



Voorbij het eind van de wereld

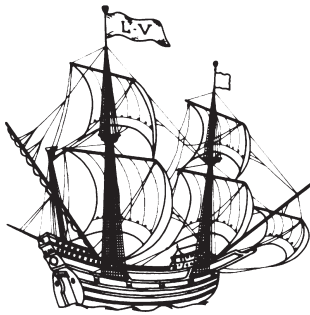
De ontdekkingsreis van Jacob le Maire
en Willem Cornelisz. Schouten, 1615-1617

W.A. ENGELBRECHT, P.J. VAN HERWERDEN & S. DE MEER

WalburgPers



WERKEN UITGEGEVEN DOOR
DE LINSCHOTEN-VEREENIGING
XLIX



Vorbij het eind van de wereld

De ontdekkingsreis van Jacob le Maire en
Willem Cornelisz. Schouten, 1615-1617

WILLEM ANTON ENGELBRECHT,
PIETER JOHANNES VAN HERWERDEN & SJOERD DE MEER



WalburgPers

ZUTPHEN

2015



Heruitgave van deel XLIX van de Werken van de Linschoten-Vereeniging.
Oorspronkelijke uitgave: Martinus Nijhoff, Den Haag, 1945

© 2015 Sjoerd de Meer & Linschoten-Vereeniging, p/a Uitgeversmaatschappij
Walburg Pers, Zutphen

www.walburgpers.nl
www.linschoten-vereeniging.nl

*Afbeelding stofomslag: De Eendracht en de Hoorn, zeilend ter hoogte van Porto
Desire. Detail van de wereldkaart in twee halfronden, vervaardigd door Willem
Jansz. (Blaeu), 1619. Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. K258*

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd, opgeslagen
in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige
wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier,
zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16b
Auteurswet 1912 juncto het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351 zoals gewijzigd bij Besluit van
23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk
verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3051, 2130 KB
Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers
en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te
wenden.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen.
Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt verzocht zich met de uitgever
in verbinding te stellen.

Omslagontwerp: Henk Wals, Lauwers-C, Nijmegen
Vormgeving binnenwerk: Marijke Maarleveld, ViaMare, Zutphen

ISBN 9789057305238
NUR 688

INHOUD

INLEIDING

7

Voorbij het eind van de wereld

De Ontdekkingsreis van Jacob Le Maire en
Willem Cornelisz. Schouten in de jaren 1615-1617

EERSTE DEEL: Bronteksten

Spieghel der Australische Navigatie door den Wijt vermaerden ende
cloeckmoedighen Zee-Heldt Jacob Le Maire

Journael ofte Beschryvinghe van de wonderlicke reyse, ghedaen door

Willem Cornelisz Schouten van Hoorn, inde Jaren 1615, 1616, ende 1617

De Ontdekkingsreis van Jacob Le Maire en
Willem Cornelisz. Schouten in de jaren 1615-1617

TWEEDE DEEL: Toelichtingen

VOORBIJ HET EIND VAN DE WERELD

‘Maer eynd’lick sprack Le Mair, ey vrienden wat is dat
 Den Spaengiaert tot zijn roem nu vijfde mael te volgen¹
 Com soecken w’eenen wegh door onbekende golgen²
 Naer ‘t zuyd woest werelts-deel. ‘t geen g’luckelick betracht
 U kloecken Palinuyr³ ô Hoorn, dijn Wilhem Schouten
 (Die geen ghevaer ontsach) hem willich gingh verstouten
 Om soecken ‘t geen hy vond, en loffelijck heeft volbracht’

Journal ofte Beschryvinghe van de wonderlicke reyse, ghedaen door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn (Amsterdam, Willem Jansz. 1618)

Bijna aan het einde van de wereld ligt Kaap Hoorn, de zuidelijkste punt van Zuid-Amerika en tegenwoordig behorende tot Chili. Het gebied bij Kaap Hoorn was vroeger berucht bij zeevaarders vanwege de stormen, (hagel)buien en kou die de schepen en hun bemanningsleden geselden. Maar dankzij dit natuurgeweld is Kaap Hoorn ook een legendarische plek. Kapiteins die met hun schepen rondom Kaap Hoorn voeren en veilig thuiskwamen, verenigden zich in Kaap Hoornvaarders-genootschappen. Slechts betrekkelijk kort was de route rondom Kaap Hoorn commercieel van belang. Vanaf omstreeks 1845 tot in de eerste decennia van de twintigste eeuw brachten windjammers guano⁴ vanaf eilanden gelegen voor de kust van Peru naar Europa.

Kaap Hoorn is vernoemd naar de Westfriese stad Hoorn. Het was de *Eendracht*, een klein scheepje uit deze stad, dat op 29 januari 1616 deze kaap voor het eerst rondde. Dit schip en een tweede schip, het jacht *Hoorn* dat eerder tijdens de reis verloren ging, waren uitgerust door de Australische Compagnie. Het doel van de reis was het ontdekken van Terra Australis, het mythische Zuidland, dat rijk en welvarend zou zijn. De belangrijkste initiatiefnemer van de Australische Compagnie was de Amsterdamse koopman Isaac le Maire. Zijn zoon, Jacob le Maire, werd aangesteld als ‘president’ van de vloot en ook Jacobs broer Daniël voer mee. De uit Hoorn afkomstige Willem Cornelisz. Schouten werd belast met de nautische leiding.

