

ENTDECKER und FORSCHER - Zur Geschichte der TATTOOS



42 farbige Illustrationen von Bastian Clevé

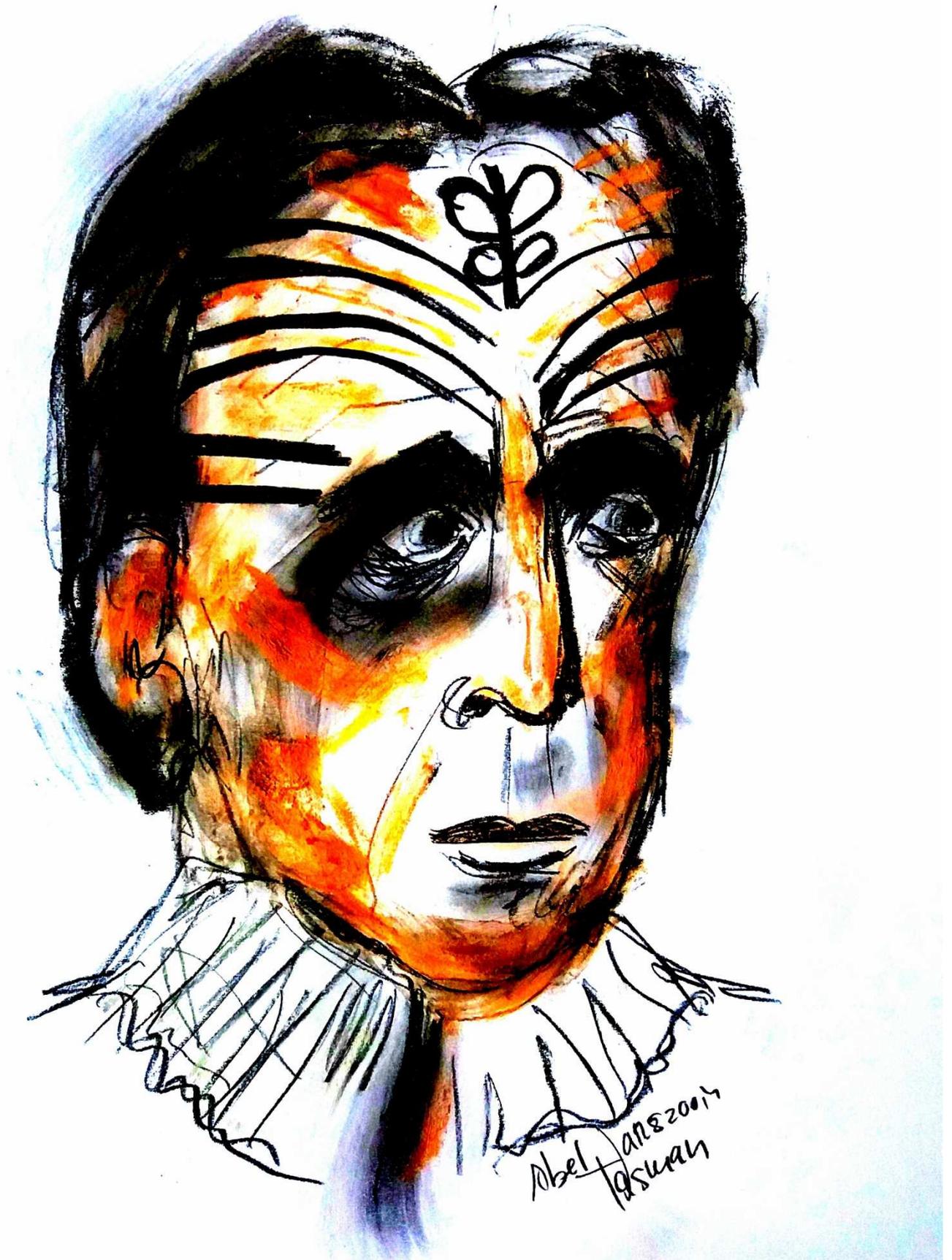
Juni 2021

Bei ihren Forschungsreisen lernten die europäischen Entdecker die „Körperschmuck-Kulturen“ der indigenen Bevölkerungen kennen.

Die meisten Forscher und Entdecker übernahmen sie daraufhin im Geheimen, um sich bei ihren Treffen als Gleichgesinnte erkennbar zu geben.

Dabei verwendeten sie dünnen, wachshaltigen Bienenhonig, vermischt mit Brombeerpaste. Auf diese Weise konnten sie die Tattoos wieder mühelos entfernen.

Diese Tradition hat sich über Jahrzehnte entwickelt und gehalten.



Dirk Hartog (in einer anderen Schreibweise auch **Dirck Hartog**; * 1580; † 1621) war ein niederländischer Seefahrer und Entdecker, der sich um die Entdeckung Australiens einen Namen gemacht hat.

Leben und Wirken

Erste Erfahrung mit dem Meer machte Hartog als Händler im Mittelmeer und der Ostsee. 1615 wurde er bei der Niederländischen Ostindien-Kompanie beschäftigt, in deren Auftrag er mit einer Handelsflotte nach Niederländisch-Indien segeln sollte. In einem Sturm kam er mit seinem Schiff, der *Eendracht*, vom Kurs ab und gelangte alleine ans Kap der guten Hoffnung. Von dort wollte Hartog die sogenannten Roaring Forties, eine Westwinddrift zwischen 40° und 50° südlicher Breite nutzen, um, quer durch den Indik, schneller nach Java zu gelangen und die verlorene Zeit aufzuholen. Offensichtlich erneut vom Kurs abgekommen, sichtete die Crew der *Eendracht* am 25. Oktober 1616 auf circa 26° südlicher Breite mehrere unbewohnte Inseln. Dirk Hartog hatte die australische Westküste im Bereich der Shark Bay erreicht. Auf der später nach ihm benannten Dirk-Hartog-Insel befestigte er eine Hartzinn-Plakette, auf der er seinen Landgang verzeichnete. Nachdem die Insel selbst wenig interessantes zu bieten hatte, folgte Hartog der australischen Westküste bis zu 22° südlicher Breite und fertigte eine Seekarte an, ehe er Batavia ansteuerte, das er im Dezember 1616, sechs Monate nach seiner erwarteten Ankunft, erreichte. Hartog gilt als zweiter Europäer, der australischen Boden betrat, die Hartog-Plakette ist das älteste geschriebene Artefakt der europäisch-australischen Geschichte. Die Plakette

Die Plakette von Hartog wurde 1697 von Willem de Vlamingh ausgetauscht, dieser ergänzte sie mit einem Verweis auf seinen eigenen Landgang. Die Original Hartog-Plakette befindet sich heute im Rijksmuseum Amsterdam. Im Jahre 1801 wurde sie von einer französischen Expedition unter Nicolas Baudin gefunden. Der Kapitän der *Naturaliste* Emanuel Hamelin ließ sie an einen neuen Pfahl schlagen. Dafür hinterließ er auch eine eigene Plakette. Sehr zum Unwillen eines jungen Offiziers namens *Louis de Freycinet*, er kehrte 17 Jahre später als Kapitän wieder und brachte sie nach Paris. Die Plakette kam dann an das Westaustralische Meeresmuseum (WA Maritime Museum). Die Plakette von Hamelin hingegen ist verschwunden.

Literatur

Friedrich Ratzel: *Hartog, Dietrich*. In: *Allgemeine Deutsche Biographie* (ADB). Band 10, Duncker & Humblot, Leipzig 1879, S. 706.



Abel Janszoon Tasman (* 1603 in Lutjegast, Provinz Groningen; † 10. Oktober 1659 in Batavia, Java) war ein niederländischer Seefahrer. Auf seinen Entdeckungsreisen umsegelte er den australischen Kontinent und erreichte am 13. Dezember 1642 als erster Europäer Neuseeland.

Nach ihm sind unter anderem die australische Insel Tasmanien (zuvor *Van Diemen's Land*), die australische Tasman-Halbinsel, die Tasmansee zwischen Australien und Neuseeland, der Tasman Lake sowie der Abel Tasman National Park, der Tasman-Gletscher und die Tasman Bay in Neuseeland sowie der Asteroid (6594) Tasman benannt

Leben in den Niederlanden
Abel Janszoon Tasman wurde 1603 im Dorf Lutjegast (Gemeinde Grootegast) geboren. Über seine Kindheit und Jugend ist wenig bekannt.

Die erste überlieferte Aufzeichnung ist die Hochzeit Abels mit Jannetje Tjaerts im Jahr 1632. Er war bereits Witwer und ging seine zweite Ehe ein. Aus erster Ehe hatte er die Tochter Claesgen. Zu diesem Zeitpunkt lebte Tasman in der Amsterdamer Straße *Teerketelsteeg* als ein *vaerentgesel* (Matrose).

Expeditionen

Ein Jahr später heuerte Tasman bei der Niederländischen Ostindien-Kompanie (*Vereenigde Oostindische Compagnie, VOC*) an. Er unterschrieb einen Vertrag über drei Jahre und segelte sogleich ostwärts. Beim Abschluss seines zweiten Vertrages 1638, diesmal auf zehn Jahre, war Tasman bereits mit dem Kommando über das Schiff *Engel* betraut. Seine Frau begleitete ihn auf dieser Reise, die zum Handelsstützpunkt Batavia (heute Jakarta), ging. 1639 fuhr er zusammen mit Matthys Quast nach Japan und von da an ostwärts, wobei wahrscheinlich zum ersten Mal die Bonininseln berührt wurden.

Im Jahre 1642 entschloss sich die Niederländische Ostindien-Kompanie, Australien (siehe auch Geschichte Australiens) durch eine geplante Expedition zu erforschen. Tasmans erste Aufgabe war es, einen kurzen Seeweg in den Pazifik zu dem „Goldland Chile“ zu suchen, des Weiteren das damals unter dem Namen *Neuholland* bekannte Australien zu erforschen, dessen Westküste die Niederländer zuvor bereits entdeckt hatten, und um festzustellen, ob es Teil des vermuteten Kontinents Terra Australis sei. Die Niederländische Ostindien-Kompanie erhoffte sich davon die Erschließung neuer Handelsgebiete. Am 13. August 1642 brach Tasman daher von Batavia aus auf, um das Meer südlich von Indonesien nach dem sagenumwobenen Kontinent namens Terra Australis Incognita zu erforschen. Die Expedition verfügte über zwei Schiffe, ein kleines Kriegsschiff von 60 Tonnen namens „Heemskerck“ mit 60 Mann Besatzung und einen schmalen Dreimaster von 100 Tonnen und 50 Mann Besatzung, namens „Zeehaen“. An Bord war auch der berühmte Seemann und Kartograf Frans (Franchoy) Jacobszoon Visscher. (Die „Heemskerck“ war benannt nach dem niederländischen Ort Heemskerck, möglicherweise auch nach Kapitän Jakob van Heemskerck, der zusammen mit Willem Barents eine Arktis-Expedition 1596–1598 unternahm, die eine Nordostpassage nach China erkunden sollte.)

Zunächst segelte er von Batavia westwärts nach Mauritius, um Holz aufzunehmen, und am 8. Oktober von dort weiter südlich als vorhergehende niederländische Expeditionen nach Osten. Dadurch verfehlte er vollständig Australien, erreichte jedoch am 24. November 1642 zum ersten Mal wieder Land mit der Insel Tasmanien, das er aber nicht als Insel erkannte. Er nannte das Land zunächst *Van-Diemens-Land*, nach Antonio van Diemen, dem damaligen Generalgouverneur von Niederländisch-Indien. Die späteren britischen Kolonialisten benannten sie jedoch nach Tasman. Von Tasmanien aus segelten sie weiter ostwärts und erblickten am 13. Dezember als erste Europäer Neuseeland an der Westküste der Südinsel, zwischen den heutigen Orten Hokitika und Ōkārito. Er nannte das Land Staatenland. Tasman war sich jedoch zunächst nicht sicher, ob sie nicht auf die bereits entdeckte Westküste des heutigen Chile gestoßen waren, was aber schon wenige Monate später endgültig geklärt wurde und die Neuentdeckung Neuseelands bestätigte.

Der Tagebucheintrag Tasmans an diesem Tag war: „Diesem Land gaben wir den Namen Staaten Land, zu Ehre der Hohen Majestät dem Staats-General, denn es könnte durchaus sein, dass dieses Land an Staaten Land [das heutige Chile] anschließt, obgleich dies nicht sicher ist. Das Land scheint ein wunder-schönes Land zu sein und wir vertrauen darauf, dass dies die Festlandküste des un-bekanntes Südkontinents sei.“ Fünf Tage nach dieser Entdeckung beschloss die Expedition, einen ersten Landgang zu unternehmen, auch weil ihre Wasservorräte zur Neige gingen. Dazu suchten sie nach einem geeigneten Ankerplatz, den sie in der heutigen Golden Bay auch fanden.

In der Nacht nach dem ersten Erkundungsgang mit zwei Kleinbooten hatte Tasman den ersten Kontakt zu den Māori. Als erste Kommunikationsversuche fehlschlagen und auch am darauf folgenden Tag die Niederländer keine Möglichkeit fanden, mit den in Kanus herangefahrenen Māori zu sprechen, griffen diese ein Beiboot an, das gerade Nachrichten zwischen den Expeditionsschiffen überbrachte. Sie töteten 4 Matrosen und ruderten mit einer der Leichen an Land. Als Tasman sah, dass die Einheimischen, in großer Zahl am Ufer versammelt, einen Großangriff planten, zog er mit Kanonenfeuer aus der Bucht ab. Er nannte die Bucht ursprünglich *Moordenaers Baij* – „Mörderbucht“.

Von diesem Zwischenfall verschreckt, nahm die Expedition von weiteren Landgängen Abstand und segelte die Küste entlang nach Norden. Tasman ankerte erst wieder an der nördlichsten Spitze der Nordinsel Neuseelands und benannte das Kap *Cape Marie van Diemen* nach der Ehefrau des damaligen Generalgouverneurs von Batavia. Die davor liegenden Inseln wurden als die Drei-Königs-Inseln benannt, da Tasman sie an diesem Feiertag, dem 6. Januar, entdeckte. Ohne die Gelegenheit zu nutzen, einmal den Fuß auf Neuseelands Hauptinseln zu setzen, segelte Tasman weiter nach Norden und entdeckte 1643 die Tonga- und Fidschiinseln. Am 1. April stieß er mit seiner Expedition auf den Nordostrand des Bismarck-Archipels und traf dann am 14. Juni 1643 wieder in Jakarta ein. Tasmans Auftraggeber waren mit der Expedition keineswegs zufrieden. Als Kaufleute waren sie an Handelsgütern und Bodenschätzen (Gold und Silber) interessiert. Nach dem Desaster in der „Mörderbucht“ hatte Tasman kaum noch Erkundungen an Land angestellt. Außerdem hatte er nicht geklärt, ob Neu-Guinea und Australien zusammenhängen oder ob dort eine Durchfahrt möglich ist. 1644 schickte ihn die Kompanie nochmals los – zum einen, um die Frage der Durchfahrt zu klären, und zum anderen, um die Nordwestküste Australiens – die heute Tasmanland genannte Region – zu kartografieren und um Bodenschätze und Naturgüter ausfindig zu machen. Tasman fuhr diesmal mit drei Schiffen und sandte eines gleich in den Golf von Carpentaria. Die Durchfahrt wurde aber nicht entdeckt. Über 100 Jahre blieb die Frage ungeklärt. Erst James Cook entdeckte die Torres-Straße wieder. Eine weitere Expedition nach Neuseeland war zwar geplant, wurde aber aufgrund des Wiederausbruchs des Krieges mit Portugal gestrichen. Auch dieses Mal war die Ausbeute gering. Wertvolle Bodenschätze hatte Tasman nicht entdeckt. Er war zwar ein guter Seemann und Kartograf, aber Entdeckungsreisen an Land erschienen ihm offensichtlich zu gefährlich. So blieb es bei der Vermessung der Küsten.

Weiteres Leben - Ende 1644 bekam Tasman für 4 Jahre einen Ehrenposten als Mitglied des Gerichtshofes von Batavia. Er war dort für die Begutachtung von Logbüchern zuständig. 1646 schickte man ihn nach Ceylon, um die Handelsrouten holländischer Schiffe auszuwerten. 1647 fuhr er nach Siam (der alte Name Thailands), um Waren einzukaufen und um dem König Geschenke der Kompanie zu überreichen. 1648 wurde er als Kommandeur über 8 Kriegsschiffe zu den Philippinen geschickt, um den Handel der Spanier zu stören und deren Stützpunkte anzugreifen. Die Aktion war zum Teil erfolgreich. Ein Zwischenfall auf dieser Fahrt brachte ihn vor Gericht, wo er für ein Jahr seines Ranges und seines Gehaltes verlustig ging und außerdem Schmerzensgeld an einen jungen Matrosen zu zahlen hatte, den er „im Suff“ mit dem Tode bedroht hatte. Danach bekam er nur noch kleinere Aufträge. Aus Krankheitsgründen zog er sich bald darauf zurück.

Literatur

Friedrich Ratzel: *Tasman, Abel Janszon*. In: *Allgemeine Deutsche Biographie (ADB)*. Band 37, Duncker & Humblot, Leipzig 1894, S. 404–407.

Friedrich, Herbert: *Dorado oder unbekanntes Südland*. Berlin, Verlag Neues Leben 1974. Ein spannender Roman um das Leben von Daniel Hillebrant, Ehemann von Tasmans Tochter Claesgen, welcher auch Tasmans Reisen umfasst.

Andrew Sharp: *Voyages of Abel Janszon Tasman*. Oxford University Press, Oxford 1968, ISBN 978-0-19-821536-3.

Tasman, Abel Janszon: *Entdeckung Neuseelands, Tasmaniens und der Tonga- und der Fidschi-Inseln 1642–1644*. Tübingen, Edition Erdmanns Verlags GmbH, 1982. Spätere Lizenzen: Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgemeinschaft und K. Thienemanns Verlag, Stuttgart.



Cornelis de Houtman (* 2. April 1565 in Gouda; † 1. September 1599 auf Sumatra) war ein niederländischer Forscher. Er entdeckte eine neue Seeroute von Europa nach Indonesien und leitete damit den ostasiatischen Gewürzhandel der Niederlande ein. Er war der ältere Bruder von Frederick de Houtman.

