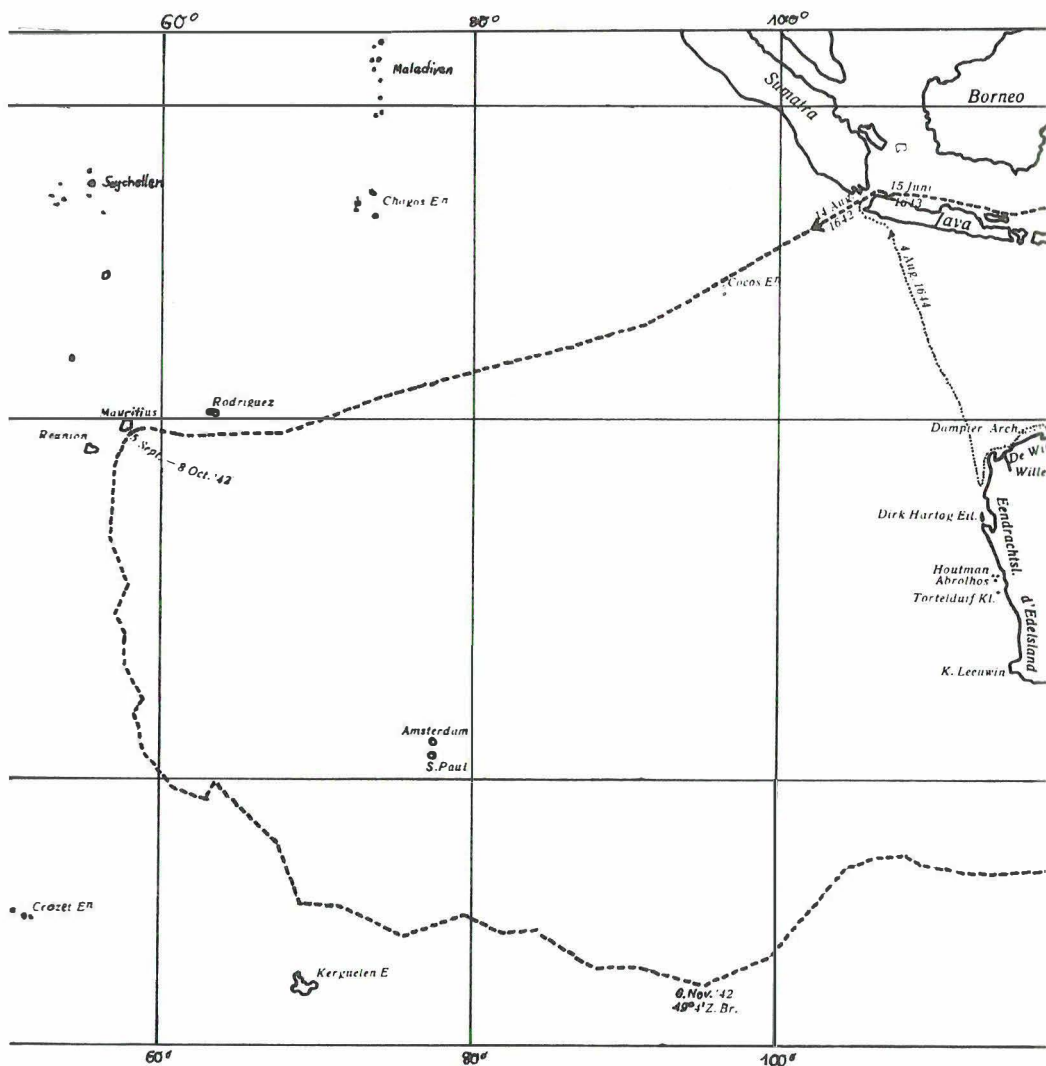
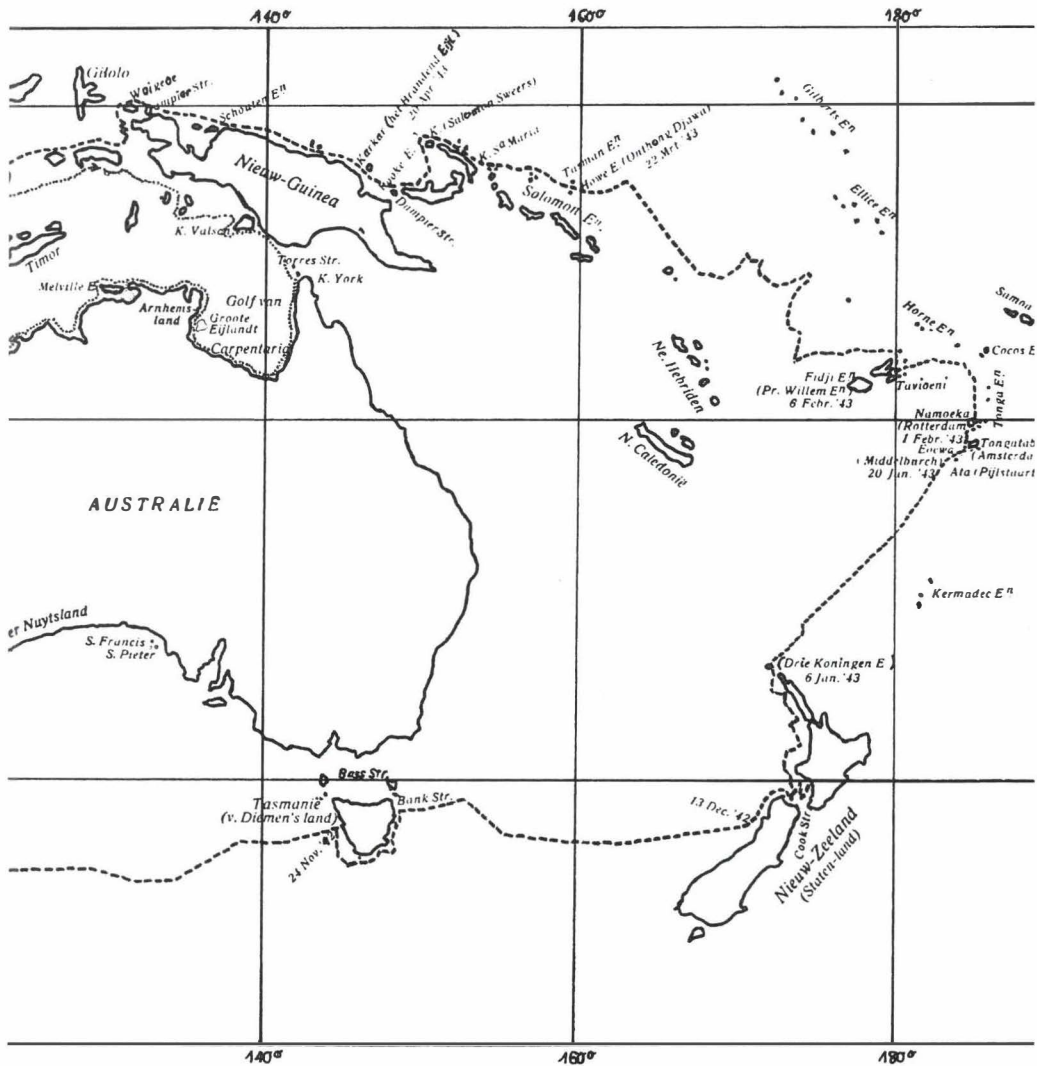