Dankzij de ontdekkingsreis van Jacob le Maire en Willem Cornelisz. Schouten werd voor het eerst bewezen dat er zuidelijker dan de Straat van Magellaan een verbinding tussen de Atlantische Oceaan en de Stille Zuidzee bestond. De reis was verder verre van fortuinlijk. Terra Australis werd niet gevonden. Wel bereikte de *Eendracht* veilig de Indische archipel. Daar werd het schip echter door Jan Pietersz. Coen in beslag genomen. Met de retourvloot, die onder bevel stond van Joris van Spilbergen, voeren Le Maire, Schouten en een deel van de overige bemanningsleden terug naar de Republiek. Jacob le Maire overleed onderweg. Tussen Isaac le Maire en de Verenigde Oost-Indische Compagnie ontspoon zich vervolgens een juridische strijd over de teruggave van de geconfisqueerde eigendommen, die uiteindelijk door Le Maire in 1622 gedeeltelijk werd gewonnen.

De reis van Le Maire en Schouten wordt beschreven in twee reisverslagen. Het ene werd in 1618 uitgegeven door Willem Jansz. (Blauw⁵) onder de titel *Iournael ofte Beschryvinghe van de wonderlicke reyse, ghedaen door Willem Cornelisz Schouten van Hoorn, inde jaren 1615. 1616. en 1617. Hoe hy bezuyden de Strate van Magellanes een nieuwe passagie tot inde groote Zuydsee ontdeckt, en voort den gheheelen Aerdkloot omgheseylt, heeft. Wat eylanden, vreemde volcken en wonderlicke avontueren hem ontmoet zijn*. De ander werd uitgegeven in 1622 door Michiel Colijn als *Spieghel der Australische navigatie, door den wijt vermaerden ende cloeckmoedighen zee-heldt Iacob le Maire, president ende overste over de twee schepen, d'Eendracht ende Hoorn, uytghevaren den 14. junij 1615*. Deze twee reisverhalen werden in 1945 als deel 49 opgenomen in de reeks *Werken van de Linschoten-Vereeniging*. Dit deel, dat in twee banden verscheen, werd samengesteld door W.A. Engelbrecht en P.J. van Herwerden.

De Linschoten-Vereeniging brengt oude reisverhalen opnieuw voor het voetlicht.⁶ Sinds haar oprichting in 1908 zijn meer dan honderd reisbeschrijvingen uitgegeven, gebonden in de kenmerkende blauwe banden. De oprichting van deze vereniging kan niet los worden gezien van het groeiende (cultureel) nationaliteitsbesef in Nederland uit het begin van de twintigste eeuw. In de Indische archipel verrichtte Nederland 'iets groots' en de reisbeschrijvingen illustreerden de historische rol van Nederland als zeevarende natie. Er was wel een probleem. Steeds meer werd duidelijk dat de materiële neerslag, in de vorm van gedrukte reisbeschrijvingen (en kaarten) die de reizen illustreerden, niet ruim in Nederlandse collecties te vinden was. Voor het bewaren daarvan was bij Nederlandse bibliotheken en particulieren weinig belangstelling geweest. In de tweede helft van de negentiende eeuw hadden vooral Amerikaanse collectioneurs hier hun slag geslagen. Zo beschikt de New York Public

Library over een prachtige collectie Nederlandse reisbeschrijvingen, die oorspronkelijk het bezit was van de Amerikaanse bibliofiel James Lenox (1800-1880).

In de eerste helft van de twintigste eeuw werd in Nederland getracht de achterstand op het gebied van de reisbeschrijvingen (en cartografie) ten opzichte van het buitenland in te halen. Instellingen als het Scheepvaartmuseum in Amsterdam en het Maritiem Museum in Rotterdam bouwden een bijzondere collectie op.⁷ Ook particuliere verzamelaars roerden zich. Met name dient hier Willem Anton Engelbrecht (1874-1965) te worden genoemd, één van de twee hoofdauteurs van dit 'deel 49'.⁸ Hij werd in 1874 te Cheribon op Java geboren als zoon van de bestuursambtenaar Eduard Alexander Engelbrecht en Justine Louisa Godefroy. Na een opleiding aan de Koninklijke Militaire Academie te Breda nam hij als 2e luitenant deel aan de Atjeh-oorlogen en ontving voor betoonde moed de Militaire Willemsorde. Vanwege gezondheidsproblemen keerde hij in 1897 terug naar Nederland. Dankzij familierelaties kon hij als volontair aan de slag bij de cargadoorsfirma Wambersie & Co. te Rotterdam, waar hij in 1904 tot firmant werd benoemd. Naast zijn bedrijf had Engelbrecht diverse bestuursfuncties. Hij stond in 1907 aan de wieg van de werkgeversvereniging 'Scheepvaartvereniging Zuid', waarvan hij tussen 1907 en 1909 en nogmaals tussen 1911 en 1913 voorzitter was. Daarnaast was hij vanaf 1908 lid en tussen 1930 en 1937 voorzitter van de Rotterdamse Kamer van Koophandel. Ook was hij een van de oprichters van de Handels-Hogeschool, de latere Erasmus Universiteit.