Leben

Im Jahr 1592 wurde Cornelis de Houtman von Amsterdamer Händlern nach Lissabon gesandt, um möglichst viele Informationen über die Gewürzinseln zu erlangen. Die Portugiesen besaßen zu diesem Zeitpunkt das Monopol über den Handel mit exotischen Gewürzen. Zur gleichen Zeit kehrte Jan Huygen van Linschoten von einer Indienreise zurück. Die Amsterdamer Händler beschlossen, dass die Hafenstadt Bantam (das heutige Semarang auf der Insel Java) die besten Aussichten für einen Handel mit Gewürzen bot. 1594 gründeten sie die *Compagnie van Verre* (dt. *Kompanie für die Ferne*).

Am 2. April 1595 wurde eine Flotte von vier Schiffen (*Amsterdam, Hollandia, Mauritius* und *Duyfken*) unter de Houtmans Kommando nach Ostasien gesandt. Die Expedition hatte von Anfang mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Nach wenigen Wochen brach Skorbut aus. Infolge von Unstimmigkeiten zwischen den Kapitänen und Händlern kam es zu Gewaltausbrüchen, wobei mehrere Personen getötet wurden. Während eines planmäßigen Aufenthaltes in Madagaskar kam es zu weiteren Ausschreitungen, die viele Todesopfer kosteten. Die madagassische Bucht, in der die Schiffe ankerten, wird heute „Dutch Cemetery“ (deutsch: *Friedhof der Holländer*) genannt. Erst sechs Monate später konnten die Schiffe weiterfahren. Am 27. Juni 1596 erreichten sie schließlich Bantam. Nur etwa 100 der ursprünglich 249 Männer hatten die Fahrt überlebt.

Die Reise war allerdings von Bedeutung für die Navigation nach den Sternen. Der Navigator Pieter Dirkszoon Keyser hatte Himmelsbeobachtungen durchgeführt, bei denen ihn Frederick de Houtman unterstützte. Es entstand ein Sternkatalog, Keyser „erfand“ zwölf neue Sternbilder des Südhimmels, die heute zu den 88 anerkannten Sternbildern gehören. Keyser starb im September 1596 in Bantam.

Nach der Ankunft in Bantam stellten die dortigen portugiesischen Händler Cornelis de Houtman dem Sultan vor, der den Niederländern zunächst freundlich gesinnt war. Houtman war allerdings wenig diplomatisch und feinfühlig. Er beleidigte den Sultan und musste Bantam wegen seines rüden Verhaltens verlassen, ohne dass ein Handel zustande kam. Die Schiffe segelten weiter ostwärts in Richtung Madura. Unterwegs wurden sie von Piraten angegriffen. Auf Madura wurden sie zunächst freundlich empfangen. Houtman ließ allerdings als Rache für den Piratenangriff ein Massaker unter der Bevölkerung anrichten. Die Expedition fuhr weiter nach Bali. Nach einem Treffen mit dem dortigen König konnte man im Februar 1597 schließlich einige Fässer mit Pfefferkörnern erstehen. Nach einer beschwerlichen Rückfahrt über St. Helena erreichte man 1598 schließlich mit 87 Überlebenden Amsterdam.

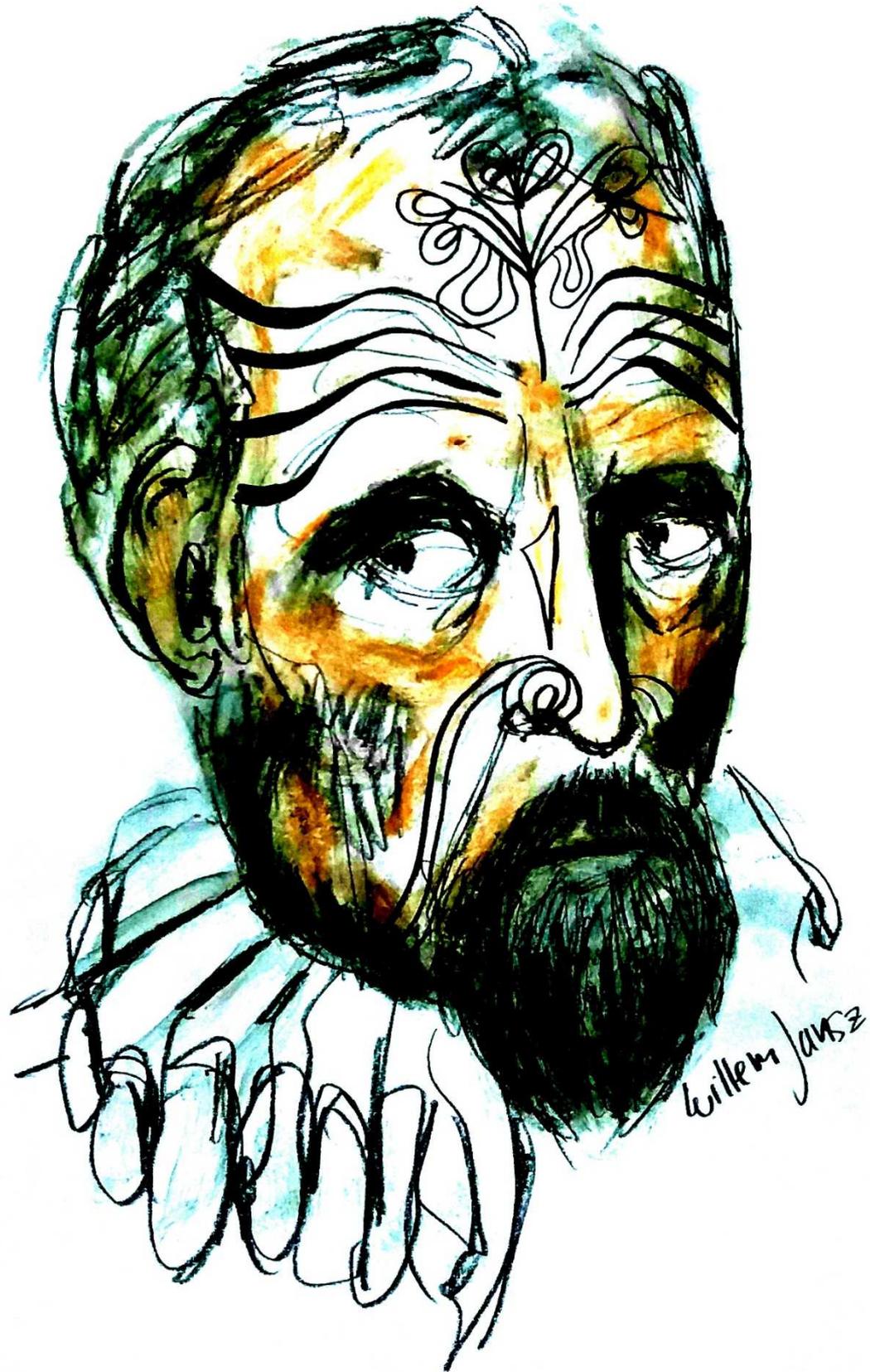
Schon Anfang 1598 veröffentlichte Leuius Hulsius in Nürnberg eine deutsche Übersetzung des niederländischen Berichts über de Cornelis' Reisen. Das Büchlein umfasst 72 Seiten, auf denen eine Widmung, acht der zehn in der niederländischen Vorlage veröffentlichten Illustrationen sowie je eine Karte der Welt, von Madagaskar, von Java und von St. Helena. Es wird in der Sächsischen Landesbibliothek in Dresden aufbewahrt. Ein weiteres Exemplar befindet sich in der Staats- und Seminarbibliothek der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt.

Obwohl die Expedition ein menschliches und finanzielles Desaster war, bedeutete sie einen symbolischen Sieg der Niederländer. Sie kann als Startpunkt der niederländischen Kolonialherrschaft in Indonesien angesehen werden und brach die Monopolstellung der Portugiesen. In den nächsten fünf Jahren fuhren weitere 65 niederländische Schiffe nach Ostasien und übernahmen einen Großteil des Gewürzhandels.

1598 brachen Cornelis und Frederick de Houtman zu einer zweiten Expedition auf. Auf Sumatra wurde Cornelis auf Befehl des Sultans von Aceh ermordet. Frederick wurde zwei Jahre lang gefangen gehalten.

Literatur

Pieter Lodewijk Muller: *Houtman, Cornelis de*. In: *Allgemeine Deutsche Biographie* (ADB). Band 13, Duncker & Humblot, Leipzig 1881, S. 210 f.



Willem Jansz (* um 1570; † um 1630 auch: **Willem Janszoon** oder **Willem Janssen**) war ein holländischer Seefahrer. Er gilt offiziell als erster europäischer Entdecker Australiens.

Leben

Willem Jansz wurde um 1570 vermutlich in Amsterdam geboren. Über seine Kindheit und Jugend ist nichts überliefert. 1598 segelte er als Steuermann auf dem Schiff „Holland“ im Dienst einer Vorkompanie der Niederländischen Ostindien-Kompanie nach Südostasien. Nach seiner Rückkehr in die Heimat wurde er zum ersten Steuermann befördert und startete erneut nach Ostindien. Einige weitere Reisen später verließ er Holland im Dezember 1603 als Kapitän der *Duyfken* (*Täubchen*), eines von zwölf Schiffen einer weiteren Ostindien-Expedition. Sein Schiff sollte drei Jahre lang neue Handelsquellen in Südostasien erschließen. Im November 1605 verließ Jansz Banten in Richtung Banda-Inseln und nahm dann ost-südost Kurs über die Kei- und Aru-Inseln (südöstliche Molukken) zum De Jong's Point nach Neuguinea. Von hier aus wandte er sich nach Süden, durchquerte die östliche Arafurasee, ohne bereits in die Torres-Straße vorzustößen, und fuhr in den Golf von Carpentaria. Vermutlich im März des Jahres 1606 ging er an der Westküste der Kap-York-Halbinsel nahe der Mündung des Pennefather River an Land ($\delta 12^{\circ} 13' 0''$ S, $141^{\circ} 47' 0''$ O). Wenngleich es Hinweise darauf gibt, dass bereits zuvor Seefahrer aus China, Frankreich und Portugal nach Australien kamen, war Jansz der erste Europäer, der nachweislich australischen Boden betrat.

Jansz befand das Land als morastig und ungastlich. Auf mehreren Landexpeditionen wurden insgesamt zehn Männer seiner Mannschaft von Aborigines getötet. Jansz kartographierte gut 300 km der australischen Küste, hielt sie aber für einen südlichen Teil Neuguineas; ein Irrtum, der sich in holländischen Karten noch einige Jahre hielt. Er nannte den neu entdeckten Landstreifen „Nieu Zelandt“, ein Name, der sich nicht durchsetzte, später aber von Abel Tasman für die Namensgebung von Neuseeland Verwendung fand. Sein Kurs führte Jansz bis zum 13. Breitengrad. Am Kap Keer-weer („Kehrwieder“, $\delta 13^{\circ} 0' 0''$ S, $141^{\circ} 34' 48''$ O) im Süden der Albatros-Bucht machte er kehrt und begann seine Heimreise. Er passierte die Prince-of-Wales-Insel im Norden Australiens, durchquerte die Torres-Straße und erreichte wieder die Küste Neuguineas. Im Mai 1606 kehrte er zu den Banda-Inseln zurück und kam schließlich im Juni des Jahres wieder in Banten an.

Die Originale seiner Tagebücher und der Karte, die er während der Reise von 1606 anfertigte, sind verloren. In der österreichischen Nationalbibliothek in Wien befindet sich jedoch eine Kopie der Karte, die etwa aus dem Jahr 1670 stammt und den Ort der ersten Landung der *Duyfken* in Australien zeigt. Sie ist Teil des *Atlas Blaeu-Van der Hem*, der 1730 durch Prinz Eugen von Savoyen nach Wien kam.

Jansz leitete noch weitere Expeditionen, bis er 1611 zunächst nach Holland zurückkehrte. Bereits im Dezember desselben Jahres segelte er wieder nach Niederländisch-Indien. 1614 wurde er zum Gouverneur von Fort Henricus auf dem Solor-Archipel (Lomblen) bestellt. 1617 lebte er für kurze Zeit wieder in Holland. Für die Kaperung von Schiffen der Britischen Ostindien-Kompanie, die in Jakarta auf Java den Widerstand gegen die Holländer unterstützte, wurde Jansz 1619 militärisch ausgezeichnet. Nach dem Friedensschluss mit den Briten kam Jansz, nunmehr im Rang eines Admirals, gemeinsam mit den Briten gegen die Philippinen zum Einsatz. Von Oktober 1623 an war er Gouverneur von Banda, bis er 1627 in die Niederlande zurückkehrte. Bald darauf leitete er nochmals als Admiral eine Flotte von acht Schiffen auf einer diplomatischen Mission nach Indien, von der er im Juli 1629 in Den Haag Bericht erstattete. Danach verliert sich die Spur Janszens.



Willem Cornelisz(oon) Schouten (* um 1580 in Hoorn; † 1625 in Baie d'Antongil, Madagaskar) war ein niederländischer Seefahrer. Er entdeckte unter anderem Kap Hoorn und die Tonga-Inseln.

Schouten hatte bereits drei Seereisen in die Südsee und eine nach Nowaja Semlja unternommen, als er von Isaac Le Maire (* um 1558; † 1624) für eine Expedition eingestellt wurde. Er sollte einen neuen Weg nach Niederländisch-Indien finden, der weder über die von der Niederländischen Ostindien-Kompanie (VOC) als Monopol beanspruchten Routen um das Kap der Guten Hoffnung um Südafrika noch durch die Magellanstraße in Südamerika führen sollte.

Schouten und der Sohn von Isaac Le Maire, Jakob Le Maire, stachen am 14. Juni 1615 von der holländischen Insel Texel aus mit zwei Schiffen in See – der *Eendracht* und der *Hoorn*. Hoorn, nördlich von Amsterdam, war die Heimatstadt Schoutens und Le Maires, und Hoerner Kaufleute hatten die Fahrt finanziert.

Im Dezember erreichten die Schiffe Patagonien. Bei nun folgenden Reparaturen geriet die Hoorn versehentlich in Brand, und die Fahrt musste mit nur einem Schiff fortgesetzt werden. Schouten und Le Maire fanden die gesuchte Durchfahrt um die Südspitze Südamerikas – diese wurde nach dem verlorenen Schiff und der Heimatstadt in Holland Kap Hoorn benannt, die Schifffahrtsstraße aber *Strait of Le Maire*.

Bei der Weiterfahrt durch den Pazifik wurden verschiedene Inseln entdeckt, die heute zu Tonga, Papua-Neuguinea (unter anderem Neuirland) und zu Wallis und Futuna gehören. In Ternate auf den Gewürzinseln wurde das Schiff voll Gewürze geladen und die Heimreise wurde über Java angetreten. Auf Java wurden Le Maire und Schouten verhaftet, da man ihnen vorwarf, das Monopol der VOC verletzt zu haben – man glaubte ihnen die Geschichte der neu entdeckten Seestraße nicht. Die beiden wurden in Ketten auf der Flotte von Joris van Spielbergen, der zur selben Zeit ebenfalls eine Weltumsegelung unternahm, in die Niederlande zurückgeschickt, die Schiffe konfisziert. Jacob Le Maire starb auf dieser Fahrt zwischen Batavia und Amsterdam. Schouten konnte zurück in den Niederlanden ihre Entdeckung beweisen und wurde rehabilitiert.

Schouten hatte von 86 Mann Besatzung auf der 16 Monate dauernden Fahrt nur drei verloren, was für die damalige Zeit (Skorbut und Mangel an Süßwasser) ungewöhnlich wenig war und von der großen Umsicht dieses Kapitäns zeugte.

Schriften

Journal où description du merveilleux voyages (1619)

Spilbergen, Joris van: Oost ende West-Indische Spieghel (1621) – Vollständig digitalisierte Reisebeschreibung Schoutens von 1621 mit Originalkarten und Abbildungen Edward Duyker (ed.): *Mirror of the Australian Navigation by Jacob Le Maire: A Facsimile of the 'Spieghel der Australische Navigatie ...' Being an Account of the Voyage of Jacob Le Maire and Willem Schouten 1615–1616 published in Amsterdam in 1622*. Hordern House for the Australian National Maritime Museum, Sydney, 1999, 202 S., ISBN 1-875567-25-9.



William Dampier (* August 1651, getauft am 5. September in East Coker, Somerset, England; † März 1715 in London) war ein britischer Freibeuter, dreimaliger Weltumsegler, Entdecker und Geograph.

Karriere als Pirat

Da seine Erwartungen, schnell viel Geld zu verdienen, enttäuscht wurden, beschloss er, sich einer der zahlreichen Piratenmannschaften anzuschließen. Von 1679 bis 1681 machte er erste Erfahrungen als Kaperfahrer bei den Kapitänen Bartholomew Sharp und John Coxon. Diese Etappe seines Lebens war nicht von Erfolg gekrönt. Der Versuch, Panama-Stadt auf dem Landweg zu erobern, scheiterte, da die Spanier nach dem ähnlichen Überfall von Henry Morgans Truppen ein paar Jahre früher auf solche Manöver vorbereitet waren. Dampier blieb mit Kapitän Sharp auf einem von ihnen gekaperten Schiff und segelte nach Chile, wo er zusammen mit anderen den notorisch glücklosen Kapitän verließ und sich auf den Weg nach Tortuga machte. Von da segelte er 1682 nach Virginia, wo er sich kurz niederließ.

Bereits 1683 schloss er sich dort erneut einer Gruppe von Kaperfahrern an, die auf spanische Schiffe Jagd machen sollte. Als Crewmitglied kam er über Kap Hoorn in den Pazifik, wo er als einer der Ersten die Galapagos-Inseln untersuchte. Ziel der Piraten war das Ausplündern spanischer Städte an der Westküste Südamerikas. 1685 wechselte Dampier das Schiff und stieg auf der Bark *Cygnat* unter Kapitän Charles Swan zum Navigator auf. Eine über 6000 Meilen lange Reise von Mexiko nach Guam und die Philippinen (vom 31. März bis zum 20. Mai 1686) stellte ein richtiges Meisterstück der damaligen Seefahrtkunst dar. 1687 kreiste die *Cygnat* im Südchinesischen Meer, immer auf der Jagd nach einer Beute, dann schlug man den Kurs Richtung Golf von Siam ein und segelte entlang der nordwestlichen Küste Neuhollands, so die erste Benennung Australiens und Neuguineas durch den Holländer Jansz. Im Januar 1688 landeten die Kaperfahrer auf einer der Inseln des heutigen Dampier-Archipels. Sie waren die ersten Engländer, die sich nachweislich in diesen Gebieten aufhielten.