Abb. 10 Kartographische Übersicht über die beiden Entdeckungsreisen. ---: Route der HEEMSKERCK und ZEEHAEN. . . .: Route der LIMMEN, ZEEME UW und BRACK. (Nach R. P. Meyjes: *De Reizen van Abel Jansz. Tasman, Beilage*)

Gegen Abend des 28. August 1648 – die Niederländer kampierten an Land in Sichtweite ihrer Schiffe – traf der Oberbefehlshaber bei seinem Rückmarsch von einem handfesten Trinkgelage in einem Kloster auf zwei Matrosen. Diese kehrten von einem zweitägigen Jagdausflug aus dem Landesinneren zurück, den sie auf Anordnung ihrer Offiziere unternommen hatten. Sie konnten daher nichts von dem ausdrücklichen Befehl wissen, der tags zuvor unter Trommelwirbel und schwerer Strafandrohung verkündet worden war: Niemand solle sich außerhalb des Lagers aufhalten!

Obwohl der Vize-Kommandeur Dirk Oogel, der wohl noch einen einigermaßen klaren Kopf behalten hatte, Tasman um Aufschub und um Anhörung der beiden Matrosen und deren



Offiziere bat, bestand dieser auf einer Exekution an Ort und Stelle. Unter Drohungen forderte Tasman von den eskortierenden Soldaten Luntenschnüre und drehte daraus Stricke, die er beiden Matrosen eigenhändig um den Hals legte. Dann befahl er seinem Vize-Kommandeur, auf einen Baum zu klettern und dort den Strick festzuhalten. Der aus Amsterdam stammende Matrose Coenraet Jansen war als erstes Opfer ausersehen. Tasman selbst stieß die Bank unter dem Unglücklichen weg. Dirk Oogel jedoch ließ den Strick los, als er sah, daß Jansen fast tot war. Dieser fiel zu Boden und kam erst nach einiger Zeit wieder zu sich. Die Einkerbungen des Strickes an seinem Hals waren noch länger als drei Wochen zu sehen. Der andere Matrose kam mit dem Schrecken davon.



Abb. 11 *Unbekannter Maler. Abel Janszoon Tasman. Vermutlich um 1644. Weitere Bildangaben und der heutige Standort sind unbekannt. Lediglich ein s/w-Negativ befindet sich im Besitz des Niederländischen Schiffahrtsmuseums, Amsterdam. (Foto Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam)*

*Es ist durchaus anzunehmen, daß bei beiden Gemälden (Abb. 11 und 12) ein und derselbe Künstler am Werk war, der seine Tätigkeit in Batavia ausgeübt haben mußte. Beide Porträts ähneln sich stark in der Bildanlage, doch weisen Augen, Schnurrbart und der (vermutlich den Degen tragende) reichbeschlagnene Schulterriemen Unterschiede auf. Tasman, beide Male sehr wahrscheinlich in seiner Gala-Uniform als Schiffer der V.O.C. dargestellt, könnte das ältere Bild kurz nach den beiden Entdeckungsfahrten, also auf dem Höhepunkt seiner Laufbahn, bestellt haben, das jüngere nach seiner Wiedereinstellung als Kapitän (5. Januar 1651).*

Nach Rückkehr der Flotte verklagte Jansen den Oberbefehlshaber. Es kam zum Prozeß. Nach Beendigung der Beweisaufnahme führte Tasman zu seiner Verteidigung an, daß er beide Matrosen als Deserteure hätte ansehen müssen. Sie seien mit einem Boot zum Strand gefahren, um landeinwärts zu flüchten. Deswegen sei die Bestrafung rechtmäßig erfolgt. Das Gericht zeigte sich wenig beeindruckt von seinen Argumenten und fällte ein Urteil, das den bürgerlichen Tod Tasmans bedeutete: Sofortige Entlassung aus den Diensten der V.O.C. und Einstellung der Gehaltszahlungen; Überreichung eines Bußgeldes in Höhe von 1 000 Gulden an den Matrosen Jansen, den er obendrein barhäuptig vor Gericht um Verzeihung bitten muß; Übernahme der Prozeßkosten in Höhe von 150 Gulden.