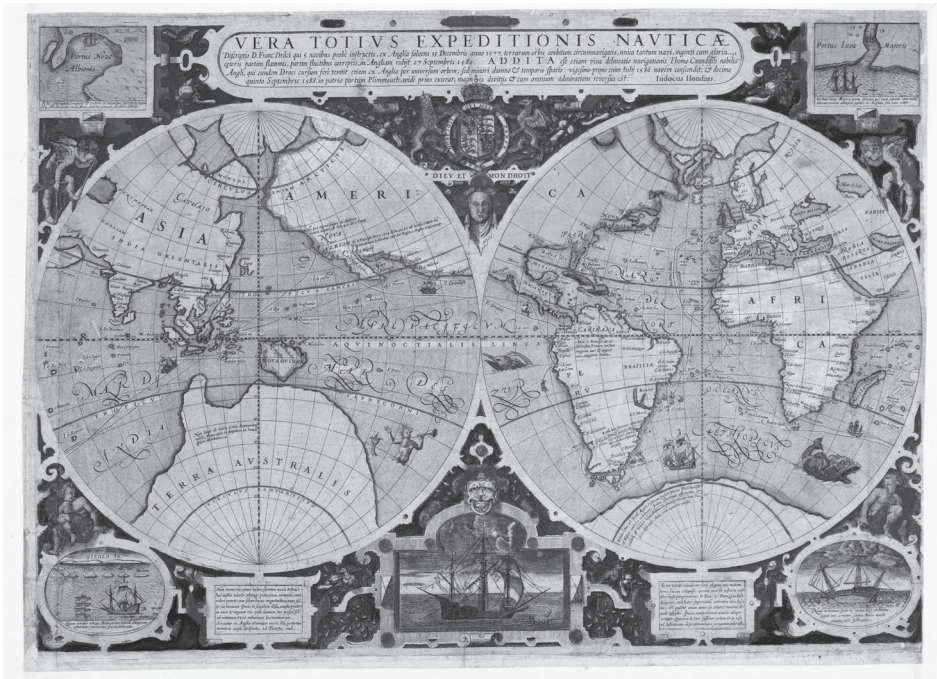
Omstreeks 1906 begon Engelbrecht met verzamelen. Een van zijn eerste aankopen was het *Itinerario* van Jan Huygen van Linschoten, uitgegeven door de Amsterdamse uitgever Cornelis Claesz in 1595-1596. Hij werd in 1908 lid van de in dat jaar opgerichte Linschoten-Vereeniging en trad in 1920 toe tot het bestuur. Tussen 1938 en 1942 was hij voorzitter en vervolgens nog tot 1955 bestuurslid.⁹ Vanaf 1919 had Engelbrecht zitting in de Commissie van Toezicht van het Maritiem Museum "Prins Hendrik", het huidige Maritiem Museum Rotterdam, en bouwde hij een warme band op met deze instelling. In 1950 gaf Engelbrecht zijn zorgvuldig opgebouwde collectie in bruikleen aan het Maritiem Museum, die na zijn dood door het museum middels aankoop in eigendom werd verworven. Tot de collectie Engelbrecht behoren verschillende drukken van de reis van Le Maire en Schouten. Hieronder bevinden zich de zeldzame eerste drukken uit 1618, uitgegeven door Willem Jansz. in het Frans en het Nederlands.

Nederlandse reizen ‘Om de West’

Op 2 april 1595 vertrok van de rede van Texel voor het eerst een Nederlandse vloot (onder commando van Cornelis de Houtman) om via Kaap de Goede Hoop naar Azië te varen. De vraag naar specerijen was groot, terwijl het aanbod beperkt was. Na 1592 halperde de aanvoer vanuit Azië naar Lissabon. Bovendien was de stad Antwerpen, sinds 1501 de stapelmarkt van specerijen ten Noorden van de Alpen, in 1585 terugveroverd door de Spanjaarden. Haar belangrijke rol als havenstad was uitgespeeld, omdat de toegang tot de Schelde was afgesloten en aan betaling van licenten onderhevig was.¹⁰ In 1597 keerden vier van de vijf schepen van de vloot van De Houtman terug met het nieuws dat de weg naar Azië was gevonden. Dit leidde tot koortsachtige activiteiten van verschillende compagnieën om vloten uit te rusten voor de vaart op Azië. In 1602 bundelden deze zogenoemde ‘voorcompagnieën’ hun krachten en kapitaal in de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC).¹¹

Tot in de eerste decennia van de zeventiende eeuw was men er lang niet van overtuigd dat de route rondom Kaap de Goede Hoop de enige geschikte zeeweg was om Azië te bereiken. Tussen 1594 en 1597 zochten Nederlandse schepen ook een route via het Hoge Noorden, de zogenoemde noord-oostelijke doorvaart. Achter Kaap Tabin zou de Straat van Anian liggen, waarlangs Azië te bereiken was. De (laatste) expeditie onder leiding van Jacob van Heemskerck en Willem Barentsz uit 1596-1597 liep uit op een drama. Het schip kwam vast te zitten in het ijs, waardoor de bemanning noodgedwongen moest overwinteren in een zelfgebouwde hut. In het voorjaar van 1597 bereikten de overlevenden van deze reis – Barentsz overleed onderweg – met twee open sloepen de bewoonde wereld en reisden terug naar Amsterdam.