Nach einem Streit, der sich aller Wahrscheinlichkeit nach über den künftigen Kurs des Schiffes entzündete, wurden Dampier und zwei (oder drei) andere Crewmitglieder auf einer Insel der Nikobaren ausgesetzt. Sie bauten dann ein Boot, eine Art Kanu, und erreichten nach einer abenteuerlichen Fahrt die Küste der Insel Sumatra, wobei Dampier nochmals seine navigatorische Qualität unter Beweis stellte.

Schwer erkrankt blieb Dampier auf Sumatra zurück. Als er sich wieder erholt hatte, untersuchte er innerhalb von 18 Monaten die Gegend von Tonkin im heutigen Vietnam, Malakka und Malaysien, wobei er durchaus wissenschaftlich vorging und ausgiebig die Flora und Fauna der von ihm besuchten Gegenden beschrieb. 1691 kehrte er nach England zurück. Er hatte einen „philippinischen Prinzen“ namens Giolo mitgebracht, der in London und Oxford als „eine exotische Erscheinung“ dem Publikum vorgeführt wurde, aber nach wenigen Monaten starb.

1693 war William Dampier wieder auf See. Er heuerte als zweiter Maat auf einem der vier Handelsschiffe an, die sich auf den Weg nach Westindien aufmachten. Jedoch brach auf den Schiffen, sobald sie die Karibik erreichten, eine schwere Meuterei aus. Dampier, der vom Piratenleben genug hatte, beschloss, sich nicht den Seeräubern um Kapitän Henry Every anzuschließen, sondern segelte mit seinem Schiff 1695 nach England zurück. Dort wurde er vor dem *High Court of Admiralty* wegen angeblicher Beteiligung an der Meuterei angeklagt. Zwar wurde er freigesprochen, musste aber 1696 als Zeuge bei einem Prozess gegen die gefangengenommenen Mitglieder von Everys Crew aussagen, um so den Verdacht zu entkräften, er hege Sympathien mit den Piraten.

Leben in England

Bereits 1678 heiratete Dampier eine Dienerin der Gräfin von Grafton; die Ehe blieb anscheinend kinderlos. Sie erwarben ein kleines Gut in der Grafschaft Dorset. Allem Anschein nach verlor seine Frau während der langjährigen Abwesenheit ihres Ehemannes das Eigentum am Grundstück, zumindest taucht es in keinem Grundbuch auf. Er veröffentlichte seine Erlebnisse 1697 unter dem Titel *Neue Reise um die Welt (A New Voyage around the World)*, die ein großer Erfolg wurde. 1699 ergänzte er es durch *A Supplement of the New Voyage*, wo er sein Leben beschrieb, bevor er zu einem Piraten wurde. Die Hauptintention Dampiers war dabei, seinen Namen vom Vorwurf reinzuwaschen, er sei in mehrere „Verschwörungen gegen die Krone“ verwickelt gewesen. Zu diesem Zweck sagte er vier Mal über die Piraterie in der Karibik und im Pazifik vor dem „Board of Trade“ aus und erreichte seine vollständige Rehabilitierung.

Dampiers früheres Leben hat ihn ständig verfolgt. Bei jedem Misslingen oder Scheitern wurde er mit Prozessen und Schmähchriften überhäuft. So 1707, als er von einer für ihn sehr unglücklich verlaufenen Militärmission nach England zurückkehrte, warf man ihm Trunkenheit, Betrug und Feigheit vor. Zwei seiner ehemaligen Untergebenen, William Funnell und John Welbe, veröffentlichten Anti-Dampier-Schriften, die diese Vorwürfe zu bestätigen suchten. Die Erbin eines der Eigentümer seines Schiffes St. George überzog Dampier mit einer Betrugsprozesslawine, die erst 1712 beendet wurde. Dampier verteidigte sich mit einer in überaus jähzornigem Ton verfassten Streitschrift *Vindication*, die 1707 erschien. Darin warf er all seinen Kritikern persönliches Unvermögen, Missgunst und Neid vor.

Als Dampier 1715 in London starb, hinterließ er Schulden in Höhe von £677, nach damaligen Maßstäben eine große Summe. Allem Anschein nach starb seine Frau vor ihm, da sie in seinem Testament, das bereits Ende 1714 aufgesetzt wurde, nicht erwähnt wird.

Karriere als Entdecker
Der Erfolg beider Bücher und die Details beeindruckten die britische Admiralität derart, dass sie Dampier als Kapitän für eine Forschungsfahrt in den Pazifik auserkor. Beflügelt wurde dieses Vorhaben von in London 1694 erschienenen Berichten des holländischen Reisenden Abel Tasman, der den Träumen von einem großen Kontinent im Süden Gestalt zu verleihen schien. Sein Ziel war die damals noch sehr vage als große Erdmasse angesehene *Terra australis* zu umsegeln und die Absatzmöglichkeiten von englischen Waren dort zu erkunden. Er erhielt im Januar 1699 den Befehl über die HMS Roebuck. Dieses Schiff war eigentlich als Brander angelegt und wurde für die Reise 1699 zum "5th rate warship" mit 26 Kanonen aufgerüstet. Die Mannschaft wurde zudem als zänkisch und unerfahren beschrieben.

Ursprünglich sollte die Reise um das Kap Hoorn herum führen, doch hätte dies bedeutet, das gefährvolle Kap während der ungünstigeren Bedingungen im dann herrschenden Südhalbkugel-Winter zu passieren. Angesichts dieser Umstände änderte Dampier die Route und steuerte über das Kap der Guten Hoffnung ostwärts segelnd in Richtung auf die vermutete Terra Australis zu. Am 26. Juli 1699 stieß er auf dem 26. Grad südlicher Breite auf die australische Westküste. Der als Shark's Bay bezeichnete Küstenstrich sowie die benachbarten Inseln wurden von ihm eingehend untersucht und kartiert. In Ermangelung von Frischwasser verließ Dampier im September diese Küste und fuhr nach Timor, um neue Vorräte zu laden. Von dort setzte er Kurs auf Neuguinea, wo er am 3. Dezember anlangte. Während er dessen Ostküste entlangfuhr, stieß er auf eine Insel, die er Neubritannien nannte^[2]. Die von ihm durchfahrene Meerenge zwischen dieser und zwei kleineren Inseln trägt heute zu seinen Ehren den Namen Dampierstraße. Dampier schaffte es außerdem, die Nordwestküste von Neuguinea teilweise zu kartografieren. Der schlechte Zustand seines Schiffes und die an Skorbut leidende Mannschaft zwangen Dampier jedoch, abermals Timor anzulaufen, das er wieder im Mai 1700 erreichte. Von dort wurde die Heimreise über das damalige Batavia und das Kap der Guten Hoffnung angetreten. Die HMS Roebuck erreichte im Februar 1701 die Insel Ascension. Während das Schiff vor der Insel ankerte, begann es stark Wasser aufzunehmen und da Reparaturversuche scheiterten, wurde es auf Land gesetzt. Dampier und die Besatzung verließen das Schiff, sie wurden am 3. April 1701 von zufällig heimwärts vorbeifahrenden Ostindienfahrern und Kriegsschiffen aufgenommen und mit nach Europa genommen. Dampier gelang es immerhin, seine Tagebücher und eine Sammlung von mehr als 40 unbekanntem Pflanzen zu retten. Diese sind heute Teil des Sherardian Herbarium in Oxford. Nach seiner Rückkehr wurde Dampier 1702 in England vor Gericht wegen Grausamkeit gegenüber der Besatzung und Trunkenheit auf der Fahrt angeklagt und schuldig gesprochen. Trotz dieser Anschuldigungen erfuhr Dampier 1703 die große Ehre, von dem Prinzregenten George, Mitglied der Royal Society, der Königin Anne vorgestellt zu werden. Er bekam Geld für eine neue Kaperfahrt. Am 11. September 1703 setzte er mit der *St. Georg* und der *Chinque Ports Gallery* Segel. Die Fahrt gegen französische oder spanische Schiffe rund um die Welt dauerte von 1703 bis 1707, brachte aber auch diesmal nicht den erhofften Erfolg. Die *St. Georg* lief bald auf Grund und die Mannschaft geriet in spanische Gefangenschaft. Dampier scheiterte an seinem Unvermögen, als Kapitän die Mannschaft bei der Stange zu halten. Auf der Reise kam es 1704 zur

freiwilligen Aussetzung von Alexander Selkirk auf der unbewohnten Insel Mas a Tierra im Juan-Fernández-Archipel. Diese Insel wurde 1966 in *Isla Robinson Crusoe* umbenannt. Eine dritte Umrundung des Globus erlebte Dampier 1708–1711 als Navigator auf dem Schiff von Woodes Rogers. Diese Kapertour führte zu reichlicher Beute. Bei einem Zwischenstopp zur Frischwasserauffüllung auf eben der Isla Mas a Tierra wurde Alexander Selkirk angetroffen und von Rogers an Bord genommen. Bevor dem inzwischen überschuldeten Dampier sein Anteil am Kapererlös ausgezahlt werden konnte, verstarb der Abenteurer jedoch in London.

Wirken

Dampier forschte auf seinen drei Weltumseglungen auch als wissenschaftlicher Beobachter, unter anderem in den Bereichen Hydrologie und Geografie. Er erstellte Karten über die Meeresströmungen und die vorherrschenden Winde. Hierbei erkannte er auch deren jahreszeitliche Änderung. Seine "Windkarten" ermöglichten es anderen Seefahrern, schnellere Routen zu finden und Zonen mit anhaltender Windstille zu meiden. Er befuhr die Küsten von Neuguinea, entdeckte Neubritannien und die Inselnatur von Neuirland und Neuhannover und erforschte die Küste Westaustraliens. In seinen Publikationen präsentierte Dampier genaue nautische, topografische, ethnografische und biologische Beobachtungen. Das Reisetagebuch gewährt einen Einblick in die Lebensweisen auf Schiffen und in den Kolonien in seiner Zeit. Seine Reiseaufzeichnungen umfassen über 1250 Seiten.

Dampier wird ein großer Einfluss auf folgende Personen zugeschrieben:

Seine Aufzeichnungen, u. a. auf den Galapagos, dienten Charles Darwin als reiche Quelle. Dort waren Dampier bereits die regionalen Unterschiede der Tierwelt aufgefallen, sowie deren offensichtliche Anpassung an differenzierte Lebensbedingungen. In Bezug auf sein Kartenwerk sagte Alexander von Humboldt, dass die nachfolgenden Gelehrten der Arbeit dieses „bemerkenswerten Bucaneers“ wenig hinzuzufügen hätten. Kapitän Cook und Admiral Nelson waren beeindruckt von seinen Innovationen in nautischer Technik. Daniel Defoe wurde durch die Geschichte Alexander Selkirks zu seinem Roman Robinson Crusoe angeregt. Kapitän Blighs Fahrt mit der *HMS Bounty* wurde aufgrund von Dampiers Bericht zum Brotfruchtbaum initiiert. Das Oxford English Dictionary zitiert Dampier mit mehr als 1000 Worten. Zwei Meerengen vor Neuguinea (Dampierstraße (Papua-Neuguinea) und Dampierstraße (Westpapua)), der dritthöchste Berg Neuseelands (der Mount Dampier), sowie der Dampier-Archipel und die Stadt Dampier in Nordwestaustralien wurden nach dem Briten benannt.

2015 wurde ein Asteroid nach ihm benannt: (14876) Dampier.

Publikationen

als Herausgeber: *Neue Reise Um die Welt. Worinnen umständlich beschrieben wird, Die Erd-Enge oder Isthmus von America, vielerley Küsten und Insuln in West-Indien, die Insuln des grünen Vorgebürges, die Durchfahrt an dem Lande des Fuego, die Mittägigen Küsten von Chili, Peru und Mexico, die Insuln Guam, [...]. Dabey gehandelt wird Von der unterschiedenen Beschaffenheit des Erdbodens aller dieser Länder, von ihren See-Häfen, Pflantzen, Früchten und Thieren, Ingleichen von ihren Einwohnern, deren Sitten und Gewohnheiten [...].* 4 Bände. Aus dem Englischen in die Französische und nunmehr in die Hoch-Teitsche Sprache übersetzt. Verlegt Michael Rohrlachs seel. Wittib und Erben, Leipzig 1702–1714 (Online-Kopie: Early Canadiana Online) (Moderne Ausgabe: *William Dampier: Neue Reise um die Welt*. Herausgegeben von Michael Uszinski. Verlag der Pioniere, Berlin 2012, ISBN 978-3-941924-02-4)

A Continuation of a Voyage to New Holland. In: A Voyage to New-Holland, &c. in the year 1699 (= A Collection of Voyages. Bd. 3). 3rd edition. Printed for James and John Knapton, at the Crown in St. Paul's Church-Yard, London 1729, (Online-Kopien: Kapitel 1 bei Wikisource, *A Voyage to New Holland* (Project Gutenberg), *A Continuation of a Voyage to New Holland* (Project Gutenberg)).

Freibeuter. 1683–1691. Das abenteuerliche Tagebuch eines Weltumseglers und Piraten. Neu herausgegeben und bearbeitet von Hans Walz. Erdmann, Tübingen u. a. 1970, ISBN 3-7711-0118-2 (Auch: ebenda 1997, ISBN 3-522-61050-4).



James Cook (* 27. Oktober^{jul.} / 7. November 1728^{greg.} in Marton bei Middlesbrough; † 14. Februar 1779 in der Kealakekua-Bucht, Hawai'i) war ein britischer Seefahrer, Kartograf und Entdecker. Berühmt wurde er durch drei Fahrten in den Pazifischen Ozean, den

er genauer kartografierte als jeder andere vor ihm. Er entdeckte zahlreiche Inseln und wies nach, dass die Terra Australis nicht existierte und die Nordwestpassage mit Schiffen seiner Zeit nicht zu durchfahren war. Von großer Bedeutung für die Seefahrt waren auch seine wirkungsvollen Maßnahmen gegen Skorbut.

Seeoffizier

James Cook bekam sein erstes kleines Kommando am 5. April 1756 und bestand 1757 die Prüfung zum *Master* (eigenverantwortlichen Schiffsführer, entsprach dem *Steuermann*). Zwischen 1755 und 1758 hatte er als *Master's Mate* (Steuermannsmaat) auf der HMS *Eagle* unter Palliser gedient. Sein überragendes Talent als Kartograf zeigte sich ab 1758 bei der Erkundung und Vermessung vor allem des Sankt-Lorenz-Stromes (im Vorfeld der Belagerung von Québec), von Gewässern Neufundlands und anderer Teile der Ostküste Kanadas während des Siebenjährigen Krieges (1756–1763).

Cooks präzise Karten verhalfen den britischen Truppen unter General James Wolfe im September 1759 zum entscheidenden Sieg über die Franzosen bei Québec. Von 1764 bis Ende 1767 hatte er für seine Vermessungsarbeit durch die Vermittlung von Palliser, inzwischen zum Gouverneur von Neufundland ernannt, das Kommando über den kleinen Schoner *Grenville* erhalten, den er mehrmals und schnell über den Atlantik segelte, was seine Qualitäten als Seemann bewies. Während der Winterzeit war er im Auftrag der Admiralität in England mit dem Erarbeiten von Seekarten und Segelhandbüchern anhand seiner Messdaten vom Sommer befasst. Sein Ruf als *Schiffsführer und Kartograf* brachte dem am 25. Mai 1768 zum Lieutenant ernannten Seemann die Berufung zur berühmten *Pazifikreise* ein, die ihm von mancher Seite geneidet wurde, beispielsweise von Alexander Dalrymple, dem späteren ersten Hydrografen der Admiralität.

Erste Südseereise (1768–1771)

Diese Expedition wurde auf Empfehlung der Royal Society unter der Präsidentschaft des Astronomen Lord Morton unternommen, um im Rahmen einer international angelegten Messkampagne den Durchgang des Planeten Venus vor der Sonnenscheibe – den Venustransit vom 3. Juni 1769 – auf Tahiti zu beobachten. Dieses astronomische Großprojekt hatte die Bestimmung der Entfernung Erde–Sonne und damit – auf Basis des dritten Kepler-Gesetzes – die Berechnung der Abstände aller anderen Planeten im Sonnensystem zum Ziel.

Cooks Aufgabe war vor allem, mehrere Wissenschaftler (darunter den Astronomen Charles Green) samt ihren Instrumenten sicher nach Tahiti und zurückzubringen. Er brauchte dafür ein geräumiges Schiff mit geringem Tiefgang. Die Admiralität erwarb den 340 Tonnen schweren Kohletransporter *Earl of Pembroke*, der umgebaut wurde und den Namen HMS *Endeavour* erhielt. Das Schiff stach am 26. August 1768 in See.

Darüber hinaus erhielt James Cook mit einer geheimen Order – die er erst öffnen durfte, nachdem der erste Teil seiner Reise (die Beobachtung des Venusdurchgangs) erfüllt war – den Auftrag, den Ozean südlich des 40. südlichen Breitengrades zu erforschen und einen von Kartografen postulierten riesigen „Südkontinent“ (bzw. das „Große Südland“, die *Terra Australis incognita*) zu finden, von dem man annahm, dass er als Gegengewicht zu den Landmassen der Nordhalbkugel existieren müsse. Zudem war die von Spanien geheim gehaltene Existenz der Torres-Straße bei Neuguinea zwar der Admiralität bekannt, jedoch noch von keinem ihrer Schiffe bestätigt worden.

Auf eigene Kosten (in ähnlicher Höhe, wie die Krone in die Expedition investierte) nahm auch der 25-jährige Naturforscher Joseph Banks an dieser Expedition teil, vor allem, um botanische Sammlungen anzulegen. Er hatte dafür einen Stab von zehn Personen organisiert, darunter den 39-jährigen schwedischen Botaniker Daniel Solander, wie Banks Mitglied der *Royal Society*. Nach dreiwöchigem Zwischenaufenthalt in Rio de Janeiro, wo das Schiff gründlich überholt wurde, lief Cook Anfang Dezember wieder aus und traf Anfang Januar 1769 in der *Bay of Good Success* an der Le-Maire-Straße (Feuerland) ein. Ende Januar hatte die HMS *Endeavour* mit Glück Kap Hoorn umrundet und befand sich am 60. Breitengrad, dem südlichsten Punkt dieser Reise. Mitte April war Tahiti erreicht, die HMS *Endeavour* lag in der Matavai-Bucht, und man begann, *Fort Venus* aufzubauen. Anfang Mai war auch das Observatorium einsatzbereit, und man widmete sich der Erkundung Tahitis.