Dies geschah im November 1649.<sup>53</sup> Auch die Kirche legte nach diesem Urteilsspruch keinen Wert mehr auf Tasmans Mitarbeit. Der Ältestenrat der Reformierten Gemeinde zu Batavia schloß ihn von allen Ämtern aus.<sup>54</sup>

## XI.

Über das weitere Leben Tasmans liegen nur hin und wieder noch Nachrichten vor. Materielle Not scheint er nicht gelitten zu haben, und nach wie vor gehörte ihm ein ansehnlicher Grundbesitz, der höchstwahrscheinlich an der Tijgersgracht in einem der vornehmsten Außenbezirke Batavias lag.<sup>55</sup>

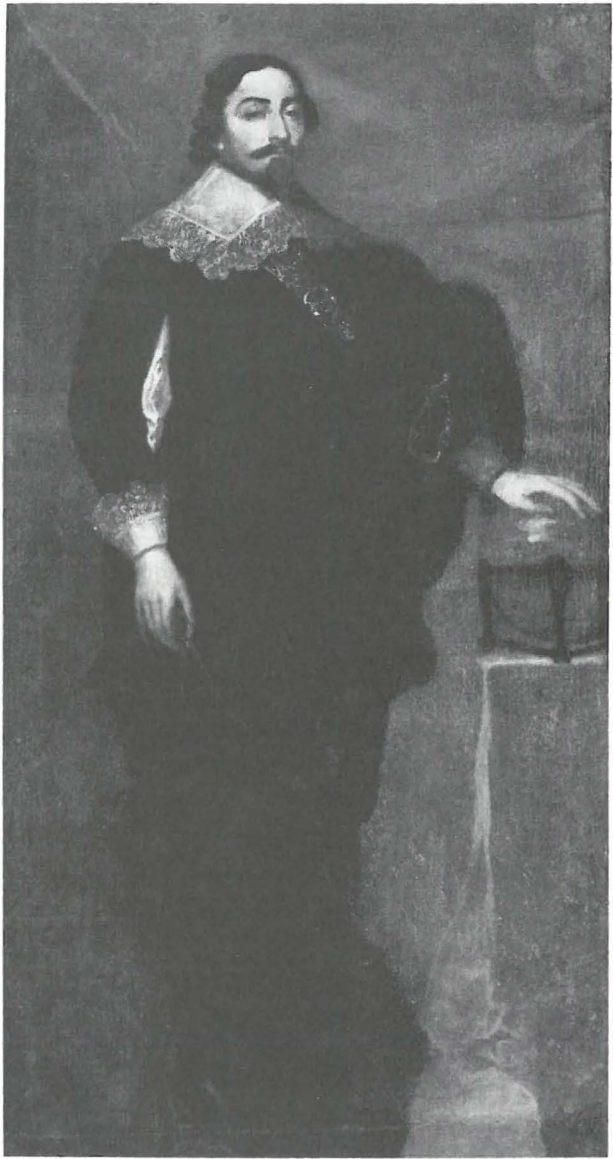


Abb. 12 *Unbekannter Maler. Abel Janszoon Tasman. Vermutlich um 1651. Öl auf Leinwand, 188 × 106 cm. Mit diesem lebensgroßen Porträt verbinden viele Bewohner des australischen Raumes, vor allem aber die von Tasmanien, ihre Vorstellung über den niederländischen Entdecker. Dieses Werk diente als Vorlage für eine Reihe von Publikationen wie beispielsweise Briefmarken und Reiseführer. Nach wechselvollen Besitzverhältnissen und Standorten wurde es 1976 von der Royal Commonwealth Society, London, der Regierung von Tasmanien übergeben. Heutiger Standort (und Foto): Tasmanian Museum and Art Gallery, Hobart.*

Seine Bitte um Wiedereinstellung in die Dienste der V.O.C. wurde im Dezember 1650 zunächst abschlägig beschieden, doch wenig später, am 5. Januar 1651, *wird auf seinen inständigen Antrag hin, weil er zum Ansehen der Gesellschaft bei verschiedenen Auftragsausführungen gute Dienste geleistet hat und fortan noch leisten kann, seine Suspendierung aufgehoben.* Er nimmt wieder seine vorherige Stellung als *Schipper-Commandeur* ein und erhält die entsprechende Besoldung.<sup>56</sup>

Wahrscheinlich wurde Tasman nicht mehr als Schiffs- oder Flottenführer eingesetzt. Während des Jahres 1652 muß er dann endgültig seinen Abschied genommen haben, da er 1653 in den Akten der V.O.C. als *ex-Commandeur* erwähnt wird. Mit einem eigenen kleineren

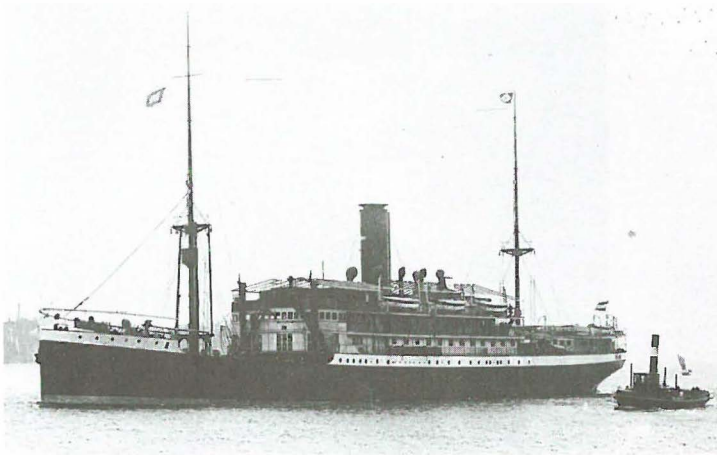


Abb. 13 DS TASMAN, 4999 BRT, erbaut 1912/13 in England für die Koninklijke Paketvaart Maatschappij, Rotterdam.