In 1598 besloten twee Nederlandse compagnieën de weg naar Azië via het zuidwesten door de Straat van Magellaan te zoeken. Fernão de Magalhães had deze naar hem vernoemde passage tussen de Atlantische Oceaan en de Stille Zuidzee in 1520 ontdekt en als eerste Europeaan bevaren. In de Stille Zuidzee was hij op één van de Filipijnse eilanden tijdens schermutselingen met de inheemse bevolking gedood, maar onder leiding van Juan Sebastian del Cano had Magellaans schip, de *Victoria*, uiteindelijk het Iberisch schiereiland weer bereikt en was de eerste reis rondom de wereld voltooid. In de loop van de zestiende eeuw zouden enkele Spaanse expedities de Straat van Magellaan doorkruisen. In de jaren zeventig van die eeuw raakten ook de Engelsen in deze route geïnteresseerd. Niet alleen uit handelsoverwegingen, maar ook om de Spaanse vestigingen langs de westkust van Zuid-Amerika en de Spaanse schepen die op de



1 - Wereldkaart door Jodocus Hondius, met de wereldreis van Francis Drake en Thomas Cavendish, ca. 1590-1595. Maritiem Museum Rotterdam, inv. nr. WAE844

Stille Zuidzee voeren, aan te vallen. Francis Drake vertrok in 1577 uit Plymouth en voer in september 1578 door de Straat van Magellaan. Via Kaap de Goede Hoop keerde hij in september 1580 terug. Zijn landgenoot Thomas Cavendish vertrok op 21 juli 1586 vanuit Plymouth en zeilde in januari 1587 door de Straat van Magellaan en keerde in 1588 weer terug. Ter herinnering aan beide wereldreizen maakte de van oorsprong Zuid-Nederlandse cartograaf Jodocus Hondius (I) omstreeks 1590-1595 een wereldkaart waarop in een beeldverhaal de reis van Drake is aangegeven en zowel de reis van Drake als Cavendish in de kaart als route is opgetekend. Opvallend op deze kaart is dat ten zuiden van de Straat van Magellaan open water te zien is. Deze informatie was gebaseerd op de observaties van Drake. Toen deze de Straat van Magellaan had verlaten, was het schip de *Golden Hind* ver naar het zuiden gedreven, waar open water was gezien. Er werd echter sterk aan getwijfeld of dit waar was en op de meeste kaarten uit die tijd houdt men vast aan de Straat van Magellaan als de enige passage tussen de Atlantische Oceaan en de Stille Zuidzee.

In navolging van Drake en Cavendish werden in de Noordelijke Nederlanden in 1598 plannen ontwikkeld om via de Straat van Magellaan naar Azië te varen. Er moet een groot enthousiasme hebben geheerst. Zo verscheen in dat jaar het reisverslag van Thomas Cavendish bij de Amsterdamse uitgever Cornelis Claesz en gaf Barend Langenes te Middelburg het zakatlasje *Caert-Thresoor* uit met het eerste zelfstandige kaartje van de Straat van Magellaan. Bovendien vertrokken er twee vloten richting het zuidwesten. Een van die twee vloten werd uitgereed door Johannes van der Veken en Pieter van der Haghe. Zij waren Rotterdamse kooplieden die oorspronkelijk uit Antwerpen afkomstig waren. De overige investeerders waren overwegend kooplieden uit Amsterdam (die overigens ook van origine uit de Scheldestad kwamen). Onder leiding van Jacques Mahu en Simon de Cordes voeren vijf schepen uit. Ze hadden de namen *Geloof*, *Hoop*, *Liefde*, *Trouw* en *Blijde Boedschap*. De reis was een mislukking. Weliswaar werd de Straat van Magellaan gepasseerd, maar vervolgens gingen alle schepen op een na verloren. De *Trouw* bereikte het Molukse eiland Tidore, maar bij het aan land gaan werd de bemanning door de Portugezen vermoord. De *Liefde* kwam na het passeren van de Straat van Magellaan uiteindelijk in Japan terecht en werd daar gesloopt. De *Hoop* verging in de Stille Zuidzee, de *Blijde Boedschap* werd door de Spanjaarden veroverd. Alleen het *Geloof* onder commando van Sebald de Weert keerde vanuit de Straat van Magellaan naar Nederland terug. Ten zuiden van de Straat passeerde De Weert een onbekende eilandengroep. Deze werd naar hem de Sebald de Weert-eilanden genoemd.¹²

De andere vloot die in 1598 werd uitgerust had eveneens een Rotterdams karakter en werd georganiseerd door de Magellaanse Compagnie. De financiers van deze compagnie kwamen onder meer uit Rotterdam, Dordrecht, Brielle, Amsterdam en Monnickendam. Onder leiding van Olivier van Noort vertrokken vier schepen, de *Hendrick Frederick*, *Mauritius*, *Eendracht* en de *Hoop*. Zij passeerden de Straat van Magellaan. Met één schip, de *Mauritius*, keerde Van Noort in augustus 1601 in Rotterdam terug. Hij was de eerste Nederlander die rondom de wereld had gezeild. Reeds in 1601 werd het verslag van de reis in druk uitgegeven en tot in de achttiende eeuw werd het herdrukt.¹³

Na Olivier van Noort voer in 1614 Joris van Spilbergen in opdracht van de VOC door de Straat van Magellaan. De reis van Van Spilbergen was vooral bedoeld om het monopolie van de VOC op de vaart naar Azië via de Straat van Magellaan te bekrachtigen. Bij de oprichting van de VOC in 1602 was bepaald dat de VOC het alleenrecht had op de vaart naar Azië via de Kaap de Goede Hoop en de Straat van Magellaan, maar de VOC had tot dan toe alleen de routes rond Kaap de Goede Hoop gevolgd. Van Spilbergen arriveerde in 1615 in Indonesië, waar op dat moment ook de *Eendracht* van de Australische Compagnie aankwam.