Nach den erfolgreichen Beobachtungen (im letzten Moment musste Cook ein gestohlenen Instrument wiederfinden) verließ er Tahiti Mitte Juli zusammen mit Tupaia, seinem

einheimischen Führer. Er kreuzte zwischen Tetiaroa, Moorea, Huahine, Bora Bora, Raiatea und verließ Mitte August die Gesellschaftsinseln mit Südkurs. Anfang Oktober sichtete er Neuseeland – auf der Suche nach einem Land, das der Niederländer Abel Tasman über hundert Jahre zuvor mit kaum mehr als ein paar Federstrichen auf einer Seekarte eingezeichnet hatte. Cook kartografierte das Land in sechsmonatiger Arbeit genau und entdeckte dabei die Cookstraße, womit er Neuseeland als Doppelinsel nachwies.

Am 28. April 1770 betrat die Besatzung der HMS *Endeavour* als erste Europäer die Ostküste *Neu-Hollands*, wie damals Australien nach seinen Entdeckern hieß. Den Ort nannten sie Botany Bay wegen der sehr zahlreich vorgefundenen neuen Pflanzen. Acht Tage später segelte man 3.200 km nordwärts entlang der Küstenlinie und sammelte weiterhin kartografische Informationen. Am 11. Juni lief die HMS *Endeavour* am Cape Tribulation auf das Endeavour Reef auf, das im Great Barrier Reef liegt, und wäre beinahe verlorengegangen. Während der Reparaturarbeiten der Schiffzimmerleute, die insgesamt sechs Wochen beanspruchten, beobachtete Banks „riesige Hasen“, die von den Eingeborenen *Kängurus* genannt wurden. Danach setzte Cook die Fahrt fort, fand Mitte August die Cook-Passage durch das Great Barrier Reef und konnte endlich frei nach Norden segeln. Eine Woche später landete er wieder und benannte das Land New South Wales, bevor er durch die Endeavour-Straße (den südlichsten Teil der Torres-Straße) westwärts segeln und so feststellen konnte, dass Neuholland und Neuguinea voneinander getrennt waren, woraufhin er die Ostküste Neuhollands für England in Besitz nahm. Am 10. Oktober erreichte er Batavia, damals Niederländisch-Indien, wo er das Schiff drei Wochen lang gründlich überholen ließ. Während dieser Zeit fielen sieben seiner Männer Durchfallerkrankungen zum Opfer, und viele weitere, darunter der Astronom Green, starben auf der Weiterfahrt, bevor die HMS *Endeavour* ab Mitte März 1771 einen einmonatigen Aufenthalt bei Kapstadt einlegen konnte, wo sie wiederum ausgebessert wurde. Am 13. Juli 1771 setzte Cook nach dreijähriger Expeditionsreise erstmals wieder den Fuß auf Englands Boden, und am 16. machte die HMS *Endeavour* in Woolwich fest. Am 14. August stellte der Erste Lord der Admiralität Earl of Sandwich ihn König Georg III. vor, der ihn persönlich zum Commander beförderte.

Zweite Südseereise (1772–1775)

Mangels „literarischer Qualität“ wurden nach Cooks Rückkehr *seine* Aufzeichnungen nicht veröffentlicht. Dies geschah erst 1863. Stattdessen wurde die Version des Romanautors und Librettisten John Hawkesworth publiziert, der zwar Cooks und Banks' Tagebücher nutzte, aber grobe Ungenauigkeiten und einfältige Anschauungen einbrachte. Alexander Dalrymple, der soeben in einem zweibändigen Werk die *Terra Australis* logisch bewiesen zu haben glaubte, kritisierte Cook auf Grund von Hawkesworths Veröffentlichung und verlegte den von ihm postulierten Südkontinent in Gebiete, „die Cook ungenügend erforscht“ habe. Der Admiralität kam angesichts des von Cook gelieferten hochwertigen Kartenmaterials die „wissenschaftliche“ Forderung nach einer weiteren Expedition nicht ungelegen, und während Dalrymple weiter an seiner Kritik an Cook festhielt, wurden zwei neuwertige Schiffe gefunden, ausgebaut und umbenannt in *Resolution* und *Adventure*. Dabei handelte es sich erneut um Frachter aus Whitby. Das Schiff seiner ersten Reise, die *Endeavour*, war hingegen nicht mehr zu gebrauchen. Joseph Banks wollte wieder teilnehmen, verlangte aber für seine Arbeitsgruppe und die beabsichtigten Sammlungen so umfangreiche Umbauten, dass er letztlich abgewiesen wurde, nachdem die durch die erhöhten Aufbauten verminderte Seetüchtigkeit der *Resolution* auf einer Probefahrt zutage gekommen war. An seiner Stelle begleiteten der Preuße Johann Reinhold Forster und sein Sohn Georg für die Sammlung astronomischen, naturkundlichen und geografischen Wissens die Expedition. Darüber hinaus war der klassizistische Maler William Hodges dabei und zwei Astronomen (auf jedem Schiff einer), die sich um die Kontrolle der neuen *time keeper* zu kümmern hatten. Da Cooks Maßnahmen gegen Skorbut erfolgreich gewesen waren, wurde auf diesem Weg weiter experimentiert: Neben Malz und Sauerkraut führte man jetzt auch Karottengelee und Bierkondensat mit. Die Reise begann am 13. Juli 1772 in Plymouth. Cook nahm über Kapstadt, wo er ab Ende Oktober einen dreiwöchigen Aufenthalt einlegte, Kurs auf *Kap Circoncision* auf ca. 54° Süd. Dieses war dreißig Jahre zuvor von Charles Bouvet entdeckt worden, der es irrtümlicherweise für ein Vorgebirge der *Terra Australis* gehalten hatte. Am 51. Breiten-

grad traf man zum ersten Mal auf Eisberge. Am 3. Januar 1773 stand man etwa fünf Grad südlicher als das von Bouvet entdeckte Festland. Da Cook die Bouvetinsel nicht zu Gesicht bekam, nahm er an, Bouvet habe einen Eisberg fälschlich für Festland gehalten. Am 17. Januar überquerte die Expedition als erste den südlichen Polarkreis ($66^{\circ} 30' S$), musste jedoch dann des undurchdringlichen Eises wegen bei $67^{\circ} 15'$ südlicher Breite wenden und steuerte wieder in Richtung Nordost. Am 9. Februar, in der Nähe der Kerguelen, ging in dichtem Nebel der Kontakt zur HMS *Adventure* verloren. Da für einen solchen Fall ein Treffpunkt in Neuseeland vereinbart war, setzte Cook seine Fahrt fort, nachdem die *Resolution* einen Nachmittag lang erfolglos Kanonenschüsse abgegeben hatte, und steuerte sogar noch weiter südwärts. Er erreichte am 24. Februar $61^{\circ} 52' S$, musste dann weiter nordwärts halten und traf am 27. März nach 117 Tagen auf See auf die Südspitze Neuseelands, wo er im Dusky-Sund seinen Leuten zwei Wochen gönnte und das Schiff überholen ließ. Er hatte im Zickzack den Bereich um den 60. Breitengrad absegelt, ohne auf einen Kontinent zu stoßen. Damit war Dalrymples Auffassung widerlegt. Als Cook am 18. Mai den Treffpunkt im Königin-Charlotte-Sund aufsuchte, an dem die HMS *Adventure* schon seit sechs Wochen wartete, waren bei Cook ein ernster und drei leichte Fälle von Skorbut aufgetreten, auf der HMS *Adventure* hingegen zwanzig schwere Fälle. Ihr Kommandant hatte die Diätvorschriften nicht allzu ernst genommen. Man setzte mitgebrachte Ziegen aus und pflanzte Kartoffeln und Rüben. Da der Südwinter näherrückte, bewegte Cook sich danach auf die Tropen zu. Am 2. August stand er nahe der von Carteret angegebenen Position Pitcairns, doch dort lag die Insel mit Sicherheit nicht. Auf der HMS *Adventure* waren wieder zwanzig Fälle von Skorbut aufgetreten. Cook setzte Kurs auf Tahiti ab, wo er am 17. August eintraf. Anfang September segelte er weiter und traf Anfang Oktober bei den Tongainseln ein, wo er sehr freundlich bewirtet wurde, was ihn zur Bezeichnung Freundschaftsinseln veranlasste. Wie heute bekannt ist, verdankte er es nur einem Zufall, dass seine Gruppe in der Nacht nach einer der freundlichen Bewirtungen nicht niedergemetzelt wurde. Ihren Plan führten die Insulaner nur wegen Streitigkeiten untereinander im letzten Moment nicht aus. Er wandte sich wieder Richtung Neuseeland, das er am 21. Oktober sichtete. Am 30. Oktober verlor er in schwerem Wetter den Kontakt zur HMS *Adventure* und fuhr die Küste entlang weiter. Am 25. November hinterließ er am vereinbarten Ort in einer Flasche eine Nachricht für die HMS *Adventure*, in der er seine beabsichtigte Route angab. Dann wandte er sich nach Süden und überschritt den 67. Breitengrad, bevor er am 24. Dezember 1773 wegen des Eises wieder Kurs Nord befahl. Am 11. Januar 1774 steuerte er wieder südwärts, zum Entsetzen der Mannschaft, die sich bereits auf der Heimreise gewöhnt hatte. Am 30. Januar erreichte er den südlichsten Punkt der Reise, $71^{\circ} 10' S$, $106^{\circ} 54' W$, und beendete den Vorstoß im Wissen, dass auch dort kein größeres Land sein könne. Erst James Weddell sollte 1823 weiter nach Süden kommen: auf $74^{\circ} 15' S$. Cook lief nun nordwärts, suchte erfolglos den 1563 als „Kontinent“ bezeichneten Juan-Fernández-Archipel und erkrankte selbst an einer Gallenkolik. Forster willigte ein, seinen Lieblingshund schlachten und zubereiten zu lassen, um den Kapitän zu kurieren – mit Erfolg (23. Februar). Cook erreichte am 11. März die Osterinsel, notierte dort zum Trinkwasser „so schlecht, kaum wert, an Bord gebracht zu werden“, und segelte durch die Tuamotus und Melanesien nochmals nach Tahiti (22. April), den Neuen Hebriden und nochmals Neuseeland, wobei er noch Neukaledonien entdeckte. Nach der HMS *Adventure* befragt, wichen die neuseeländischen Maori aus. Später stellte sich heraus, dass ein Landungsboot mit elf Männern angegriffen, die Männer getötet und möglicherweise verzehrt worden waren. Die HMS *Adventure* hatte Ende 1773 Neuseeland verlassen und war im Juli 1774 um Kap Hoorn segelnd in England angelangt. Sie hatte damit als erste die Erde auf östlichem Kurs umsegelt.

Die *Resolution* stach am 10. November in See, passierte Kap Hoorn, suchte noch den Südatlantik ab und entdeckte für England die öden Inseln Südgeorgien und die Südlichen Sandwichinseln. Von Kapstadt richtete die *Resolution* den Kurs auf St. Helena und Ascension, suchte nach der imaginären „Matthäus-Insel“, die in portugiesischen Karten des 15. Jahrhunderts eingezeichnet war, und stand so nahe an Brasilien, dass Cook sich entschied, noch die Position von Fernando de Noronha zu bestimmen. Über die Azoren kehrte man am 30. Juli 1775 nach England zurück. Von den 112 Mann Besatzung waren unterwegs nur vier gestorben (zwei durch Unfälle, einer durch Alkoholvergiftung, ein

Selbstmord), keiner davon an Skorbut. Während der Expedition gesammelte völkerkundliche Objekte aus der Südsee wurden auf Museen Europas verteilt; ein großer Teil davon gelangte in die Cook-Forster-Sammlung des Völkerkundlichen Museums Göttingen.

Dritte Südseereise (1776–1779/1780) und Tod

Nach der zweiten Reise war Cook berühmt, wurde in den Rang eines Post-Captain befördert, hatte einen sicheren, gut bezahlten Posten im Greenwich Hospital (Heim für mittellose Marineveteranen) und war in Anerkennung seiner Maßnahmen gegen Skorbut in die Royal Society berufen worden. „Die *Resolution* ist in ausgezeichnetem Zustand und wird bald ihre nächste Reise antreten – ohne mich“, schrieb er nach Whitby. Geplanter Reisegrund war die Nordwestpassage. Da Frachten aus dem Fernen Osten stark zugenommen hatten, war eine kürzere und in Kriegszeiten sicherere Route im Norden nicht nur Konversationsthema. Dass der Däne Bering schon 1728 dort gesucht hatte, war bekannt, wenngleich ohne Details. Niemand hätte Cook eine weitere derartige Belastung zugemutet: Er selbst bot sich an und durfte erwarten, nicht abgelehnt zu werden. Der Vorzeige-Polynesier Omai – der auf der zweiten Reise aus Huahine mitgekommen und zum beliebten *Edlen Wilden* der Londoner Gesellschaft avanciert war – sollte auf dieser dritten Schiffsreise wieder in seine Heimat zurückgebracht werden.

Wichtige Teilnehmer der Expedition waren der Maler John Webber und die späteren Forschungsreisenden George Vancouver und Heinrich Zimmermann. Letzterer veröffentlichte seine Reiseerinnerungen – trotz Verbots der britischen Admiralität – als „Heinrich Zimmermanns von Wissloch in der Pfalz, Reise um die Welt, mit Capitain Cook“. James Cooks *Sailing Master* der *Resolution* war William Bligh, der spätere Kapitän der *Bounty*-Expedition.

Cooks Entdeckungsreisen hatten mittlerweile auch internationale Beachtung gefunden. 1776 waren die Marineoffiziere Frankreichs, Spaniens und der Vereinigten Staaten von ihren jeweiligen Regierungen angewiesen worden, Kapitän Cook auch dann ungeschoren zu lassen, wenn man sich gerade im Krieg mit England befand. Darüber hinaus sollte man ihn mit größtmöglichem Respekt behandeln, so als wäre er ein Zivillist, da schlussendlich alle Länder von den Entdeckungen Cooks in Form von Seekarten profitierten. Am 12. Juli setzte Cook in Plymouth Segel, um zunächst über Teneriffa nach Kapstadt zu fahren. Dort stieß im November das zweite Schiff, die *HMS Discovery* unter Captain Charles Clerke, zur Expedition. Erste Vermessungsarbeiten machte Cook Ende Dezember etwa eine Woche lang auf den Kerguelen, die ihr Entdecker 1773 ebenfalls noch für einen Teil des Südkontinents gehalten und *France Australe* genannt hatte. Cook nannte sie *Armutinseln*, bevor er sich in Richtung Neuseeland wandte.

Ende Januar traf er in der Adventure Bay von Tasmanien ein, wo die Kontakte zu den Einheimischen durch Omai beeinträchtigt wurden, der ihre Annäherungsversuche missdeutete und seine Waffe abfeuerte. Nach Entdeckung einiger der südlichen Cookinseln waren die Schiffe im Februar im *Königin-Charlotte-Sund*, wo sie knapp zwei Wochen lang instand gesetzt wurden. Ende April war er in *Nomuka* („Anamoka“), wo schon Tasman sich verproviantiert hatte. Von dort segelte er weiter nach Tongatapu, wo er festlich empfangen und bewirtet wurde und am 5. Juli eine Sonnenfinsternis beobachtete. Die Tongainseln durchkreuzend, setzte er nach einem Besuch auf 'Eua Kurs auf die Gesellschaftsinseln, wo er Tubuai, Tahiti und im August und September systematisch andere Inseln besuchte. Am 12. Oktober wurde Omai, in Rüstung und zu Pferd, mit Pomp auf seine Heimatinsel Huahine gebracht, wo dann ein Haus für ihn gebaut wurde. Omais Abschied von Cook war tränenreich, und Cook brachte düstere Ahnungen über Omais Zukunft zu Papier: „Omai war umso geachteter, je weiter er von seinem Heimatland fort war.“ Omai missachtete auch Cooks Rat, die Mächtigen durch Gastgeschenke zu umschmeicheln, die ihm in großen Mengen mitgegeben worden waren, und machte sich noch während Cooks Aufenthalts „jeden Mann von einiger Bedeutung zum Feind“. Cook entdeckte am 24. Dezember Kiritimati und beobachtete am 30. Dezember eine weitere Sonnenfinsternis auf *Eclipse Island*. Am 18. Januar 1778 tauchten hohe Inseln am Horizont auf, und am 20. Januar erfolgte die Landung auf Kaua'i. Mit Erstaunen stellten die Seefahrer während des folgenden zehntägigen Aufenthalts die Kultur- und Sprachverwandtschaft mit dem weit entfernten Tahiti fest. Bevor er nach Nordosten absegelte, um das 1579 von Francis Drake gefundene *Nova Albion*

(Kalifornien) zu erforschen, benannte Cook die Inselgruppe nach dem Ersten Lord der Admiralität „Sandwich-Inseln“ (heute Hawai'i-Inseln, nicht zu verwechseln mit den Südlichen Sandwichinseln im Südatlantik). Es sollte Cooks letzte große Entdeckung gewesen sein. Anfang März stand er vor der Küste Oregons, und Ende März legte er in der *Resolution Cove, Hope Bay* (Nootka-Sund) einen einmonatigen Landaufenthalt ein, um die Schiffe zu überholen. Er nannte ihn „König-George-Sund“, benannte eine Insel nach Bligh und eine Halbinsel nach Clerke. Dann bewegte sich die Expedition der Küste entlang nordwärts, durchquerte die Aleuten, stieß in die Beringstraße vor, bis sie auf 70° 44' N am Packeis scheiterte. Auf Westkurs erreichte Cook danach Asien und gelangte bis Kap Deschnjow, den östlichsten Punkt der sibirischen Küste, bevor er wieder in die Aleuten zurückkehrte. Auf Unalaska traf er russische Pelzhändler, konnte Kartenmaterial der Aleuten und der Halbinsel Kamtschatka kopieren und erhielt von einem Geschäftsmann namens Ismailow ein Empfehlungsschreiben an den Gouverneur von Kamtschatka und Petropawlowsk. Über Ismailow sandte er Post an die Admiralität. Als ihn der Winter aus den hohen Breiten vertrieb, nahm Cook am 26. Oktober 1778 wieder Kurs auf die Sandwichinseln (Hawai'i), wo er am 17. Januar 1779 in der Kealakekua-Bucht anlangte, zum Zeitpunkt des Makahiki-Festes zu Ehren des Gottes Lono. Das sonst über die Bucht verhängte *kapu* (Unantastbarkeit, geheiligter Ort) war für die Dauer des Festes aufgehoben. Ob er für den Gott selbst gehalten wurde, ist ein langjähriges Streitthema. Fest steht, dass seine Mannschaft durch ihr Verhalten die Einheimischen bald eines anderen belehrte. Spätestens als ein verstorbener Matrose an einem Platz beerdigt wurde, der nur Häuptlingen zustand, muss sich die Einstellung der Hawaier gegen ihre Gäste gewendet haben. Da Cook zwei Tage später, am 4. Februar 1779, aufbrach, kam es nicht mehr zu Tötlichkeiten. Als er jedoch am 11. Februar wieder zurückkehrte, um einen im Sturm beschädigten Mast der *Resolution* zu ersetzen, waren die Beziehungen bereits ruiniert. Es kam zu einem Kutter-Diebstahl durch die Einheimischen. Bei dem Versuch, den König (*ali'i nui*) Kalani'ōpu'u als Geisel an Bord des Schiffes zu bringen, um den gestohlenen Kutter (Bootstyp) zurückzuerhalten, kam es dann zum Eklat.