Fahrzeug trieb er fortan Handelsgeschäfte an der javanischen Küste in dem Rahmen, den die V.O.C. ehemaligen Gesellschaftsangehörigen gestattete. *Wahrlich ein wenig ruhmreiches Ende seiner Laufbahn, von ihm, dem man einstmals den Oberbefehl über Unternehmungen großen Stils anvertraut hatte.*<sup>57</sup>

Aus dem Testament wird ersichtlich, daß seine Tochter zweimal geheiratet und mehrere Kinder geboren hatte. An einem dieser Enkelkinder namens Abel scheint er mit besonderer Liebe gehangen zu haben, weil er ihm ausdrücklich eine Geldsumme und seinen silberverzierten Degen vermacht. Die anderen Enkel werden nicht namentlich aufgeführt.<sup>58</sup>

Abel Tasman starb im Oktober 1659 in Batavia.

## XII.

Erst im Verlauf des vorigen Jahrhunderts rückten Persönlichkeit und Leistung Abel Tasmans wieder stärker in den Blickpunkt des allgemeinen Interesses, und hierfür sind ohne Zweifel britische Initiativen ausschlaggebend gewesen. Im Zuge der politischen Entwicklung wurden Neu-Holland, Van-Diemens-Land und Staten-Land zu Bestandteilen des weitgespannten



Abb. 14 MS ABEL TASMAN, Baujahr 1971, ca. 27 600 BRT, 1978 in NEDLLOYD TASMAN umbenannt. (Foto Mosch, Rotterdam)



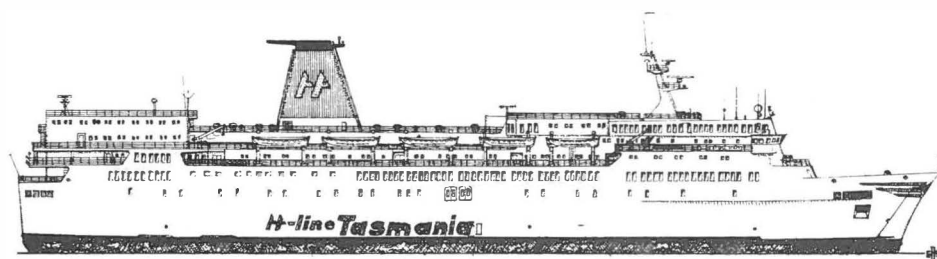


Abb. 15 Das jüngste Schiff mit dem Namen des Entdeckers, die Passagier- und Autofähre ABEL TASMAN, ca. 13 500 BRT, 1985 für die australische Reederei Transport Tasmania aus der ehemaligen NILS HOLGERSSON (Bj. 1975) umgebaut. (Zeichnung G.-D. Schneider, Bremerhaven)

britischen Kolonialreiches und erhielten die bis heute gültigen Bezeichnungen Australien, Tasmanien (umgetauft 1855) und Neuseeland. Auf der Südinsel dieses letztgenannten heutigen Dominions häufen sich Bezeichnungen mit dem Namen des niederländischen Entdeckers. So lassen sich dort die Tasman-Berge, der Tasman-Gletscher, die Tasman-Bucht, der Tasman-Nationalpark und die Tasman Pulp and Paper Company finden, und vor allem ragt dort der Mount Tasman auf, mit 3562 Metern der zweithöchste Berg im neuseeländischen Hochgebirge. Dies sind bemerkenswerte Tatsachen, die den ungetrübten und unbefangenen Blick der Angelsachsen für seemannische Leistungen auch gegenüber Angehörigen anderer Nationen aufzeigen. Bedenkt man weiterhin, daß zwei umfangreiche Seegebiete im austral-pazifischen Raum ebenfalls den Namen des Niederländers tragen, dann wird die britische Hochachtung und Objektivität gegenüber Abel Tasman vollends deutlich. Hier erstrecken sich nämlich die Tasman-Schwelle, ein flacherer Seeraum zwischen Tasmanien und der Antarktis, und die schon oben erwähnte Tasman-See als Teil des Pazifiks zwischen Ost-Australien und der Westküste Neuseelands.

Vergleichsweise bescheiden wirken dagegen die Bemühungen der Niederländer, einen ihrer bedeutendsten Seefahrer nicht ganz in Vergessenheit geraten zu lassen. So trägt eine Straße im Amsterdamer Hafengebiet seinen Namen, und das Grachtenrundfahrtboot ABEL TASMAN sorgt immerhin für historische Nachdenklichkeit bei einigen vorbelasteten Touristen. Auch in Rotterdam ist eine »Abel Tasmanlaan« zu finden. Auch einige seegehende Schiffe trugen oder tragen diesen Namen. Der Container-Frachter NEDLLOYD TASMAN ex ABEL TASMAN ist als



Abb. 16 MS NEDLLOYD VAN DIEMEN, Baujahr 1980, ca. 17 500 BRT. (Foto Flite, Ashford, G.B.)



Abb. 17 Die »Hauptstraße« in Lutjegast. (Foto Verf.)

bislang größtes Fahrzeug dieses Namens in Fahrt und versieht ähnliche Dienste wie die NEDLOYD VAN DIEMEN, und seit Juni 1985 verkehrt die Passagier- und Autofähre ABEL TASMAN (ex NILS HOLGERSSON) über die Bass Strait zwischen Melbourne und Devenport/Tasmanien.