Isaac le Maire¹⁴

Isaac le Maire, de oprichter van de Australische Compagnie en initiatiefnemer van de reis van Jacob le Maire en Willem Cornelisz. Schouten, is één van de kleurrijkste kooplieden uit het begin van de zeventiende eeuw. Hij behoorde tot de groep vluchtelingen uit de Zuidelijke Nederlanden die zich in het Noorden hadden gevestigd. De familie Le Maire had haar wortels in Doornik, maar verhuisde mogelijk al omstreeks 1555 naar Antwerpen. Indien dat juist is, werd Isaac omstreeks 1558/1559 daar geboren.¹⁵ Hij trouwde er met Maria Jacobsdr. Walraven, een rijke koopmansdochter.¹⁶ Isaac was in Antwerpen actief in de specerijenhandel. Hij behoorde tot de gegoede burgerij, hetgeen onder meer blijkt uit zijn (ere)functie als kapitein van een burgervendel. Mogelijk nog in Antwerpen werd zijn zoon Jacob geboren. Vermoedelijk in 1586 verhuisde Le Maire naar Amsterdam.¹⁷ Daar was hij actief als koopman en dreef hij handel met Rusland, het Oostzeegebied, Engeland, Frankrijk, Spanje en Portugal. Evenals vele andere kooplieden raakte ook Le Maire geïnteresseerd in de handel op Azië. In samenwerking met andere kooplieden uit Amsterdam werd door Le Maire in 1599 de Nieuwe Brabantse Compagnie opgericht.¹⁸ Deze rustte een vloot

uit van vier schepen (onder leiding van Pieter Both), die, rijk beladen, in 1601 uit de Indische archipel in de Republiek terugkeerde. Een jaar eerder was de Nieuwe Brabantse Compagnie samengegaan met de Oude Compagnie¹⁹ en ging deze verder onder de naam 'Verenigde Amsterdamse Compagnie'. Deze compagnie stuurde in 1601 onder bevel van Jacob van Heemskerck een vloot naar Azië, die in 1602/1604 terugkeerde.

In 1602 werd de VOC opgericht. Le Maire werd één van de grote aandeelhouders, maar hij had in dat jaar ook deelgenomen aan de uitrusting van een vloot (onder bevel van Wybrand van Warwijck) die nog onafhankelijk van de VOC was uitgerust. Bij de afrekening van de reis werd hij verdacht van fraude. Tegen de achtergrond van dit schandaal verbrak de VOC in 1605 alle relaties met Le Maire. Een overeenkomst werd opgesteld waarin was vastgelegd dat Le Maire geen handel meer zou drijven ten oosten van Kaap de Goede Hoop en ten westen van de Straat van Magellaan. Van zijn aandelen hield de VOC de tegenwaarde van 3000 Vlaamse ponden en enkele landerijen in Egmond als onderpand vast.

Aanvankelijk hield Le Maire zich inderdaad alleen weer bezig met de handel in Europa. In 1607 kwam hij echter in contact met de Franse ambassadeur Jeannin, die hem vroeg te 'helpen' met het opzetten van een Franse Oost-Indische Compagnie. In 1609 zette Le Maire een plan op voor een reis via de noordwestelijke doorvaart. Hij had de Engelsman Henry Hudson op het oog als expeditieleider. Hudson, die in 1607 en 1608 voor de Engelse 'Muscovy Company' op zoek was geweest naar deze doorvaart, was in 1609 in de Republiek en onderhandelde eerst met de VOC en vervolgens met Le Maire over een nieuwe reis. Uiteindelijk viste Le Maire achter het net, want Hudson trad toch in dienst van de VOC. Met de *Halve Maen* vertrok hij in 1609 naar Amerika, waar hij uiteindelijk niet zocht naar een weg naar Azië, maar het gebied rondom het latere New York bezocht. Wel zond Le Maire dat jaar nog Melchior van den Kerckhoven uit voor een zoektocht naar de noordoostelijke doorvaart, maar deze had ook geen succes.