Cook wurde am Strand aufgehalten und von einer großen Menge bedrängt. Ein erster Schrotschuss, den er aus seiner doppelläufigen Flinte abgegeben hatte, zeigte keine Wirkung, weil die Kugel im Schild eines Angreifers steckenblieb. Mit einem zweiten Schuss tötete er einen Angreifer. Als er sich daraufhin zum Erteilen von Befehlen umdrehte, wurde er von hinten niedergestochen. Er fiel mit dem Gesicht ins Wasser, wurde herausgezerrt und niedergemetzelt. Vier Marineinfanteristen und einige Hawaier ließen bei diesem Ereignis ebenfalls ihr Leben.

Nach dem Vorfall übernahm Captain Charles Clerke das Kommando der Expedition und der *Resolution*, die *Discovery* übergab er an Lieutenant John Gore. Clerke war klug genug, von Repressalien Abstand zu nehmen, und erhielt über Vermittlung des Priesters und eines Sohnes des Königs wenigstens einige Körperteile Cooks und der Seesoldaten ausgehändigt, was bis zum 20. Februar dauerte, da die Leichname zerstückelt und an mehrere Familien verteilt worden waren. Teilweise waren sie auch verbrannt worden. Dies galt bei den Hawaiiern als Tradition, um einen Häuptling nach seinem Tod zu ehren und zu bestatten. Identifiziert wurde Cook an einer Jahre zuvor in Neuseeland entstandenen Brandwunde der rechten Hand. Am 21. Februar wurde für ihn in der Bucht eine Seebestattung abgehalten. Am nächsten Tag brachen die Schiffe auf. Sie segelten nordwärts nach Petropawlowsk, wo sie von den Russen freundlich aufgenommen wurden. Die Nachricht von Cooks Tod erreichte England auf dem Landweg ein halbes Jahr vor der Heimkehr der Schiffe. Sein Nachfolger versuchte, den Auftrag weiterzuführen, scheiterte aber auf 70° 33' N am Packeis, das noch stärker schien, als im Vorjahr. Auf der Rückreise nach Petropawlowsk starb Captain Clerke im Alter von 38 Jahren. Der in Virginia geborene Lieutenant Gore, der bereits an Cooks erster Pazifikreise teilgenommen hatte, führte die Expedition nach England zurück, wo sie am 6. Oktober 1780 eintraf.

Charakter

Cook wird als ruhiger und sehr gewissenhafter Mann beschrieben. Als Expeditionsleiter fühlte er sich zwar seinem jeweiligen Auftrag sehr verpflichtet, doch sein ständiges Bestreben, den Ausbruch des auf Seereisen zu jener Zeit häufigen Skorbut zu vermeiden, spricht auch dafür, dass ihm das Wohlergehen aller Beteiligten ebenso wichtig war wie

der Erfolg. Als auf seiner ersten Expedition ein Großteil seiner Mannschaft und auch er selbst erkrankten, kümmerte er sich um die Leidenden und tröstete sie. Nach den 38 Todesfällen auf der ersten Fahrt machte er sich viele Gedanken darüber, wie die Zahl der Verstorbenen gesenkt werden konnte. Auf der zweiten Fahrt waren nur noch vier Tote zu beklagen, eine bemerkenswert geringe Anzahl für eine so lange Reise zu jener Zeit.

Familie

Cook heiratete 1762 Elisabeth Batts und hatte mit ihr sechs Kinder. Der neugeborene Sohn Joseph starb 1768, die vierjährige Tochter 1771, der neugeborene George 1772 (also während der zweiten Pazifikreise), und keiner der übrigen wurde alt. Sohn Nathaniel kam 1781 in einem Hurrikan ums Leben, Hugh starb 1793 als Student in Cambridge, und der älteste Sohn James (* 1763) ertrank 1794. Mrs. Cook erhielt von der Admiralität eine stattliche Pension von 200 Pfund jährlich und starb 1835 im Alter von 94 Jahren.

Leistungen

Die Bedeutung Cooks liegt vor allem in seinen kartografischen Leistungen und geografischen Entdeckungen – in den Worten des Historikers John Beaglehole (1901–1971): „Die größte Lobrede auf Cook ist die Seekarte des Pazifik.“ Zum anderen hat sich Cook in seiner Pionierarbeit zur Verhinderung von Skorbut (und als Ideengeber bei der Vorbeugung gegen Beriberi) einen Namen gemacht. Cook beharrte auf Nahrungsmitteln wie Karottengelee oder eingezuckerten Zitronen, die er gegen die Vitamin-C-Mangel-erkrankung Skorbut einsetzen wollte, die aber von der Regierung für zu teuer befunden und zum großen Teil auch von den Seeleuten abgelehnt wurden. Doch schließlich konnte er sich durchsetzen. Die Erfahrungen Cooks haben trotz vieler Widerstände innerhalb der Royal Navy später dazu geführt, dass die Besatzungen der englischen Kriegs- und Handelsmarine zu einer entsprechenden Vitamin-C-haltigen Diät verpflichtet wurden. Die Expeditionen von James Cook bildeten den Auftakt zur Kolonialisierung im 19. Jahrhundert.

Nachlass

Der Nachlass von James Cook ist im Weltmuseum Wien ausgestellt.



Jean-François de Galaup de La Pérouse (Lapérouse; * 23. August 1741 in La Gua bei Albi; † 1788 bei Vanikoro, Salomonen) war ein französischer Seefahrer, Weltumsegler und Geograf im Zeitalter der Aufklärung.

Jean-François de La Pérouse entstammte einer Patrizierfamilie der südwestfranzösischen Stadt Albi im Languedoc. Im Alter von 15 Jahren ging er nach Brest und schlug eine Laufbahn bei der französischen Marine ein. Die Offiziere waren in adlige ‚Rote‘ und bürgerliche ‚Blaue‘ gespalten. Um besser Karriere zu machen, fügte La Pérouse seinem Familiennamen *de Galaup* ein Adelsprädikat hinzu, das auf einen kleinen Hof der Familie außerhalb von Albi mit dem Namen *La Peyrouse* bezugnimmt. Der gerade ausgebrochene Siebenjährige Krieg führte La Pérouse unter anderem nach Québec. Die Rückkehr des Weltumseglers Louis Antoine de Bougainville nach Frankreich im Jahr 1769 inspirierte La Pérouse zu ähnlichen Taten. Von 1772 bis 1776 segelte La Pérouse im Auftrag des französischen Gouverneurs im Indischen Ozean zwischen den französisch beherrschten Kolonien Mauritius, Réunion, Pondicherry in Südindien und Madagaskar, wo er seine geografischen Kenntnisse vervollständigte. La Pérouse nahm für die Franzosen am Amerikanischen Unabhängigkeitskrieg auf Seiten der Amerikaner teil. Er befehligte ein Geschwader und nahm im August 1782 das Fort Prince of Wales an der Hudson Bay in der heutigen kanadischen Provinz Manitoba kampflos ein und nahm dort den englischen Entdecker Samuel Hearne gefangen. Wegen besonderer Verdienste wurde La Pérouse bei seiner Rückkehr geadelt und befördert. Als Frankreich nach den Entdeckungen des Briten James Cook eine ähnlich prestigeträchtige Fahrt unternehmen wollte, fiel die Wahl des Königs Ludwig XVI. 1785 auf La Pérouse. Zwei Schiffe – die *Astrolabe* und die *Boussole* – wurden ausgerüstet und eine hochkarätige Truppe von Wissenschaftlern aus den Fachgebieten Astronomie, Mathematik, Geologie, Mineralogie und Botanik für die Reise zusammengestellt. Ihr Auftrag war die genaue Erforschung der Geografie des Pazifik und der dortigen Handelsmöglichkeiten, vom hohen Norden bis nach Australien, von Asien bis Amerika. Am 1. August 1785 stachen die beiden Schiffe von Brest aus in See. Die erste Station war Teneriffa. Im Januar 1786 wurde Patagonien erreicht. Über Kap Hoorn und die Osterinsel ging es nach Hawaii und weiter nach Alaska. La Pérouse, der sich zu den Aufklärern zählte, verzichtete als erster Europäer bewusst auf die Inbesitznahme noch unerforschter Inseln. In Alaska knüpfte er wichtige Kontakte mit Indianern, bevor er die Küste Kaliforniens bereiste. Der Winter wurde für die Überfahrt über den Pazifik genutzt. Im Januar 1787 landeten die beiden Schiffe in Macau. Nun wurden die bisher wenig bekannten ostasiatischen Nebenmeere, die Chinesische See und die Japanische See, systematisch erforscht und kartografiert, ebenso wie die große sibirische Halbinsel Kamtschatka, die wegen des Pelzreichtums interessant war. In Petropawlowsk (heute: Petropawlowsk-Kamtschatski) ging am 29. September 1787 der Dolmetscher Jean Baptiste Barthélemy de Lesseps von Bord. Er durchquerte Kamtschatka und Sibirien und gelangte über Ochotsk, Irkutsk und Sankt Petersburg, nach über einjähriger Reise, im Oktober 1788 nach Paris. Er überbrachte dort die ersten Berichte der Weltreise zu einem Zeitpunkt, als La Pérouse und seine Leute vermutlich nicht mehr am Leben waren. Nachdem Sachalin und die japanischen Kurilen erkundet waren, wurde die Südsee angesteuert. Auf der samoanischen Insel Tutuila wurde am 11. Dezember 1787 der zweite Kapitän und enge Freund La Pérouses, der Wissenschaftler Paul Fleuriot de Langle (1744–1787), von Einheimischen getötet. Von nun an stand die Reise unter keinem guten Stern. La Pérouse segelte nach Australien. In der Botany Bay begründeten die Engländer gerade Sydney. Im Februar 1788 schickte La Pérouse eine Nachricht mit der weiter geplanten Route in die Heimat: über Tonga, Neukaledonien und die Salomonen sollte es nach Neuguinea gehen. Doch La Pérouse erreichte keines dieser Ziele. Beide Schiffe nebst Mannschaft verschwanden spurlos. Man mutmaßt, dass die Schiffe in einen tropischen Wirbelsturm gerieten. Die Expedition wurde in Frankreich leidenschaftlich verfolgt, und trotz der 1789 beginnenden Französischen Revolution wurden 1791 zwei Schiffe ausgerüstet, um nach La Pérouse zu suchen. Doch die Rettungsaktion verlief nicht glücklich. Die Kapitäne d’Entrecasteaux und Houn Kermadec starben 1793 auf der Fahrt und die Mannschaft kehrte ohne Ergebnis zurück. Das Schicksal der beiden Schiffe *Astrolabe* und *Boussole* blieb viele Jahre lang ungeklärt, bis der britische Handelskapitän Peter Dillon, Eigner der Bark *St. Patrick*, am 23. Mai 1826 nach Tikopia kam. Dillon hatte dreizehn Jahre vorher einen Preußen mit Namen Martin Buchert (oder Bushard) sowie einen Laskaren mit Namen Joe und dessen Fidschi-Frau auf eigenen Wunsch dort abgesetzt. Als die *St. Patrick* Anker warf, kamen Buchert und Joe an Bord. Joe besaß, wie Dillon in seiner „Narrative“ schreibt, die silberne Parierstange eines alten Degens, die er

einem Mannschaftsmitglied zum Kauf anbot. Auf Dillons Frage, wie dieser Gegenstand von eindeutig europäischer Herkunft auf das abgelegene Tikopia hatte gelangen können, teilte Buchert mit, dass die Eingeborenen die Parierstange, mehrere silberne Besteckteile sowie eiserne Nägel, Äxte, Teetassen, Glasflaschen und andere Teile von einer entfernten Insel namens „Manicolo“ (Vanikoro) mitgebracht hätten. Die Eingeborenen dieser Insel hätten noch mehr solcher Gegenstände, die von zwei Schiffen stammen würden die vor vielen Jahren („als die alten Männer von heute noch jung waren“) in einem heftigen Sturm dort havariert seien. Einer der Tikopianer hätte noch vor sechs Jahren (1820) dort zwei Besatzungsmitglieder von diesen Schiffen gesehen und mit ihnen gesprochen. Dillon, der die Teile als von mutmaßlich französischer Herkunft identifizierte, beschloss, nach Vanikoro zu segeln, da er vermutete, dass die Gegenstände von der vermissten La Pérouse-Expedition stammten. Die *St. Patrick* erreichte Vanikoro zwei Tage später, konnte wegen ungünstiger Wind- und Strömungsverhältnisse nicht landen, sondern war gezwungen, sieben Tage vor der Küste zu kreuzen. Weil das Schiff jedoch leckte, die Vorräte beschränkt waren und der Eigentümer der Ladung, die die *St. Patrick* transportierte, Einspruch erhob, beschloss Dillon, das Vorhaben abzubrechen, unverzüglich nach Kalkutta zu segeln und später nach Vanikoro zurückzukehren. Er erreichte Indien mit einigen Schwierigkeiten. In Kalkutta identifizierte ein französischer Künstler die Degenstange als in Versailles gefertigt und etwa vierzig Jahre alt. Sehr schwach waren die Initiale „P.“ und die Fleur de lys zu erkennen. Am 8. September 1827 kehrte Dillon mit der *Research* nach Vanikoro zurück und fand zahlreiche weitere Relikte, die sich den vermissten französischen Schiffen – und auch La Pérouse persönlich – zuordnen ließen. Er brachte sie 1829 nach Frankreich, wo ihn König Karl X. zum Ritter der Ehrenlegion ernannte und ihm einen Ehrensold bewilligte. Jules Dumont d’Urville erreichte 1828 die Insel Vanikoro, barg weitere Teile der Wracks und brachte sie nach Frankreich.

Ehrungen

La Pérouse wird in Frankreich und im Pazifik bis heute verehrt. Nach ihm wurden nicht nur mehrere Schiffe der französischen Marine benannt, sondern auch:

ein Stadtteil von Sydney (*La Perouse*) an der Nordseite der Bucht Botany Bay;

zwei Berge in Alaska (*Laperouseberg* und *Laperousegletscher*);

eine Bucht in Hawaii (*La Perouse-Bucht*);

eine Bucht in Kanada (*La Perouse-Bucht*);

eine Bucht auf der Osterinsel (*La Perouse Bahia*);

eine Meerenge zwischen Sachalin und Hokkaidō, die *La-Pérouse-Straße*;

zwei Berge in Tasmanien und Neuseeland;

der Mondkrater La Pérouse^[4];

der Asteroid (13560) La Pérouse;

ein Gymnasium (*Lycée Lapérouse*) sowie ein Platz (*Place Lapérouse*) und ein Denkmal in seiner Geburtsstadt Albi;

eine Insel im Nordwesten Hawaiis (*La Perouse Pinnacle*);

ein Tiefseeberg im Indischen Ozean, etwa 90 Seemeilen nordwestlich der Insel Réunion (*La Pérouse Seamount*).

Literatur

Jean-François de Lapérouse: *Zu den Klippen von Vanikoro. Weltreise im Auftrag Ludwigs XVI. 1785–1788*. Nach Lapérouses Tagebüchern aufgezeichnet von M. L.-A. Milet-Mureau, übersetzt, bearbeitet und herausgegeben von Klaus Fischer. Verlag Neues Leben, Berlin 1987, ISBN 3-355-00540-1.

Jean Baptiste Barthélemy de Lesseps: *Des Herrn von Lesseps Französischen Consuls und Gefährten des Grafen de la Perouse Reise von Kamtschatka nach Frankreich*. Aus dem Französischen vom Herrn Professor [Peter] Villaume. 2 Bde., Johann Friedrich Hartknoch, Riga und Leipzig 1791.

Hans-Otto Meissner: *Die verschollenen Schiffe des Lapérouse*. Bertelsmann, München 1984 (faktengestützte, romanhafte Darstellung).

Naomi J. Williams: *Die letzten Entdecker*. Aus dem Englischen von Monika Köpfer.

DuMont Buchverlag, Köln 2015, ISBN 978-3-8321-9770-4 (Roman).



René Robert Cavelier de La Salle (* 22. November 1643 in Rouen; † 19. März 1687 im heutigen Texas) war ein französischer Entdecker.

René Robert Cavelier war ein Sohn des wohlhabenden Kaufmanns Jean Cavelier in Rouen. Der Name „La Salle“, den er später annahm, stammte von einem Familienbesitz nahe Rouen. René Robert erhielt seine Erziehung am Jesuitenkolleg von Rouen und trat dem Orden als Novize bei.