Besonders aber das kleine (Bilderbuch-)Dorf Lutjegast bewahrt nach der endgültigen, zweifelsfreien Klärung von Tasmans Geburtsort dem großen Seefahrer bleibende Erinnerungen: Hier gibt es selbstverständlich einen »Abel-Tasman-Weg« (der woanders »Dorf-« oder »Hauptstraße« heißen würde), daneben auch einen »Zeehaen-« und einen »Heemskerckweg«. An der südlichen Kirchenmauer ist eine Gedenktafel angebracht, gestiftet von der Provinzialregierung Tasmaniens in Hobart.



Abb. 18 Die von der Regierung Tasmaniens gestiftete Gedenktafel an der Kirche von Lutjegast. (Foto Stokroos, Lutjegast)

## Literatur:

- van der Aa, A. J.: Biographisch Woordenboek der Nederlanden. Haarlem 1852 (Neudruck Amsterdam 1969)
- Abbing, C. A.: Beknopte Geschiedenis der stad Hoorn. Hoorn 1839 (Nachdruck o. J.)
- Allen, Oliver A.: Die Entdeckung der Pazifik-Inseln. Amsterdam 1981
- Atlas der Entdeckungen. München 1976
- (Bontekoe, W. Y.): Die gefährvolle Reise des Kapitän Bontekoe und andere Logbücher und Schiffsjournalale holländischer Seefahrer des 17. Jahrhunderts. Tübingen und Basel 1972
- Department of Internal Affairs (Hrsg.): Abel Janszoon Tasman and the discovery of New Zealand. Wellington N. Z. 1942
- Encyclopaedia of New Zealand. o. O. o. J.
- Gaasta, F. S.: De geschiedenis van de VOC. Bussum 1982
- Heeres, J. E.: Abel Janszoon Tasman's Journal. Amsterdam 1898
- Henze, Dietmar: Enzyklopädie der Entdecker und Erforscher der Erde. Graz 1978 ff.
- Helffferich, Emil: Die Niederländisch-Indischen Kulturbanken. Jena 1914
- Kok, Jacobus: Vaderlandsch woordenboek<sup>2</sup>. Teil 11. Amsterdam 1788
- Krämer, Walter: Die Entdeckung und Erforschung der Erde. Leipzig<sup>3</sup> 1976
- Lademacher, Horst: Geschichte der Niederlande. Darmstadt 1983
- Lange, Werner P.: Südseehorizonte. Eine maritime Entdeckungsgeschichte Ozeaniens. Gütersloh 1984
- Lütgen, Kurt: Auf Geheimkurs. Würzburg 1977
- Maclean, Alistair: Der Traum vom Südländ. München 1973
- Meyjes, R. Posthumus (Hrsg.): De Reizen van Abel Janszoon Tasman en Franchoy Jacobszoon Visscher ter nadere ontdekking van het Zuidland in 1642/43 en 1644. (= Werken van de Linschoten-Vereeniging, Bd. 17.) Den Haag 1919
- Meyn, Matthias (u. a., Hrsg.): Die großen Entdeckungen. (= Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion. Hrsgg. von Eberhard Schmitt. Bd. 2.) München 1984. (Mit Bibliographien)
- Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek. Leiden 1911–1937 (Neudruck Amsterdam 1974)
- Parkinson, Robert: Dreißig Jahre in der Südsee. Stuttgart 1907
- Poignant, Roslyn: Entdeckungen unter dem Kreuz des Südens. Wien-Eßlingen 1975
- Reche, Otto: Abel Janszoon Tasmans Reise längs der Küste von Kaiser-Wilhelms-Land im Jahre 1643. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg XXXI, 1918, S. 185–203
- Robert, Willem C. H.: The Dutch Explorations, 1605–1756, of the North and Northwest Coast of Australia. Amsterdam 1973
- Romein, Jan, und Annie Romein-Verschoor: Ahnherren der holländischen Kultur. Bern o. J.
- Salentiny, Fernand: Das Lexikon der Seefahrer und Entdecker. Frankfurt/M. 1977
- Schilder, Günter: Australia unveiled. The share of the Dutch navigators in the discovery of Australia. Amsterdam 1976
- Schmidt, Fred: Kapitäne. Hamburg 1959
- Schmitz, Siegfried: Große Entdecker und Forschungsreisende. (= Hermes Handlexikon). Düsseldorf 1983
- Sharp, Andrew: The Voyages of Abel Janszoon Tasman. Oxford 1963
- Sigmond, J. P., und L. H. Zuiderbaan: Nederlanders ontdekken Australië. Bussum 1976
- (Tasman, Abel J.): Entdeckung Neuseelands, Tasmaniens und der Tonga- und der Fidschi-Inseln 1642–1644. Hrsgg. und ins Deutsche übertragen von Egon Larsen. Tübingen 1982
- Verseput, J. (Hrsg.): De Reis van Mathijs Hendriksz. Quast en Abel Jansz. Tasman ter ontdekking van de Goud- en Zilvereilanden (1639). (= Werken van de Linschoten-Vereeniging, Bd. 56). Den Haag 1954
- Villiers, Alan: Captain James Cook. Hamburg 1971
- Wattenmeer. Neumünster 1976
- Wieder, F. C.: Tasman's kaart van zijn australische ontdekkingen 1644. Den Haag 1942

## Anmerkungen:

- 1 Ratspensionär: niederl. Bezeichnung für die oberste politische Führungskraft.
- 2 Gaasta, F. S.: De geschiedenis van de VOC. – Lademacher, Horst: Geschichte der Niederlande, S. 144.
- 3 Ebd.
- 4 Willem Ysbrantsz. Bontekoe (1587–nach 1646), stammte aus Hoorn, Seefahrer in Diensten der V.O.C. und Verfasser eines abenteuerlichen und populären Reiseberichts. – Willem Cornelisz. Schouten (um 1580–1625) und Isaak LeMaire (1545–1616 oder 1617) umrundeten (wahrscheinlich)