In ditzelfde jaar nog probeerde Le Maire ook rijk(er) te worden ten koste van de VOC. Hij bedacht een plan om te speculeren in aandelen van de VOC. Een geheime organisatie werd opgericht, de Grote Compagnie. Deze compagnie verkocht aandelen VOC zonder ze zelf te bezitten, waarbij werd gespeculeerd op een verwachte koersdaling. De tegen een hoge koers verkochte aandelen zouden dan tegen de nieuwe lagere koers worden ingekocht en vervolgens tegen de (oorspronkelijk hogere) verkoopprijs aan de kopers worden geleverd. Het is een vroeg voorbeeld van speculeren *à la baisse*, wat we tegenwoordig nog steeds kennen. Mogelijk hadden deze

speculaties inderdaad de sterke koersdaling tot gevolg die in 1609 optrad. Zelf kocht Le Maire, maar op andermans naam, ook aandelen in de VOC. In 1610 werd de handel van ‘blanco’ aandelen verboden. Tegelijkertijd vond in dat jaar een sterke koersstijging plaats, waardoor Le Maire en de zijnen veel geld moeten hebben verloren. In 1611 trok Le Maire, mede uit vrees voor zijn schuldeisers, zich terug op zijn landgoed in Egmond. Vermoedelijk bedacht hij daar het plan voor een expeditie naar het zuidwesten, die in 1616 tot de ontdekking van Kaap Hoorn zou leiden. De laatste jaren van Le Maires leven werden beheerst door de nasleep van deze reis. In 1621 stierf zijn vrouw. Zelf overleed hij twee jaar later, in 1623. Volgens eigen zeggen – hij liet het op zijn grafsteen beitelen – had hij tijdens zijn leven anderhalf miljoen gulden verloren.

De Australische Compagnie

Op 27 maart 1614 kregen ‘verscheydene coopluyden’ van de Staten Generaal toestemming voor vier reizen naar ‘passagie, landen ende eylanden die tot nu toe niet ontdeckt of ghefrequenteeert zijn gheweest’. Het precieze doel van deze reizen – het bezoeken van ‘de keyserrijcken ende Coninckrijcken van Tartarien, China, Japhan, Oost-Indien, Terra Australia, Eylanden ende landen ghelegen in de Suyt-Zee’ – werd enige tijd later opgehelderd.²⁰ Voor dat doel hadden Isaac le Maire en enkele andere ingezetenen van de stad Hoorn (de ‘verscheydene coopluyden’) de Australische Compagnie opgericht. Le Maire moet geïntrigeerd zijn geraakt door het legendarische Terra Australis of Zuidland. Naar de ideeën uit die tijd moest dat land in het zuiden aan het einde van de wereld liggen. Dit Zuidland vormde – al was niemand er ooit geweest – vanaf circa 1530 een vast element op de in omloop zijnde (wereld)kaarten, en niemand twijfelde aan het bestaan ervan.²¹ In 1612 verscheen bij de Amsterdamse uitgever Hessel Gerritsz het Memoriael aan de Spaanse koning van de Portugees in Spaanse dienst Pedro de Quir.²² Deze had tussen 1605 en 1606 op de Stille Zuidzee naar dit Zuidland gezocht en meende het gevonden te hebben. Hij omschreef het als een aards Paradijs en gaf hoog op van de rijkdommen, met name specerijen, goud, zilver en parels, die daar te halen waren. Hoe belangrijk dit boekje voor Le Maire was, blijkt wel uit het feit dat de gehele tekst tijdens de reis van Le Maire en Schouten aan de bemanning werd voorgelezen.²³

Hoe kon Le Maire echter een vloot naar de Stille Zuidzee uitrusten zonder het monopolie van de VOC geweld aan te doen? De VOC had immers het alleenrecht om via Kaap de Goede Hoop of de

Straat van Magellaan naar Azië te varen en daar handel te drijven. Le Maire moet hebben gehoord over de verhalen dat ten zuiden van de Straat van Magellaan open water te vinden zou zijn, dat ook de Atlantische Oceaan met de Stille Zuidzee verbond. Le Maire zou via deze route het monopolie van de VOC geen geweld aan doen en zou daardoor, niet gestoord door de VOC, handel kunnen drijven in de Stille Zuidzee. Het uitsturen van een vloot naar de Stille Zuidzee via een nog te ontdekken doorvaart was een grote gok. Kennelijk was dat vanwege de mogelijke winsten het proberen waard.

De schepen en opvarenden

Door de Australische Compagnie werden twee schepen uitgerust, de *Eendracht* en de *Hoorn*. Van één van beide schepen is bekend dat dit het vroegere oorlogsschip *Griffioen* van de admiraliteit van West-Friesland was. Vermoedelijk was dat de *Eendracht*, aangezien dit het grootste schip was.²⁴ De *Eendracht* mat 360 ton en had een bemanning van 65 personen. Het was bewapend met negentien gietijzeren kanons, twaalf kleinere kanons en met musketten. De *Hoorn*, het andere schip, was een jacht: een kleiner en wendbaar schip, geschikt voor verkenningstochten in bijvoorbeeld ondieper water. De *Hoorn* mat zo'n 110 ton en had een bemanning van 22 personen.²⁵ Het had acht kanonnen en vier kleinere kanonnen. Het moet vergelijkbaar zijn geweest met de *Halve Maen*, het schip waarmee Henry Hudson in 1609 naar Amerika voer.