1666, im Alter von 22 Jahren, verließ er jedoch den Jesuitenorden und reiste in die französische Kolonie Neufrankreich, später „Kanada“, in welcher sich sein Bruder Jean befand, ein Priester des Sulpizianerordens. Dieser Orden übergab ihm ein Landstück nahe Montréal. Dort begann er eine befestigte Siedlung zu errichten, betätigte sich im Pelzhandel und erlernte Indianersprachen. Unter dem Eindruck von Berichten über ein großes Flusssystem, welches angeblich in den Golf von Kalifornien fließen sollte und damit eine Verbindung zum Pazifik und nach Ostasien öffnen würde, verkaufte er seine Besitzungen 1669, der Ort bekam den Spottnamen Lachine (China). Er unternahm seine erste Forschungsreise in die Ohio-Region. Ob er, wie man lange annahm den Ohio River entdeckt hat, wird mittlerweile von Historikern bezweifelt. La Salle wurde bei seinen Unternehmungen von Louis de Frontenac, dem Gouverneur Kanadas, unterstützt. Auf beide geht die Errichtung von Fort Frontenac am Ontariosee zurück. Dieses Fort diente nicht nur als Sicherung gegen den feindlichen Indianerstamm der Irokesen, sondern sollte auch den Pelzhandel zwischen den Großen Seen und den englischen und holländischen Siedlungen an der Küste unter französische Kontrolle bringen. Damit brachten La Salle und Frontenac die Pelzhändler von Montréal gegen sich auf, die um ihre Geschäfte fürchteten, und verärgerten die Jesuiten, die ihren Einfluss auf die Indianer schwinden sahen. In Konkurrenz mit den anderen Kolonialmächten verfolgte La Salle die Strategie, das Landesinnere für Frankreich in Besitz zu nehmen und eine Expansion der Gegner auf diese Weise zu unterbinden. Frontenac empfahl La Salle König Ludwig XIV. von Frankreich als den Mann, der am besten befähigt sei, diese groß angelegten Pläne umzusetzen, und verschaffte ihm einen Adelstitel.

1677 reiste La Salle nach Frankreich und bekam von Ludwig XIV. den offiziellen Auftrag, den Westen von Neufrankreich zu erforschen und dort so viele Forts anzulegen, wie er für notwendig hielt. Trotz der Unterstützung durch die Krone bekam La Salle kein Geld, was ihn zwang, große Summen zu leihen. Neben seinen Schulden bereitete ihm auch weiterhin die Feindschaft der Jesuiten Schwierigkeiten. 1678 kehrte La Salle nach Kanada zurück. 1679 ließ er auf dem Eriesee für Handelszwecke die „Griffon“ bauen. Dieses erste Segelschiff auf den Großen Seen sollte die nötigen Gelder für eine Expedition entlang des 1673 von Louis Joliet und Jacques Marquette entdeckten Mississippi einbringen. Er war zu der Überzeugung gekommen, dass der Mississippi nicht in den Pazifik, sondern in den Golf von Mexiko mündete, und plante dort einen befestigten Hafen anzulegen, der sich gegen die spanische und englische Konkurrenz richtete. Zur Vorbereitung erlernte er auch Überlebentechniken von den Indianern, mit deren Hilfe er mehrfach gefährliche Situationen bewältigte. Seine Pläne erlitten schwere Rückschläge durch den Schiffbruch der „Griffon“ und 1680 durch eine Meuterei in Fort Crèvecoeur am Illinois River.

Im Winter 1682 begann er eine Expedition mit Schlitten über den gefrorenen Illinois River, erreichte den Mississippi, befuhr diesen weiter mit Kanus und erreichte am 7. April 1682^[2] als erster Europäer dessen Mündung. Wahrscheinlich sind er und seine Expedition als erste von den Großen Seen bis zur Mississippi-Mündung gelangt. Am 9. April nahm er feierlich alle Gebiete, die der Mississippi berührte, für die französische Krone in Besitz und nannte das Territorium zu Ehren von König Ludwig XIV. „La Louisiane“ (Louisiana, heute – sehr viel kleiner als damals – ein Bundesstaat der Vereinigten Staaten). Im folgenden Jahr gründete La Salle am Illinois River eine Niederlassung namens Fort St. Louis. Vergeblich suchte er hierbei Hilfe bei Frontenacs Nachfolger in Québec. Er führte jedoch dessen Befehl, die Kolonie aufzugeben, nicht aus, sondern begab sich nach Frankreich, um die Hilfe von Ludwig XIV. zu erreichen. Der König unterstützte ihn und befahl dem Gouverneur, alle Besitzungen von La Salle zurückzugeben.

Mit Hilfe der Krone organisierte La Salle nun in Frankreich eine Expedition, mit der er die Mündung des Mississippi über See erreichen und dort eine Kolonie anlegen wollte. Von dort aus sollten die Kolonien Spaniens in Mexiko und im heutigen Texas angegriffen werden, mit dem Frankreich gerade Krieg führte. Es gab von Anfang an Zweifel über die Durchführbarkeit des Plans, aber Ludwig XIV. unterstützte ihn und stellte Schiffe zur Verfügung. Die Expedition litt von Anfang an unter Schwierigkeiten. Das Verhältnis

zwischen La Salle und den ihm unterstellten Kapitänen war schlecht. In der Karibik ging ein Schiff durch Piraten verloren. Weitere Schwierigkeiten ergaben sich aus Krankheiten an Bord und Navigationsproblemen. Die Expedition verfehlte die Mündung des Mississippi und landete am 20. Februar 1685 etwa 800 km entfernt in der Matagorda Bay im heutigen Texas. La Salle ließ für die 200 Kolonisten eine befestigte Siedlung mit dem Namen Fort St. Louis anlegen. Durch den Untergang des Flaggschiffs „L' Aimable“ und 1686 des letzten verbliebenen Schiffs „La Belle“ gingen wichtiges Material und die Verbindung zur Außenwelt verloren. Von Fort St. Louis unternahm La Salle zwei Expeditionen nach Westen und Osten, um seinen Standort zu ermitteln. Auf einer dritten Expedition, mit der er Hilfe für die Kolonie holen wollte, wurde er am 19. März 1687 von Mitgliedern seiner Expedition ermordet. Die verbliebenen 20 Kolonisten wurden getötet, als Indianer Fort St. Louis im Winter 1688/1689 überfielen. Einige Kinder wurden später von den Spaniern befreit.

Obwohl La Salle zweifellos einer der wichtigsten Pioniere der französischen Kolonisierung Nordamerikas war und über Visionen und Weitblick sowie über die Fähigkeit zu einem systematischen und planmäßigem Vorgehen verfügte, scheiterte er. Hierbei scheinen neben Unglücksfällen seine charakterlichen Defizite – man warf ihm Arroganz, Ungeduld und mangelndes Gespür im Umgang mit seinen Untergebenen vor – eine entscheidende Rolle gespielt zu haben. Seine Entdeckungen und Reisen waren trotzdem von großer Bedeutung, da sie die Entwicklungslinien für die französischen Kolonien in Nordamerika vorgaben. Da Spanien unter dem Eindruck der französischen Kolonie bislang lediglich beanspruchte, aber unerschlossene Gebiete im Westen des heutigen Texas zu erschließen begann, bewirkte La Salles Expedition indirekt das Entstehen des heutigen US-Bundesstaats Texas.

Literatur

Walter Bauer: *Folge dem Pfeil. Leben, Traum und Tod des Sieur de la Salle*. Roman. Kurt Desch Verlag, München 1956.

Urs Bitterli: *Die Entdeckung Amerikas – Von Kolumbus bis Alexander von Humboldt*. 2. Auflage. München 2006, ISBN 3-406-42122-9, S. 374–378.

Philip Marchand: *Ghost Empire: How the French Almost Conquered North America*. McClelland & Stewart, Toronto 2005 ISBN 978-0-7710-5677-2.

Hans-Otto Meissner: *Louisiana für meinen König. Die Abenteuer des Robert La Salle*. Cotta, Stuttgart 1966; wieder Klett, Stuttgart 1982, 3. Aufl., ISBN 3-12-920023-1.



Charles-Marie de La Condamine (* 28. Januar 1701 in Paris; † 4. Februar 1774 ebenda) war ein französischer Reisender, Mathematiker, Enzyklopädist und Astronom.

Er erlangte insbesondere Bekanntheit durch seine Südamerikareise 1735–1745 und als engagierter Befürworter der Pockenimpfung in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Von 1743 bis 1745 bereiste Charles-Marie de La Condamine den Amazonas und trug wesentlich zu einer besseren Kenntnis der Region, sowohl geografisch, als auch botanisch und zoologisch bei. La Condamine gilt als ein Wegbereiter von Alexander von Humboldt, der gut 50 Jahre später mehrere Reisen nach Südamerika und unter anderem in das Amazonasgebiet unternahm.

Ebenfalls bedeutend ist La Condamines Einsatz für die Pockenimpfung, wo er maßgeblich zur Verbreitung der Inokulation in Frankreich und Europa beitrug. Charles-Marie de La Condamine war Mitglied der Académie des Sciences und der Académie française. Er war international mit zahlreichen aufgeklärten Intellektuellen seiner Zeit vernetzt.

Expedition nach Südamerika (1735–1745)

Die 1730er Jahre waren aber vor allem die Zeit einer großen grundsätzlichen Debatte der Physik: der Frage nach der Erdfigur. Während die traditionelle Lehrmeinung in Frankreich (vertreten unter anderem von Jacques Cassini) ganz nach Descartes annahm, dass die Erde wie ein Wirbel am Äquator enger war als an den Polen, vertraten vornehmlich jüngere Wissenschaftler, darunter auch La Condamine und Pierre-Louis Moreau de Maupertuis, die „englische“ Auffassung nach Newton, die ganz im Gegenteil davon ausging, dass die Erde an den Polen abgeflacht war und somit am Äquator breiter. Um diesen Streit zu beenden und die „wahre“ Gestalt der Erde zu ermitteln (was auch für präzise Kartographie von enormer Bedeutung war) wurden zwei Expeditionen gebildet, die jeweils die Messung eines Meridians vornehmen sollten: Während Maupertuis nach Lapland aufbrach, um am Polarkreis einen Längengrad zu messen, wurde La Condamine Mitglied der zweiten Expedition, die nach Südamerika an den Äquator – in das damalige Vizekönigreich Peru – geschickt wurde.

Am 16. Mai 1735 lief die Expedition im Auftrag Ludwigs XV. im Hafen von La Rochelle aus und erreichte nach Etappen in Santo Domingo und Panama im März 1736 schließlich den Äquator. Neben La Condamine waren unter anderem Louis Godin (Leiter und dienstältestes Akademie-Mitglied), Pierre Bouguer (ein früheres mathematisches „Wunderkind“) und Joseph de Jussieu (Botaniker) Teil der Expedition. Später wurde die Gruppe noch um die beiden spanischen Offiziere Jorge Juan und Antonio de Ulloa, sowie den kreolischen Kartographen Pedro Vicente Maldonado ergänzt. Mit Maldonado verband La Condamine eine große Freundschaft, die über die Reisezeit hinausging.

Messungen zur Erdgestalt (1736–1743)

Bereits ab Santo Domingo kam es zwischen den drei Wissenschaftlern La Condamine, Godin und Bouguer zu erheblichen Spannungen. Alle drei beanspruchten die führende Rolle in der Expedition: Während Godin und Bouguer auf Anerkennung und Erfahrung in der Akademie verweisen konnten, hatte La Condamine als einziges Mitglied praktische Reiseerfahrung, die in der unwirtlichen Wildnis von großem Wert war. Wegen der Differenzen trennten sich die Wege der drei immer wieder: Um beispielsweise vom Hafen von Guayaquil nach Quito zu gelangen, beschloss La Condamine, alleine eine beschwerlichere und längere Landroute zu wählen. Die Aufteilung ermöglichte der Expedition zugleich, mehr und verschiedene Beobachtungen vorzunehmen. Auf dem Weg nach Quito musste La Condamine dichte Wälder und erste Gebirgszüge der Anden überwinden, bevor er die Stadt schließlich erreichte. Etwas später reiste La Condamine ebenfalls alleine in die Hauptstadt des Vizekönigreichs nach Lima, um dort wichtige Angelegenheiten für die Expedition zu erledigen. Auf seinen Reisen durch Peru untersuchte La Condamine unter anderem Chinin (und dessen fiebersenkende Wirkung), über das er eine Abhandlung für die Akademie verfasste. Die Forschungen in Südamerika waren enorm vielfältig, so führte La Condamine mit Bouguer auch verschiedenste Beobachtungen und Experimente in den Anden durch (unter anderem auf dem Chimborazo), wo in Höhen geforscht werden konnte, die in Europa unerreichbar waren.

Die Breitengradmessungen selbst nahmen die Wissenschaftler mit Hilfe des Triangulationsverfahrens vor. Hierzu wurden Pyramiden in den Bergen errichtet, die anschließend als Visierpunkte für die Messungen dienten. 1739 schlossen sie die (erdbezogenen) geometrischen Messungen ab und nahmen ergänzend notwendige astronomische Messungen in der Stadt Cuenca vor. Erst 1743 waren schließlich alle

Arbeiten abgeschlossen. Sie bestätigten die Theorie Newtons: Die Erde ist an den Polen abgeplattet.

Die Rückreise traten die Wissenschaftler auf unterschiedlichen Wegen an: Während Louis Godin und Joseph de Jussieu zunächst in Südamerika blieben, reiste Pierre Bouguer mit dem Schiff auf ähnlichem Weg wie bei der Hinreise zurück. La Condamine hingegen wählte einen gefährlicheren Weg, um die Gelegenheit zu weiteren neuen Erkenntnissen und Forschungen zu haben: Er entschied sich, den Kontinent auf dem Amazonas zu durchqueren und anschließend von Cayenne aus nach Frankreich zurückzukehren.
Amazonasreise (1743–1745)

La Condamine gilt als der erste wissenschaftlich gebildete Mann, der den Amazonas in seiner vollen Länge befuhr. Vor ihm hatten seit dem 16. Jahrhundert Spanier (u. a. Francisco de Orellana, Pedro de Ursúa und Lope de Aguirre) und Portugiesen (u. a. Pedro Teixeira) den Amazonas auf der Suche nach Gold, Gewürzen, Macht und Reichtum befahren. Im 17. Jahrhundert waren es insbesondere geistliche Missionare (u. a. Cristobal de Acuna, Samuel Fritz) die sich in den Dschungel vorwagten, um dort indianische Völker zum Christentum zu bekehren. Während also die ersten Reisenden aus wirtschaftlichen, machtpolitischen oder religiösen Motiven auf dem Fluss reisten, waren bei La Condamine zum ersten Mal Forschung und Wissenschaft das Anliegen der Reise. So stand am Ende der Reise in seiner *Relation abrégée d'un voyage ... dans ... l'Amérique* eine Beschreibung des Amazonas aus vorrangig wissenschaftlicher Sicht, die das Abenteuer nahezu gänzlich ausblendete. Für einen Reisenden der Aufklärung ziemte es sich nicht abenteuerlustig zu sein; Rationalität, Präzision und Wissenschaftlichkeit waren die Ideale dieser Zeit, nach denen auch La Condamine seine Reise organisierte und beschrieb. La Condamine machte es sich zur vorrangigen Aufgabe, den Fluss präzise zu kartographieren. Die bis dahin existierenden Karten von Nicolas Sanson (der selbst nie im Amazonas war und auf Grundlage eines Reiseberichts von Cristóbal de Acuña zeichnete) und dem Jesuitenpater Samuel Fritz wiesen zahlreiche Fehler auf und waren ohne Instrumente und Messungen angefertigt worden. La Condamine hingegen nahm genaue astronomische Ortsbestimmungen vor und erstellte so eine äußerst genaue Karte der Amazonasregion, die das zentrale Produkt seiner Reise wurde. Nach der Messung der Erdgestalt folgte so die Messung des Amazonasbeckens durch La Condamine. Doch neben den kartographischen Erkenntnissen sammelte La Condamine auch eine Vielzahl anderer Beobachtungen, die er in seiner „Relation“ festhielt. Unter anderem zu Curare, dem Pfeilgift der Indianer; dem heute sehr bekannten Gummirohstoff Kautschuk; zur Tierwelt (u. a. zum Zitteraal dessen eigenartige (später als elektrisch identifizierte) Schläge La Condamine vor große Rätsel stellten) oder aber den Pocken und der Pockenimpfung. In Cayenne, dem Zielort seiner Amazonasfahrt, stellte er ebenfalls Überlegungen zu einem einheitlichen internationalen Maß auf Grundlage der Länge des Pendels am Äquator an. Am 22. August 1744 verließ La Condamine Cayenne und reist über Surinam und Amsterdam zurück nach Paris, das er am 23. Februar 1745 erreichte.
Rückkehr nach Europa (1745–1774)

Als La Condamine 1745 nach Europa zurückkehrt, ist die Frage, wegen der er 10 Jahre zuvor nach Südamerika aufgebrochen war, längst beantwortet: Die Erde ist an den Polen abgeflacht; das hat Pierre-Louis Moreau de Maupertuis bereits 1737 der Akademie dargelegt und Pierre Bouguer anhand der Messungen am Äquator 1744 bestätigt. Für La Condamine gibt es kein Publikum mehr, um die Erdgestalt in der Académie des Sciences zu debattieren. So entscheidet er sich, die sieben Jahre in Peru gänzlich auszublenken und trägt der Akademie die wissenschaftlichen Ergebnisse seiner Amazonasreise und als Zugeständnis an eine neugierige Leserschaft auch einige Gedanken zu den großen Mythen des Amazonas vor: dem El Dorado, den Muiraquitã und den Amazonen. Sein zugleich erkenntnisreicher und spannender Bericht stößt auf äußerst positive Resonanz in und außerhalb der Wissenschaftsgemeinde und macht La Condamine äußerst berühmt. Langfristig gelingt es ihm so, noch vor seinen beiden Kollegen Bouguer und Godin den Ruhm der Expedition zu ernten. Nach seiner Rückkehr nach Europa widmete sich La Condamine vor allem der Pockenimpfung. Er heiratete im August 1756 seine deutlich jüngere Nichte Charlotte Bouzier d'Estouilly (* ca. 1730). Wegen der engen Verwandtschaft zwischen ihm und seiner Frau beantragte er die päpstliche Einwilligung zur Ehe, die er erhielt. Trotz des Altersunterschiedes und der Kinderlosigkeit scheinen die beiden

eine zufriedene Ehe geführt zu haben, wobei Charlotte d'Estouilly ihren Mann eher wie einen Vater und Freund liebte. La Condamine sprach mehrere Sprachen und korrespondierte mit Intellektuellen aus ganz Europa, unter anderem Johann II Bernoulli aus Basel und Samuel Formey aus Berlin. Er trug weiterhin einige Artikel zur Encyclopédie von Denis Diderot und Jean Baptiste le Rond d'Alembert bei. Mit seinem Jugendfreund Voltaire zerstritt er sich, als Voltaire 1752 in seiner Satire *La Diatribe du Docteur Akakia* seinen großen Freund Maupertuis verspottete und lächerlich machte. Ab diesem Zeitpunkt standen sich die beiden bis zum Ende ihres Lebens feindlich gegenüber. La Condamines großes Ansehen spiegelte sich auch in seiner Zugehörigkeit zu mehreren gelehrten Gesellschaften ganz Europas: Er war Mitglied der Royal Society in London, der Berliner Akademie der Wissenschaften und der Akademien in Sankt-Petersburg und Bologna. Gesundheitlich ging es La Condamine seit seiner Rückkehr zunehmend schlechter. Er litt unter Schwerhörigkeit und zunehmenden Lähmungen infolge einer Krankheit. Seit 1763 war er fast gänzlich gelähmt. Als er von einer neuen Operation hörte, mit der man seine Krankheit behandeln könne, bot er sich als Versuchspatient an, starb allerdings 1774 an den Folgen des Eingriffs.