- erstmals die Südspitze Südamerikas und benannten diese zu Ehren ihres Heimat- und Ausgangsortes »Kap Hoorn«.
- 5 Adam Johann von Krusenstern (1770-1846) unternahm ab 1803 im Auftrag und in Diensten der Kaiserlich-russischen Admiralität eine Weltumseglung.
  - 6 Abbing, C. A.: Beknopte Geschiedenis der stad Hoorn, S. 16.
  - 7 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, S. 199ff.
  - 8 Heeres, J. E.: Abel Janszoon Tasman's Journal, S. 5.
  - 9 Karte des P. Portier von 1754, abgelichtet in: Wattenmeer, S. 246.
  - 10 Heeres, J. E.: Abel Janszoon Tasman's Journal, S. 6.
  - 11 Schilder, Günter: Australia unveiled, S. 191f.
  - 12 Ebd., S. 159.
  - 13 In den Bereich der Fabel müssen deswegen die Aussagen eines preisgekrönten deutschen Jugendbuchautors verwiesen werden, der folgendes über Tasmans Werdegang herausgefunden haben will: *Als kleiner Leute Kind in dem Dorf Luytjegast (Groninger Land) 1603 geboren. Diente sich von unten empor; fing mit 12 Jahren als Kochs- und Kajüthelfer an; nahm zweimal am Walfang bei Spitzbergen teil; wurde mit 27 Jahren Bootsmann auf einem Ostindienfahrer; befuhr seit 1631 als Steuermann alle Küsten Asiens zwischen Ormuz und Formosa. Im Mai 1634 vertraute ihm die Kompanie das Kommando auf einer Fleute an . . .* (Lütgen, Kurt: Auf Geheimkurs, S. 77). – Allenfalls die erste und die letzte Nachricht können belegt werden. Ein weiterer Beweis für die leichtfertige Schreibweise dieses Autors: Auf Seite 79 seines Buches bezeichnet er Tasman als *mit Kindern geseget*. Tatsächlich hatte er nur eine Tochter.
  - 14 Vielleicht stammte die junge Frau aus Jever und war eine Schwester des Ide Tjaerx Holman (oder Hollmann), der während der ersten Entdeckungsreise als Kapitän unter dem Befehl Tasmans fuhr.
  - 15 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, S. 141.
  - 16 Gemälde von Jacobus Cuyp. Vgl. Abb. 1.
  - 17 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, Einleitung S. II.
  - 18 Encyclopaedia of New Zealand, S. 363.
  - 19 Lange, Werner P.: Südseehorizonte, S. 103.
  - 20 Helfferich, Emil: Die Niederländisch-Indischen Kulturbanken.
  - 21 Lange, Werner P.: Südseehorizonte, S. 103 ff.
  - 21a Texte abgedruckt bei Meyn, M.: Die großen Entdeckungen, S. 522–537, 560–569.
  - 22 Lange, Werner P.: Südseehorizonte, S. 103 ff.
  - 23 Kok, Jacobus: Vaderlandsch woordenboek 11, S. 277 ff.
  - 24 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, S. 144 ff.
  - 25 Diese für den heutigen Betrachter zunächst unverständliche Segelanweisung kann wohl dahingehend erklärt werden, daß damals die nördliche Begrenzung Neu-Hollands auf 21° Süd angesetzt wurde. Tatsächlich erstreckt sich der Kontinent bis gegen 10° S. Tasman sollte also nach der (nicht gelungenen) Wiederauffindung der Torres-Straße durch die Arafura-See den indonesischen Archipel ansteuern.
  - 26 Gremium der ranghöchsten Schiffsoffiziere, das bei Krisensituationen oder anderen wichtigen Ereignissen zusammentritt zur Beratung des bestmöglichen Vorgehens.
  - 27 HEEMSKERCK, benannt nach einem Ort nordwestlich von Amsterdam oder nach dem o. a. Expeditionsleiter, wird als *jacht* oder auch als *schip* bezeichnet. Der Segler kam erstmals 1638 nach Ostindien. – (Schilder, Günter: Australia unveiled, S. 160). – ZEEHAEN wird als *sluijt*, also Fleute, geführt.
  - 28 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, S. 157 ff. Es wird im einzelnen nicht aufgeführt, welcher Art diese Ausrüstung war. Sicherlich umfaßte sie die für eine Langreise üblichen seemännischen und militärischen Gerätschaften, über die keine weiteren Worte zu verlieren waren. Daneben zählen zwei Ladungslisten im wesentlichen Handelswaren und Geschenkartikel für die Eingeborenen wie Stoffe, Spiegel, Messer, Draht, Glasperlen, Gewürze und Edelhölzer auf.
  - 29 Ide Holman (oder Hollmann) stammte mit großer Wahrscheinlichkeit aus Jever im Wangerland. Nicht eindeutig bewiesen werden kann die Vermutung, daß Joanna Tiercx, Tasmans zweite Frau, eine Schwester Hollmanns war. Demnach wären beide Seefahrer u. U. verschwägert gewesen. Hollmanns Name wird nach Beendigung der Entdeckungsfahrt nicht mehr in den Akten der V.O.C. erwähnt. Sein weiteres Schicksal bleibt somit im dunkeln. Der Jeverländische Heimatverein bemüht sich sehr, weitere Einzelheiten über Ide Hollmann herauszufinden.
  - 30 An dieser Stelle muß noch auf einen interessanten führenden Mitarbeiter und Fahrtgenossen eingegangen werden, der, von Hause aus ebenfalls Seemann, während dieser Reise aber andere Aufgaben zu erfüllen hatte: Franchoijs Jacobszoon Visscher. Gebürtig aus Vlissingen, trat er später in die Dienste der V.O.C. und brachte es hier zunächst bis zum Obersteuermann. Über seine Fähigkeiten in der