De leider van de ontdekkingsreis was Isaac le Maires zoon, Jacob. Hij werd omstreeks 1585 geboren, vermoedelijk in Antwerpen.²⁶ Willem Cornelisz. Schouten was de schipper van de *Eendracht* en had de nautische leiding. Hij had ruime ervaring met reizen naar Azië. Vóór 1615 maakte hij twee reizen naar dit werelddeel.²⁷ Diens broer Jan Cornelisz. Schouten was schipper op de *Hoorn* en zou onderweg overlijden. Tot de belangrijkste mensen aan boord behoorde ook de koopman Aris Claesz. Hij was waarschijnlijk een vertrouweling van de Le Maires. Naast hem was er nog de onderkoopman Claes Jansz. Ban. Het belang van deze vijf mensen wordt ook bevestigd door de loden plaat met hun namen, die Le Maire op 6 januari 1616 achterliet op Koningseiland²⁸ en die daar in 1670 door de Engelse ontdekkingsreiziger John Narborough werd gevonden.²⁹ Behalve deze personen was ook Daniel le Maire aan boord, de jongere broer van Jacob. Verder zijn verspreid in de journalen en in de schriftelijke bronnen nog een aantal namen te vinden. Opvallend – maar niet verwonderlijk, want de *Eendracht* en de *Hoorn* waren in Hoorn uitgerust – is, dat veel opvarenden uit West-Friesland kwamen.³⁰

De reis

Het eerste deel van de reis ging van de thuishaven Hoorn naar de westkust van Afrika. Op 16 mei werden de bemanningsleden van de *Eendracht* en de *Hoorn* aangemonsterd ten overstaan van schout en schepenen van Hoorn. Ze ondertekenden de monsterrol, maar wisten niet waar de reis heen ging. Op 25 mei zeilde de *Eendracht* naar de rede van Texel, op 3 juni gevolgd door de *Hoorn*. Vermoedelijk werd, zoals gebruikelijk, op Texel nog water gehaald. Op 14 juni vertrokken beide schepen. Ze voeren langs de Engelse zuidkust, waar aan wal nog een konstabel voor het geschut en een timmerman aanmonsterden. Op 28 juni werd, zonder nog land aan te doen, de oversteek naar Afrika ingezet. Varend langs de Portugese kust, langs Madeira en de Canarische Eilanden, werd een kleine maand (23 juli) later de kust van Afrika zuidelijk van Kaap Verde (bij Dakar, Senegal) aangedaan. Daar verleende de lokale heerser, in ruil voor acht staven ijzer, toestemming aan de bemanning om water te halen, er werd gevist en er werd een kalf en een bokje ontvangen. Op 1 augustus staken de schepen weer van wal, maar hard schoot het niet op. Bovendien kregen sommige bemanningsleden verschijnselen van scheurbuik. Op 22 augustus werd geankerd voor de kust van Sierra Leone. Na een eerste verkenning van de kust, hetgeen niet veel opleverde, werd iets zuidwaarts gevaren waar een dorpje met acht hutten werd gezien. Daar vond men goed onthaal. Messen en koraal werden geruild voor limoenen, water, bananen en vis. Ook werd op het strand de *Hoorn* schoongemaakt.

Op 4 september verlieten de *Eendracht* en de *Hoorn* de kust van Sierra Leone voor het tweede deel van de reis, de oversteek naar Zuid-Amerika. De schepen hadden echter te maken met tegenwind, windstilten en onweer. Noodgedwongen werd daarom op 19 september besloten terug te keren naar Sierra Leone, maar gelukkig stak een dag later een goede wind op en kon alsnog koers worden gezet naar Zuid-Amerika. Onderweg werd op 5 oktober aan boord van de *Hoorn* een gedruis bij de boeg gehoord. Aanvankelijk werd gevreesd dat er iemand overboord was gevallen, want bij de boeg was de zee geheel rood gekleurd. Niemand werd echter vermist. Achteraf bleek dat een narwal zich in het schip had geboord, want toen de *Hoorn* bij het Zuid-Amerikaanse Porto Desire op het droge werd gezet, bleek de hoorn van zo'n zoogdier in de romp te zijn achtergebleven.

De evenaar werd gepasseerd, waarna vervolgens op 25 oktober door de onderkoopman Claes Jansz. Ban in bijzijn van de stuurlieden het doel van de reis aan de bemanning duidelijk werd gemaakt. Het Memoriael van Pedro de Quir werd voorgelezen. Op 3 november werd Martin Vaz gepasseerd, onderdeel van een eilandengroep op zo'n twaalfhonderd kilometer van Brazilië. Aan het einde van

november begon men het land van Argentinië te naderen. Op 6 december kwam Porto Desire in zicht.

Porto Desire, nu de vissersplaats Puerto Deseado, is gelegen in zuidelijk Argentinië. Olivier van Noort was er in 1600 geweest. Bij Puerto Deseado loopt de Rio Deseado ver het binnenland in. De *Eendracht* en de *Hoorn* voeren op 8 december de rivier op. Op 13 januari 1616 voer de *Eendracht* zonder de *Hoorn* dit zeegat weer uit. Er was iets verschrikkelijk verkeerd gegaan. Tijdens het afbranden van de huid van de *Hoorn* om deze van aangroei's te ontdoen, was het schip in brand gevlogen en verloren gegaan. Er werd veel moeite gedaan om het geschut en de ankers van de *Hoorn* te redden, eveneens werd gespeurd naar het zilver dat aan boord van de *Hoorn* was. Eeuwen later, tussen 2004 en 2006, werden enkele zoektochten naar de *Hoorn* georganiseerd. Een scheepswrak werd niet gevonden, maar wel enige resten, zoals koperen spijkertjes, de beugel van een rolpaard en een aantal scherven van steengoed.³¹