Einsatz für die Pockenimpfung (1754–1765)

La Condamine war selbst in seiner Jugend an den Pocken erkrankt, einem Leiden, das im 18. Jahrhundert, dem sogenannten „Zeitalter der Pocken“, etwa eine von 14 Personen befiel und das in einem von 6 Fällen tödlich verlief. Ärzte erkannten, dass die Krankheit nur einmal im Leben auftritt und je nach Umständen unterschiedlich verläuft. Aus diesen Erkenntnissen entwickelten sie die Inokulation als eine Frühform der Impfung, bei der die Infektion bewusst und kontrolliert herbeigeführt wurde. Da allerdings teilweise bis dahin gesunde Menschen an den Folgen der Erkrankung durch Inokulation verstarben, war die Methode in Europa unter Medizinern und Wissenschaftlern äußerst umstritten. La Condamine, der in Südamerika Inokulation als äußerst erfolgreiche Praxis bei den Indianern erlebt hatte, setzte sich mit großen Engagement für die Inokulation ein. Er verfasste insbesondere drei Schriften zur Geschichte der Inokulation 1754, 1758 und 1765, die er 1773 zur *Histoire de l'Inoculation* bündelte. Diese waren weniger medizinische Texte als vielmehr eine Sammlung von Berichten erfolgreicher Inokulationen und eine kritische Betrachtung der negativ verlaufenen Erkrankungen (bei der er häufig äußere Umstände oder Fehler der Ärzte als Ursache befand). Dabei schrieb La Condamine für „die sanften Mütter, deren Mut eine Stütze brauchte“ um die Inokulation bei ihren Kindern zuzulassen, wie es nach La Condamines Tod Nicolas de Condorcet ausdrückte.

Eintritt in die Académie française (1760)

La Condamine war nicht nur ein großer Wissenschaftler, sondern auch ein begabter Schriftsteller. Seine schreiberische Tätigkeit fand ihre größte Würdigung in der Aufnahme in die Académie Française im Jahr 1760, die Begrüßungsrede hielt Georges-Louis Leclerc de Buffon. Zu seinen explizit schriftstellerischen Werken gehören *Les Quand* von 1760: eine kritisch-satirische Antwort auf das Theaterstück *Les Philosophes* von Charles Palissot de Montenois; *Le Pain Mollet* von 1765 (veröffentlicht 1768): eine Kurzgeschichte in Versen, in der er Anti-Inokulisten verspottet; sowie eine posthum erschienene Sammlung von Gedichten. Weiterhin ist die 1755 erschienene *Histoire d'une fille sauvage trouvée dans les bois* zu erwähnen, die La Condamine zugeschrieben wird und das Schicksal des „wilden“ Mädchens Marie-Angélique Mémme LeBlanc erzählt, das bis zum 10. Lebensjahr alleine im Wald aufgewachsen sein soll.

Reisen nach Italien (1757) und England (1763)

1757 unternahm La Condamine eine Reise nach Italien. Obwohl er ursprünglich beabsichtigte, dort einen Erholungsaufenthalt aus gesundheitlichen Gründen zu machen, konnte er seine Neugier nicht bremsen und brachte der Akademie eine reiche Ausbeute verschiedener Beobachtungen zurück: Unter anderem stellte er Hypothesen zu den Längen der alten römischen Maßeinheiten an und untersuchte Vulkane, insbesondere den Vesuv und besuchte Pompeji. Seine Ergebnisse fasste er in seinem *Extrait d'un journal de voyage en Italie* für die Akademie zusammen. Auf dieser Reise holte er auch die päpstliche Einwilligung für die Ehe mit seiner Nichte.

1763 trat La Condamine eine weitere Reise an und besuchte das „Mutterland“ der Inokulation: England. Er hielt sich einige Zeit in London auf und traf dort mehrere englische

Gelehrte. Zurück aus England nahmen die Lähmungserscheinungen La Condamines stark zu, sodass diese Reise seine letzte blieb.

Ehrungen

1935 wurde von der Internationalen Astronomischen Union der Mondkrater La Condamine nach ihm benannt, ebenso im November 2002 der Asteroid (8221) La Condamine. Im Februar 1803 war nach ihm bereits eine Gruppe kleiner Inseln des australischen Archipels Laplace als *Ilots La Condamine* benannt worden.

Schriften

Mesure des trois premiers degrés du méridien dans l'hémisphère austral, 1751

Académie des sciences (Auswahl)

Observations mathématiques & physiques, faites dans un voyage du Levant en 1731 & 1732. In: *Histoire de l'Académie des sciences ... 1732*. Paris 1735, S. 295–322.

Nouvelle manière d'observer en mer la déclinaison de l'aiguille aimantée. In: *Histoire de l'Académie ... 1733*. Paris 1735, S. 446–456.

Manière de déterminer astronomiquement la différence en Longitude de deux lieux peu éloignés l'un de l'autre. In: *Histoire de l'Académie des sciences ... 1735*. Paris 1738, S. 1–11.

De la mesure du pendule à Saint-Domingue. In: *Histoire de l'Académie des sciences ... 1735*. Paris 1738, S. 529–544.

Sur l'arbre du Quinquina. In: *Histoire de l'Académie des sciences ... 1738*. Paris 1740, S. 226–243.

Relation abrégée d'un voyage fait dans l'intérieur de l'Amérique méridionale ... In: *Histoire de l'Académie royale des sciences ... 1745*. Paris 1749, S. 391–492.

Extraits des opérations trigonométriques, et des observations astronomiques, faites pour la mesure des degrés du Méridien aux environs de l'Équateur. In: *Histoire de l'Académie des sciences ... 1746*. Paris 1751, S. 618–688.

Nouveau projet d'une mesure invariable, propre à servir de mesure commune à toutes les nations. In: *Histoire de l'Académie des sciences ... 1747*. Paris 1752, S. 489–514.

Mémoire sur l'inoculation de la petite vérole. In: *Histoire de l'Académie des sciences ... 1754*. Paris 1759, S. 615–670.

Extrait d'un Journal de Voyage en Italie. In: Académie Royale des Sciences (Hrsg.): *Mémoires de l'Académie Royale des Sciences ... 1757*. Imprimerie Royale, Paris 1762, S. 336–410 (Digitalisat auf Gallica).

Second mémoire sur l'inoculation de la petite vérole ... 1754 à 1758. In: *Histoire de l'Académie des sciences ... 1758*. Paris 1763, S. 439–482.

Suite de l'histoire de l'inoculation ... depuis 1758 jusqu'en 1765. Troisième mémoire. In: *Histoire de l'Académie des sciences ... 1765*. Paris 1768, S. 505–532.

Levante (1731–1732)

Observations mathématiques et physiques faites dans un voyage de Levant ... Paris 1735. *Tunis, le Bardo, Carthage. Extraits inédits du Journal de mon voyage au Levant (21 mai–6 octobre 1731)*. In: Henri Begouen (Hrsg.): *Revue tunisienne*. Hf. 17, Tunis 1898.

Journal de mon voyage du Levant: [Relation d'] une mission de M. de La Condamine aux Echelles de Barbarie. In: Paul-Emile Schazmann (Hrsg.): *Revue maritime*. Paris 1937.

Voyage au Levant-Alger: Le Voyage de La Condamine à Alger (1731). In: Marcel Emerit (Hrsg.): *Revue africaine*. (ZIP; 12,7 MB), Bd. XCVIII, Alger 1954, S. 354–381.

Südamerika (1735–1745)

Relation abrégée d'un voyage fait dans l'intérieur de l'Amérique méridionale ... Paris 1745.

*Lettre à Madame *** sur l'émeute populaire excitée en la ville de Cuenca ...* Paris 1746.

Journal du voyage fait par ordre du Roi à l'Équateur servant d'introduction historique à la mesure des trois premiers degrés du méridien. Imprimerie Royale, Paris 1751 (manioc.org).

Mesure des trois premiers degrés du méridien dans l'hémisphère austral, tirée des observations de MM. de l'Académie Royale des Sciences, envoyés par le Roi sous l'Équateur. Imprimerie Royale, Paris 1751 (Digitalisat auf Gallica).

Relation abrégée d'un voyage fait dans l'intérieur de l'Amérique méridionale, depuis la côte de la Mer du Sud, jusqu'aux côtes du Brésil & de la Guyane, en descendant la rivière des Amazones, par M. de La Condamine, de l'Académie des Sciences, avec une carte du

Maragnon, ou de la riviere des Amazones, levée par le même. Nouvelle édition augmentée de la Relation de l'emeute populaire de Cuença au Pérou, et d'une lettre de M. Godin des Odonnais, contenant la relation du voyage de Madame, Godin, son épouse, &c. Jean-Edme Dufour, Philippe Roux, Maastricht 1778 (manioc.org).

Mémoire sur une résine élastique, nouvellement découverte à Cayenne. In: Mémoires de l'Académie Royale. Paris 1751.

Mesure des premiers trois degrés du méridien dans l'hémisphère austral. Paris 1751.

Supplément au Journal historique du voyage à l'équateur Paris 1752.

Inokulation und Pockenimpfung

Mémoire sur l'inoculation de la petite vérole. Paris 1754.

Second mémoire sur l'inoculation ... Paris 1759.

Réponse de M. La Condamine au défi de M. Gaillard. s.l. 1759.

Lettres de M. La Condamine à M. Daniel Bernoulli. s.l. 1760.

Lettres de M. de La Condamine à M. le Dr. Maty sur l'état présent de l'inoculation en France. Paris 1764.

Mémoires pour servir à l'histoire de l'inoculation de la petite vérole ... Paris 1768.

Histoire de l'inoculation de la petite vérole ... Paris 1773.

Varia

Lettre critique sur l'éducation. Paris 1751.

Histoire d'une jeune fille sauvage trouvée dans les bois ... Paris 1755.

Les Quand: adressés à M. Palissot et publiés par lui même. s.l. 1760.

Discours prononcés dans l'Académie française ... à la réception de M. La Condamine. Paris 1761.

Le Pain Mollet. s.l. 1768.

Nouveaux délassemens de M. de Voltaire. Lausanne 1773.

Lettre de M. L. C. à M. Grouber de Groubentail, sur son ouvrage intitulé, La finance politique, réduite en principe & en pratique, pour servir de système général en finance. Paris 1775.

Choix des poésies de Pezai, Saint-Péravi et La Condamine. Paris 1810, S. 277-312.

Achille Le Sueur (Hrsg.): *La Condamine, d'après ses papiers inédits. Amiens 1910.*



Alexander Gordon Laing (* 27. Dezember 1793 in Edinburgh; † 26. September 1826 in Araouane, Mali) war ein britischer Afrikaforscher.

Biographie

Laing war Sohn eines Schuldirektors. Er trat 1813 als Ensign der *York Light Infantry Volunteers* in die British Army ein, wurde 1815 zum Lieutenant befördert und 1817 zum *2nd West India Regiment* versetzt. 1822 wechselte er als Captain zum *Royal African Colonial Corps*. Er war seither in Sierra Leone stationiert und betätigte sich bei der geografischen Erkundung des Landes. Er nahm 1823/24 am Ersten Aschanti-Krieg teil und wurde 1824, nur für Afrika, zum Major befördert.

1824 kehrte er nach England zurück und bereitete dort eine Expedition zur Erkundung des afrikanischen Hinterlandes vor. Er verließ England im Februar 1825 und heiratete am 16. Juli 1825 in Tripolis Emma Warrington, die Tochter des dortigen britischen Konsuls. Am 13. August 1826 erreichte er von Tripolis kommend Timbuktu. Er war der erste Europäer, der nachweislich die sagenumwobene Handelsmetropole betrat. In der Stadt genoss er den Schutz des geistlichen Führers der Kunta-Mauren, aber auf dem Rückweg nach Marokko wurde er am 26. September 1826 in Arouane ermordet, wobei nie wirklich geklärt werden konnte, ob es sich um die Tat fanatischer Muslime oder einfach nur um einen Akt von Straßenräuberei handelte.

Laings Papiere blieben lange verschwunden. Lediglich Briefe, die seine Anwesenheit in Timbuktu bewiesen, gelangten nach Tripolis. Als drei Jahre später der Franzose René Caillié behauptete, er sei, als arabischer Pilger verkleidet, in Timbuktu gewesen, und eine umfangreiche Reisebeschreibung veröffentlichte, wurde er von britischer Seite bezichtigt, er habe nie Timbuktu betreten. Bis ins 20. Jahrhundert wurde immer wieder unterstellt, René Caillié habe sich mit Hilfe des französischen Konsuls im marokkanischen Mogador oder in Tripolis in den Besitz der Unterlagen gebracht und sie für sein Buch ausgeschlachtet.

Literatur

Alexander Gordon Laing: *Travels in the Tinamee, Kooronko and Sootina Countries in Western Africa*. London 1825.

Albert Adu Boahen: *Britain, the Sahara and the Western Sudan 1788-1861*. Oxford 1964 (wichtiges Werk über die Geschichte der Saharaforschung, mit ausführlichem Kapitel der Expedition Laings).

Anthony Sattin: *The Gates of Africa. Death, Discovery, and the Search for Timbuktu*. New York 2003 (über die ersten Forschungsreisen nach Timbuktu, vor allem Mungo Park, Alexander Gordon Laing und René Caillié, mit ausführlichen Literaturhinweisen) ISBN 0-312-33643-8.

E.W. Bovill: *Missions to the Niger*. Band 2, Cambridge 1963 (Briefe und Dokumente zu Alexander Gordon Laing).

Thomas Stangl: *Der einzige Ort*. Graz 2004 und München 2006 (Roman über die Reisen René Cailliés und Laings nach Timbuktu).



Sir **James Lancaster** (* um 1554 in Basingstoke, Hampshire; † 6. Juni 1618 in London) war ein englischer Seefahrer, Politiker und Pionier der englischen Bemühungen um das spätere Britisch-Indien.

Zu Beginn des Jahres 1591 begann James Lancaster mit drei Schiffen von Plymouth aus seine erste Ostindien-Fahrt. Diese Expedition war die erste englische Mission in diese Seegebiete überhaupt. Die Expedition erreichte Table Bay nahe dem heutigen Kapstadt am 1. August, verlor am 12. September ein Schiff, lief im Februar 1592 den Hafen von Sansibar an, umschiffte die Südspitze Indiens (Kanyakumari) im Mai und erreichte die Malaiische Halbinsel im Juni. Später erkundete die Expedition Ceylon, wo die Besatzung die Heimreise durchsetzen konnte. Die Heimfahrt war desaströs und Lancaster konnte 1594 lediglich 25 Mann wieder nach England bringen. Im selben Jahr leitete Lancaster ohne größeren Erfolg eine militärische Expedition nach Pernambuco im heutigen Brasilien.

1600 wurde er mit dem Kommando der ersten Flotte der Englischen Ostindien-Kompanie betraut. Die Flotte begann ihre Mission Ende April 1601. John Davis nahm als Steuer- mann an der Fahrt teil. Lancaster wurde von Königin Elisabeth I. zum offiziellen Unterhändler mit den ostindischen Herrschern ernannt. Die Flotte erreichte am 1. November das Kap der Guten Hoffnung, im April 1602 die Nikobaren und später Aceh und andere Gebiete Sumatras, Bantam und die Molukken. Im September 1603 kehrte die Flotte heim. Die Reise war sowohl in diplomatischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht äußerst erfolgreich. Lancaster wurde für seine Verdienste auf dieser Mission am 2. Oktober 1603 zum Knight Bachelor („Sir“) geschlagen.

Bis zu seinem Tod im Jahre 1618 blieb Lancaster ein einflussreicher Führer der *Kompanie*. Unter seiner Leitung wurden weitere wichtige Expeditionen sowohl nach Indien als auch bei der Suche nach der Nordwestpassage durchgeführt. William Baffin benannte 1616 den Lancastersund im Nordwesten der Baffin Bay nach ihm. Zudem ist er Namensgeber für den Lancaster Hill in der Antarktis.

Literatur

Lancaster, Sir James. In: *Encyclopædia Britannica*. 11. Auflage. Band 16: *L – Lord Advocate*. London 1911, S. 147



John Lander (* 29. Dezember 1806 in Truro, Cornwall; † 6. November 1839 in London) war ein englischer Afrikaforscher.

Lander, der das Handwerk des Buchdruckers erlernt hatte, war der jüngere Bruder des Afrikaforschers Richard Lemon Lander. Diesen begleitete er 1830–1831 auf dessen zweiter Expedition nach Westafrika, welche die Forschungen Hugh Clappertons vollenden und den Lauf des Nigers klären sollte.