praktischen Schiffsführung ist nichts Näheres bekanntgeworden, dagegen galt er als ausgesprochene Autorität in geo-, hydro- und kartographischen Belangen. Die Grundzüge des obigen Reiseplans sind im wesentlichen sein Werk, ausgearbeitet im Auftrage des Generalgouverneurs. Er fuhr nun als eine Art wissenschaftlicher Leiter mit und muß sich mit Tasman gut verstanden haben, denn beider Zusammenarbeit wurde später fortgesetzt. Nachdem er 1643 zum Kapitän ernannt wurde, erscheint sein Name nach 1645 nirgends mehr in den Berichten der V.O.C. Vermutlich ist er um diese Zeit gestorben. (Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, Einleitung S. XVII).

- 31 Schilder, Günter: Australia unveiled, S. 162.
- 32 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, S. 25.
- 33 Department of Internal Affairs (Hrsg.): Abel Janszoon Tasman, S. 63.
- 34 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, S. 43.
- 35 Das genaue Datum der Namensänderung ist nicht feststellbar.
- 36 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, S. 43 f.
- 37 Name nicht im Journal eingetragen, wohl aber in der Bordzeichnung. Vermutlich war Maria van Diemen eine Schwester oder anderweitige Verwandte des Generalgouverneurs, dessen Gattin mit Vornamen Anna hieß. Vgl. dazu Kok, Jacobus: Vaderlandsch woordenboek 11, S. 291.
- 38 Name nicht ins Journal eingetragen. Vgl. Anm. 37.
- 39 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, S. 58.
- 40 Ebd., S. 73. Nach den o. a. Anweisungen van Diemens wird man wohl nur größeren Auswüchsen mit Nachdruck begegnet sein, um wichtige Gerätschaften an Bord zu behalten. Dabei ist anzuführen, daß Diebstahl im Sinne des europäischen Rechtsempfindens für die Polynesier kein ehrenrühriges Delikt darstellte. Nach ihren Eigentümvorstellungen griffen sie unbefangenen und ohne jegliches Unrechtsbewußtsein nach interessanten Dingen, um durch wechselnden Besitz die Freude hieran zu vervielfältigen. Den oftmals heftigen Reaktionen der »Bestohlenen« standen sie deshalb verständnislos gegenüber. In dieser Hinsicht mußten die Europäer einen Lernprozeß durchlaufen, und erst der geborene Grandseigneur Bougainville begegnete diesen Vorkommissen mit überlegener Manier. (Allen, Oliver: Die Entdeckung der Pazifik-Inseln, S. 87 ff.)
- 41 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, S. 164 f.
- 42 Ebd., S. 166 ff.
- 43 So beispielsweise in der populären Darstellung von Maclean, Archibald: Der Traum vom Südland, S. 67 f.: *Tasman, der einzige Vorgänger Cooks, der dessen Format als Seemann und Navigator annähernd erreichte, hatte die Westküste Neuseelands 126 Jahre vorher besucht, und zwar im Verlauf einer geradezu legendären Reise. [...] Tasman war ein großer Seefahrer, doch ihm fehlten Cooks eiserner Wille und die Entschlossenheit, sein Ziel unter allen Umständen zu erreichen. Tasmans Vorgesetzte in Batavia waren sich dessen bewußt und warfen ihm vor, er gäbe zu schnell auf und überließe die Überprüfung seiner Ergebnisse »tatkraftigeren Nachfolgern«.* – Van Diemen verwendet in seinem Bericht die Bezeichnung *curieuseur successeur* (= Meyjes, S. 167). Mit »tatkraftiger« ist das erste Wort m. E. nicht genau genug übersetzt und drückt sogar noch eine weitergehende Abwertung aus als ursprünglich gemeint.
- 44 Villiers, Alan: Captain James Cook, S. 220 ff.
- 45 In diesem Zusammenhang sei auf die erbarmungswürdigen Zustände an Bord der iberischen Pazifikforscher (in den Werken von Lange und Allen dargestellt) hingewiesen.
- 46 Villiers, Alan: Captain James Cook, S. 84 ff.: [Tasman] *verschaffte sich, soweit es ihm möglich war, eine flüchtige Übersicht und sah dabei genug, um sich davon zu überzeugen, daß das gebirgige Land (= das spätere Tasmanien), so wie es die Natur gebildet hatte, weder bevölkerte Dörfer noch irgendwelche Hinweise auf eine Handelstätigkeit zeigte, und segelte weiter.*  
*Die beiden Schiffe bahnten sich ihren Weg durch die Tasman-See, wo sie den Kampf mit den plötzlich aufschießenden harten Böen aufnehmen mußten, die die Schiffe aus dem Hinterhalt überfielen und die später unter den australischen Seelenten als »southerly busters« bekannt und gefürchtet waren. Die Tasman-See, ein Teil des Südpazifiks, der weit entfernt von der idyllischen Ruhe der Südsee liegt, ist ein sehr unruhiger Ort. Und so kann man wohl sagen, daß Tasman, Visscher und ihre Leute, die diesen mühseligen Seeweg zum erstenmal erforschten, heroischer waren, als sie es selbst wußten oder als es von ihren Zeitgenossen je anerkannt worden ist. Auf diesem Wege weitersegelnd, mußten sie unvermeidlich auf Neuseeland stoßen, ein gebirgiges Land von erhabener Größe, das steil aus der See emporgabte. Sie waren die ersten Europäer, die dieses Land zu Gesicht bekamen. Mit äußerster Vorsicht näherte sich Tasman dem fremden Land, im Bewußtsein, daß es eine reine Ansicht der Landbewohner ist, Land sei sicherer als die See. Das mag vielleicht auf einen guten Hafen zutreffen, aber den mußte er erst finden. Gefährliche Küsten mit ausländigen Winden sind viel häufiger als Häfen, und selbst ein »sicherer«*