De bemanning van de *Hoorn* ging na het verlies van het schip aan boord van de *Eendracht*. De reis verder naar het zuiden verliep voorspoedig. Op 18 januari werden de Sebald de Weert-eilanden gepasseerd. Enkele dagen daarna passeerde de *Eendracht* de Straat van Magellaan. Op zichtafstand van het vasteland werd verder zuidwaarts gevaren. Volgens het scheepsjournaal van Le Maire zwommen er 'veel walvissen' in het water.³² Op 24 januari werd een breed water aan stuurboordzijde gezien. In de volle overtuiging dat een nieuwe doorgang naar de Stille Zuidzee was gevonden, werd het brede water Straat Le Maire gedoopt. Het land aan weerszijden van de Straat werd respectievelijk Statenland en Mauritius van Nassau genoemd, waarmee zowel de Republiek als de prins van Oranje werden geëerd. Wind, regen en hagel teisterden het schip. De noordelijke wind dreef de *Eendracht* voort. Op 29 januari voer het schip langs een eilandengroep die, naar de raadpensionaris Johan van Oldenbarnevelt, de Oldenbarnevelts-eilanden werden gedoopt. Op dezelfde dag zag men een zuidelijke Kaap. Deze werd Kaap Hoorn genoemd, vernoemd naar de thuishaven van de *Eendracht*. Een nieuwe doorvaart naar de Stille Oceaan was ontdekt.

In de Stille Zuidzee volgde de *Eendracht* eerst een noordelijke koers op grote afstand van de Zuid-Amerikaanse kust, om vervolgens naar het noordwesten te varen. Intussen kreeg de bemanning opnieuw te kampen met scheurbuik en op 9 februari overleed Jan Cornelisz. Schouten, de schipper van de *Hoorn*. Het reisverhaal leest hier verder als een avonturenboek. Exotische eilanden werden aangedaan, zoals Futuna en Alofi (de Hoornse Eilanden), waar de bevolking vriendelijk was en waar de bemanning goed werd ontvangen. Na maanden varen was het Zuidland, het doel van de reis, echter nog



2 - Ontvangst op de Hoornse eilanden in de Stille Zuidzee. Gravure uit de Latijnse uitgave van de 'Grote Reizen' van Johann Theodoor de Bry, 1619. Maritiem Museum Rotterdam, inv. nr. B1824b

steeds niet gevonden. Op 18 april werd besloten om ten noorden van Nieuw-Guinea naar de Molukken te varen. In september werd de Indische archipel bereikt. Te Ternate werden Jacob le Maire en Willem Cornelisz Schouten door de gouverneur-generaal Laurens Reael en de Raad van Indië met égarde ontvangen.³³ Een deel van de bemanning ging daar van boord om in dienst te treden van de VOC. Op 29 oktober 1616 ankerde de *Eendracht* op de rede van Jacatra (na-bij het latere Batavia). Twee dagen later kwam daar ook de directeur-generaal van de VOC, Jan Pietersz Coen, aan, de latere gouverneur-generaal.³⁴ Coen handelde geheel anders dan Reael en besloot de *Eendracht*, haar inventaris en lading in beslag te nemen. Het was het einde van een tot dan toe geslaagde expeditie waarbij slechts drie bemanningsleden waren overleden: een ondertimmerman al voor de kust bij Portugal, de schipper Jan Cornelisz Schouten op de Stille Zuidzee en nog een onbekend bemanningslid bij Ternate.

De nog overgebleven bemanningsleden die er niet voor kozen om in Azië te blijven, keerden met de retourvloot terug naar de Republiek. Deze retourvloot stond onder bevel van Joris van Spilbergen, die vanuit de Straat van Magellaan eerder dan Le Maire Azië had bereikt. Op 1 juli kwam het vlaggenschip van de vloot, het *Wapen van Amsterdam*, aan in Zeeland. Echter zonder Jacob le Maire, die al kort na vertrek op 31 december 1616 was gestorven en die een zeemansgraf had gekregen.

De nasleep van de reis

Terug in de Republiek kregen de bemanningsleden die met de vloot van Joris van Spilbergen waren meegereisd een dagvergoeding uitbetaald. Willem Cornelisz Schouten ging weer varen. Op 26 december 1619 vertrok hij als schipper van het VOC-schip *Leiden* naar Batavia waar hij medio december 1620 arriveerde. Op 27 januari 1625 vertrok hij als schipper van de *Middelburg* van de rede van Batavia voor de terugreis naar de Republiek. Onderweg overleed hij.

Isaac le Maire had ondertussen de strijd aangebonden met de VOC. Hij eiste een schadevergoeding voor de confiscatie van de *Eendracht* en wilde ook alle scheepspapieren terug. De juridische afhandeling van de zaak sleepte zich tot in 1622 voort. Op 31 maart 1622 maakte een gerechtelijke uitspraak een einde aan de strijd tussen Isaac le Maire en de VOC. Le Maire kreeg een schadevergoeding van de VOC en ontving alle papieren terug. De Hoge Raad van Holland en Zeeland die deze uitspraak deed, hield echter wel het monopolie van de VOC overeind. De *Eendracht* had geen handel mogen drijven in de Indische Archipel.