Hafen kann durch Untiefen, unter Wasser liegende Felsen und ähnliches dem Schiff hinderlich und gefährlich werden. So nahm Tasman rechtzeitig seine Segel weg, machte die Anker klar und ließ seine primitiven Lotleinen klarmachen zum Loten. Die Art Schiffe, die Tasman hatte [...] war in der Nähe von Land außerordentlich gefährdet. Sie konnten durch unbekannte Strömungen und nicht voraussehbare Tiden leicht an Land getrieben werden, wenn sie der Küste zu nahe kamen. Sie waren der Gefahr ausgesetzt, in einer Bucht eingeschlossen zu werden, ohne in der Lage zu sein, irgendwie an den Felsen und Vorgebirgen vorbei wieder hinauszukreuzen. Und wenn dann das Ankergeschirr nicht hielt oder der Wind nicht aus einer anderen Richtung kam, dann war das Schiff erledigt [...]

Die Leistung eines Entdeckers war bei weitem noch nicht vollständig, wenn er mit seinem Schiff das gesuchte Land erreicht hatte. In der Tat, dies war erst der Anfang der Schwierigkeiten. Seeleute, die an große Reisen über See gewöhnt sind, fürchten oft die Nähe des Landes, und das mit gutem Grund. So hielt Tasman seine Schiffe in angemessener Entfernung von der Küste, aber doch so nahe, daß er Dörfer und andere bevölkerte Plätze erkennen konnte. Weit genug allerdings auch, um das Risiko, auf Legerwall oder in andere schwierige Situationen zu geraten, für das Schiff zu vermeiden [...]

In den Instruktionen, die Tasman erteilt wurden, stand unter anderem die Anweisung, falls er Terra Australis nicht finden sollte, müßte er eine klare Route nach Chile und Peru ausfindig machen. Seine Schiffe befanden sich tatsächlich in der Cook-Straße, durch die eine solche Reise möglich gewesen wäre. Doch diese Straße ist eine für Rahschiffe sehr schwierige Passage. Nachdem man eine Zeitlang vor westlichen Winden gesegelt war, drehte der Wind plötzlich nach vorne, wo die Küste der nördlichen Insel sich nach Süden wendet und ihnen den Weg zu versperren schien. Allerdings hatte Tasman später doch noch die Chance, aus dieser gefährlichen Bucht dadurch herauszukommen, daß der Wind nach Osten drehte. Es war das alte Problem, das immer wieder die Rahschiffe in Gefahr brachte, in einer engen Bucht auf Legerwall zu geraten. Was wäre geschehen, wenn er keine Durchfahrt gefunden hätte und sein Schiff auf die Leeküste der Bucht getrieben wäre? Wahrscheinlich wäre es zu einer Strandung, und zwar unter Mördern, gekommen. Natürlich hätte vielleicht die Möglichkeit bestanden, auch aus dieser Enge wieder herauszukreuzen, doch die Segelschiffe des 17. Jahrhunderts und selbst die des 18. Jahrhunderts waren plumpe Fahrzeuge, die sich nicht unendlich lange auf See halten oder mit Erfolg gegen anhaltend starke Winde aufkreuzen konnten, und die Cookstraße liegt im Gebiet der Brüllenden Vierziger.

Tasman handelte, wie es jeder tüchtige Seemann getan hätte. [...]

- 47 Das Vorhandensein dieser großen Meeresbucht war den Niederländern bekannt, nicht aber deren tatsächliche Ausmaße.
- 48 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, S. 168 ff.
- 49 Ebd., S. 182 ff. Abgedruckt in Meyn, M.: Die großen Entdeckungen. Bd. 2, S. 567–569.
- 50 Wieder, F. C.: Tasman's kaart, S. 33 f.
- 51 dazu Villiers, Alan: Captain James Cook, S. 89: *Er [Tasman] fand nicht die Einfahrt zur Torresstraße noch irgendeine andere Durchfahrt bis zum Korallenmeer. Und wenn ihm das gelungen wäre, was wäre dann geschehen? Der Südostpassat hätte ihm direkt entgegengestanden und sein Schiff über die gefährlichsten Korallenriffe, die es in der Welt gibt, geweht. [...] Er wäre sicherlich gestrandet.*
- 52 Meyjes, R. Posthumus: De Reizen van Abel Janszoon Tasman, S. 184 f.
- 53 Ebd., S. 188 ff.
- 54 Ebd., Einleitung S. XI.
- 55 Ebd., Einleitung S. XII.
- 56 Ebd., S. 192.
- 57 Ebd., Einleitung S. XII.
- 58 Ebd., S. 192 ff.

Für freundlich gewährte Auskünfte bin ich folgenden Institutionen zu Dank verpflichtet:

Amsterdam: Rijksmuseum, Rijksmuseum »Nederlands Scheepvaart Museum«; Auckland, N. Z.: Art Galleries and Museums Association of New Zealand; Canberra: National Library of Australia; Den Haag: Algemeen Rijksarchief; Hobart: Tasmanian Museum and Art Gallery; Jever: Jeverländischer Altertums- und Heimatverein; Oldenburg i. O.: Niedersächsisches Staatsarchiv; Rotterdam: Nedlloyd Groep; Wien: Österreichische Nationalbibliothek.