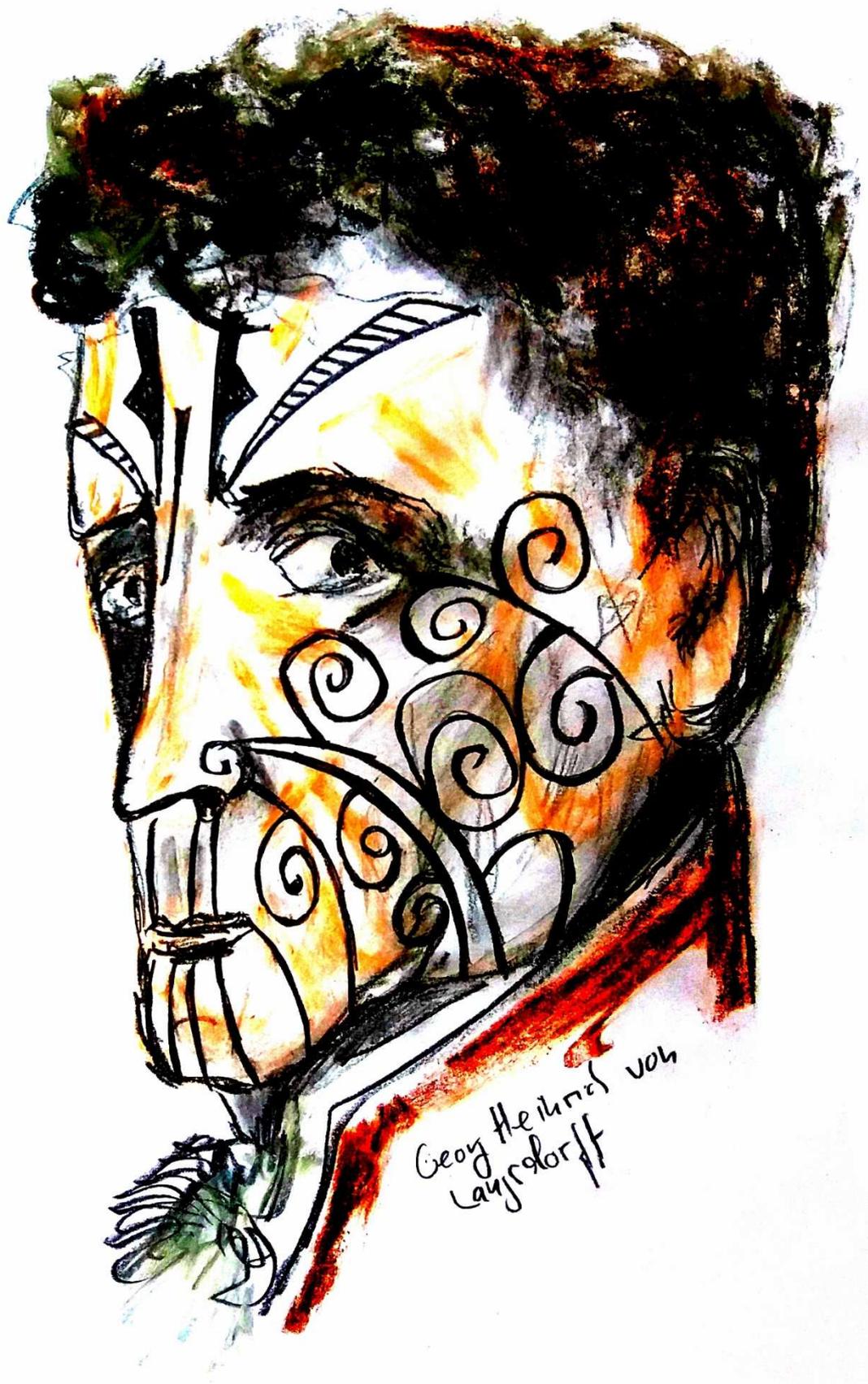
Am 22. März 1830 landeten sie in Badagry, Nigeria, und folgten dem Niger von Bussa bis zum Golf von Guinea, reisten dann – dem Fluss folgend – 160 km weit ins Inland hinein und erforschten schließlich den Benue und das Nigerdelta. Damit war der Verlauf des Niger endgültig entdeckt und den jahrtausendealten Mythen, die sich wegen der Halbmondform des Flusses gebildet hatten, ein Ende bereitet. 1831 kehrten die Reisenden nach England zurück. Die beiden Brüder wurden vom britischen König William IV. zur Audienz nach Windsor Castle geladen und in Truro errichtete man ihnen zu Ehren eine große Gedenksäule.

John Lander kehrte, im Gegensatz zu seinem Bruder Richard, nie wieder nach Afrika zurück. Er nahm eine Arbeitsstelle beim Zoll an und starb 1839 an den Folgen einer Infektion, die er sich während der Expedition zum Niger zugezogen hatte.



Richard Lemon Lander (* 8. Februar 1804 in Truro, Cornwall; † 6. Februar 1834 auf Fernando Póo) war ein englischer Afrikaforscher.

Er wurde in Cornwall geboren, wo sein Vater eine Gaststätte namens *Fighting Cocks* unterhielt. Unter den Kunden des Pubs waren häufig Seefahrer und Matrosen, deren abenteuerliche Erzählungen vermutlich der Grund dafür waren, dass Lander bereits im Alter von neun Jahren nach London lief, um als Diener bei den Forschungsreisenden der damaligen Zeit Anstellung zu finden. Hierbei war er so erfolgreich, dass er mit nur elf Jahren auf eine lange Reise um die Westindischen Inseln zurückblicken konnte. Seine eigentliche Forschungsarbeit begann Lander als Diener des schottischen Forschers Hugh Clapperton, den er im Auftrag John Barrows 1825 auf eine Reise nach Westafrika begleitete. Die Expedition hatte zum Ziel gehabt, den Verlauf des Nigers zu erkunden, schlug jedoch aufgrund zahlreicher Krankheiten und Todesfälle fehl. Clapperton selbst starb am 13. April 1827 nahe Sokoto, Nigeria, und Lander blieb als einziger Überlebender zurück. Im Juli 1828 kam er nach einer beschwerlichen Heimreise wieder in England an. In den folgenden zwei Jahren veröffentlichte Lander zwei Werke: *Journal of Richard Lander from Kano to the Sea Coast* und *Records of Captain Clapperton's Last Expedition to Africa, with the Subsequent Adventures of the Author*. 1830 brach Lander wieder nach Westafrika auf – diesmal begleitet von seinem jüngeren Bruder John. Am 22. März 1830 landeten sie in Badagry, Nigeria, und folgten dem Niger von Bussa bis zum Golf von Guinea, reisten dann – dem Fluss folgend – 160 Kilometer weit ins Inland hinein und erforschten schließlich den Benue und das Nigerdelta. Damit war der Verlauf des Niger endgültig entdeckt und den jahrtausendealten Mythen, die sich wegen der Halbmondform des Flusses gebildet hatten, ein Ende bereitet. 1831 kehrten die Reisenden nach England zurück, wo Lander sein *Journal of an Expedition to Explore the Course and Termination of the Niger* veröffentlichte. Die beiden Brüder wurden vom britischen König William IV. zur Audienz nach Windsor Castle geladen und in Truro errichtete man ihnen zu Ehren eine große Gedenksäule. Bereits 1832 trat Lander erneut die Reise nach Westafrika an. Diese Expedition wurde von Macgregor Laird und einer Reihe Liverpoolscher Kaufleute organisiert, die sich vom Handel auf dem Niger große Gewinne versprochen und eine Handelsniederlassung an der Mündung des Benue gründen wollten. Das Projekt wurde jedoch dadurch erschwert, dass zahlreiche Mitreisende an Fieber erkrankten und starben. Die Gruppe schaffte es nicht, Bussa zu erreichen und wurde schließlich in Kämpfe mit afrikanischen Volksstämmen verwickelt, wobei Richard Lander eine Schussverletzung am Oberschenkel erlitt. Er schaffte es noch, die Küste zu erreichen, erlag aber schließlich auf der Insel *Fernando Póo* (heute Bioko) seinen Verletzungen. Der Mondkrater Lander wurde 1976 nach ihm benannt.



Freiherr **Georg Heinrich von Langsdorff** (auch *Langsdorf*, russisch auch *Grigori Iwanowitsch Langsdorf*, Григорий Иванович Лангсдорф; * 18. April 1774 in Wöllstein, Rheinhessen; † 29. Juni 1852 in Freiburg im Breisgau) war ein deutsch-russischer Arzt,

Naturforscher und Forschungsreisender. Sein offizielles botanisches Autorenkürzel lautet „Langsd.“ Georg Heinrich von Langsdorffs Geburtsort Wöllstein lag im damaligen Herzogtum Nassau-Usingen. Sein Vater, Johann Gottlieb Emil, war Oberamtmann in Lahr und zuletzt Vice-Kanzler am Cassationshof des Großherzogtums Baden in Bruchsal. Die Familie hatte von dem Adelsprädikat, das ihr seit 1375 zukam, keinen Gebrauch gemacht; mehrere Mitglieder der Familie, unter diesen auch Georg Heinrich, erneuerten aber ihren Adelsstand durch persönliche Verdienste oder durch die besondere Gunst ihrer Landesherrn. Langsdorff besuchte die Schule zu Buchweiler im Elsass und das Gymnasium in Idstein. In Göttingen nahm er das Studium der Medizin auf und schloss es bereits 1797 als 23-Jähriger mit der Promotion ab. Danach begleitete er den Prinzen Christian August von Waldeck-Pyrmont (1744–1798) nach Lissabon und trat nach dem Tod des Prinzen 1801 als Arzt in den Dienst der Hilfstruppen in dem Feldzug gegen Spanien ein. Nach dem Frieden von Amiens im März 1802 kehrte er nach Deutschland zurück. 1803 wurde er zum korrespondierenden Mitglied der Göttinger Akademie der Wissenschaften gewählt. Durch die in Deutschland gewonnenen Kontakte zu russischen Wissenschaftlern nahm er an der Krusensternschen Expedition nach Russisch-Amerika und Japan mit dem Segelschiff *Nadeschda* teil. Seine Eindrücke und Erlebnisse aus der Forschungsreise hielt er in seinen zweibändigen *Bemerkungen auf einer Reise um die Welt in den Jahren 1803 bis 1807* fest. Sie erschienen im Jahre 1812 in Frankfurt am Main. Im Band 1 werden die Eindrücke als Teilnehmer der russischen Weltumsegelung unter Adam Johann von Krusenstern (1770–1846) geschildert. Seine Berichte gehören zu den frühesten und besten wissenschaftlichen Quellen über dieses Gebiet. Die Bücher enthalten viele Tafeln mit anschaulichen Illustrationen (unter anderem auch die erste Ansicht von San Francisco).

Nach seiner Rückkehr wurde er Hofrat und Adjunkt bei der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in Sankt Petersburg. Ab 1813 fungierte Langsdorff neben seiner wissenschaftlichen Tätigkeit als russischer Generalkonsul in Brasilien. 1822 segelte er mit 90 angeworbenen Auswanderern, mit dabei auch der Zweiraderfinder Karl Drais als Landmesser, zu seinem Landgut Mandioca in der Nähe von Rio de Janeiro. Dieses Landgut hatte er 1816 erworben und wollte es zu einem Mustergut ausbauen und die Kolonisation fördern. Auf diesem Landgut waren unter anderem auch die beiden bayerischen Naturwissenschaftler Spix und Martius im Jahre 1817.

1824 bis 1828 unternahm Langsdorff eine mehrjährige Brasilien-Expedition, an der mehrere Zoologen und Botaniker teilnahmen. Zeitweise beteiligten sich auch die Maler Johann Moritz Rugendas und Hercule Florence an dieser Expedition. Nach vielen Schwierigkeiten und Abenteuern musste er, lebensgefährlich erkrankt und geistig verwirrt, die Expedition abbrechen. Er litt an Gehirntypus und Malaria.

1830 ist Langsdorff mit seiner Familie nach Deutschland zurückgekehrt und lebte zunächst in Baden-Baden und dann in Freiburg. Langsdorff starb 1852 in Freiburg, nachdem er sich nach seiner Brasilien-Expedition nie wieder vollständig erholt hatte. Seine handschriftlichen Berichte, Tagebücher und Illustrationen zu dieser Expedition sind im Staatsarchiv der Akademie der Wissenschaften in St. Petersburg verwahrt. In Brasilien sammelte Langsdorff Insekten, Vögel und Pflanzen. Von Langsdorff erstbeschriebene Arten werden in der biologischen Nomenklatur mit der Abkürzung „Langsd.“ versehen. Bereits 1808 war er zum korrespondierenden Mitglied der Mathematisch-physikalischen Klasse der Bayerischen Akademie der Wissenschaften ernannt worden, 1823 folgte seine Ernennung zum auswärtigen Mitglied.

Einer seiner Söhne war Georg von Langsdorff, der sich an der Revolution 1848 beteiligte und später für die Prophylaxe in der Zahnheilkunde wirkte.

Ehrungen

Die Pflanzengattung *Langsdorffia* Mart. ist nach ihm benannt worden. Ferner wurden die Moosarten *Mittenothamnium langsdorffii* Hook. und *Thamniopsis langsdorffii* Hook. zu seinen Ehren benannt. Coenraad Jacob Temminck widmete im 1821 den Namen der Brustband-Fadenelfe (*Discosura langsdorffi*).^[5] Auch ein Tukan, der Langsdorffarassari (*Selenidera reinwardtii langsdorffii* Wagler, 1827) wurde nach Langsdorff benannt.^[6] In seinem Geburtsort Wöllstein erinnert der Name einer Straße an den Wissenschaftler. Werke

Bemerkungen auf einer Reise um die Welt in den Jahren 1803 bis 1807, 2 Bände, Frankfurt am Main 1812 (Digitalisat; auch Gekürzte Version als E-Text)
Bemerkungen über Brasilien. Mit gewissenhafter Belehrung für auswandernde Deutsche, Heidelberg 1821 (Digitalisat bei der SUB Göttingen)

Literatur

- Hans Becher: *Georg Heinrich Freiherr von Langsdorff in Brasilien. Forschungen eines deutschen Gelehrten im 19. Jahrhundert*. Reimer, Berlin 1987, ISBN 3-496-00849-0.
- D. E. Berthels, Boris N. Komissarow, Tamara I. Lysenko: *Materialien der Brasilien-Expedition 1821-1829 des Akademiemitgliedes Georg Heinrich Freiherr von Langsdorff. Vollständige wissenschaftliche Beschreibung*. Reimer, Berlin 1979.
- Andreas W. Daum: *German Naturalists in the Pacific around 1800. Entanglement, Autonomy, and a Transnational Culture of Expertise*. In: Hartmut Berghoff, Frank Biess, Ulrike Strasser (Hrsg.): *Explorations and Entanglements: Germans in Pacific Worlds from the Early Modern Period to World War I*. Berghahn Books, New York 2019, S. 79–102 (englisch).
- Michael C. Frank: *Kulturelle Einflussangst. Inszenierungen der Grenze in der Reiseliteratur des 19. Jahrhunderts*. Transcript, Bielefeld 2006, ISBN 3-89942-535-9.
- Georg Christoph Hamberger (Begr.), Johann Georg Meusel (Bearb.): *von Langsdorff (Georg Heinrich)*. In: Johann Samuel Ersch (Hrsg.): *Das Gelehrte Teutschland, oder Lexicon der jetzt lebenden teutschen Schriftsteller. Achtzehnter Band*. Meyer, Lemgo 1821, S. 482. (Digitalisat)
- Friedrich Ratzel: *Langsdorff, Georg Heinrich Freiherr von*. In: *Allgemeine Deutsche Biographie (ADB)*. Band 17, Duncker & Humblot, Leipzig 1883, S. 689 f.
- Rudolf Ritter: *Georg Heinrich (von) Langsdorff. Der Weltumsegler. 1774–1852*. In: *Geroldsecker Land*. 32. Jg. 1990, S. 42–60.
- Christel Seidensticker: *Es könnte das Paradies nicht schöner sein. Mit Langsdorff in Brasilien*. In: *Geroldsecker Land*. 51. Jg. 2009, S. 113–120.
- Ignazius Urban: *Biographische Skizzen II : 2. Georg Heinrich v. Langsdorff (1774-1852) und 3. Ludwig Riedel (1790-1861)*. W. Engelmann, Leipzig 1894. [1]
- Hans-Erhard Lessing: *Automobilität – Karl Drais und die unglaublichen Anfänge*. Maxime-Verlag, Leipzig 2003.
- kleine Biografie des Georg Heinrich Freiherr von Langsdorff
- Dieter Strauss: *Der grüne Baron: Georg Heinrich von Langsdorff, der Humboldt Brasiliens, und seine Expedition von Rio de Janeiro zum Amazonas 1822-1829*. Lang, Frankfurt am Main 2012, ISBN 978-363-16365-2-7.
- Ernst Heinrich Kneschke: *Neues allgemeines Deutsches Adels-Lexicon im Vereine mit mehreren Historikern herausgegeben. Fünfter Band*. [Kalb – Loewenthal.], Leipzig 1864 online in der Google-Buchsuche
- Coenraad Jacob Temminck: *Nouveau recueil de planches coloriées d'oiseaux: pour servir de suite et de complément aux planches enluminées de Buffon (Tafel 66, Figur 2 & Text)*. Band 4, Lieferung 11. Legras Imbert et Comp., Straßburg 1821 (biodiversitylibrary.org).
- Johann Georg Wagler: *Systema Avium*. Sumtibus J. G. Cottae, Stuttgart, Tübingen 1827 (biodiversitylibrary.org).



Dmitry Yakovlevich Laptev (Russian: Дмитрий Яковлевич Лаптев) (1701 - 31 January [O.S. 10 January] 1771) was a Russian Arctic explorer and Vice Admiral (1762).

The Dmitry Laptev Strait is named in his honor and the Laptev Sea is named in honor of him and his cousin, and fellow Arctic explorer, Khariton Laptev.

Dmitry Laptev was born in the village of Bolotovo, near Velikie Luki, in 1701. A year earlier his cousin Khariton Laptev was born in nearby Bolotovo. He and his cousin were some of the first students at the School of Mathematics and Navigational Sciences in Saint Petersburg, established by Peter the Great. After graduation, he quickly moved up naval ranks and became a ranking naval officer on a number of different vessels.

Arctic exploration

Dmitry Laptev was a lieutenant in the Navy assigned to the Second Kamchatka Expedition in 1735 under Vitus Bering. With the death of the head of the *Yakutsk* captain Vasili Pronchishchev in 1736, Bering appointed Laptev to be the head of the *Yakutsk* crew and chart the coast of the Arctic Ocean from the Lena River eastward. With permission from Bering, Laptev returned to Saint Petersburg for the winter. A second attempt the next year similarly failed to reach the eastern fleets of the expedition.

In 1739, Laptev was the commander of an expedition to chart the Anadyr region in the far east of the continent. The expedition went poorly at first and the *Yakutsk* became trapped by ice very quickly. That winter the crew, led by Laptev, were the first Russians to live amongst the indigenous population of the lower Indigirka River. Villagers from Russkoye Ustye provided crucial food, assistance, and even moved the ship to open water when spring came. Although sea travel never yielded much, Laptev and the crew provided significant mapping of the areas, often through overland treks and expeditions.

After the expedition, he continued his military service in the Baltic Fleet. Laptev was promoted to Vice Admiral rank in 1762, and retired the same year.

Legacy

A cape in the delta of the Lena River and a strait between the Bolshoy Lyakhovsky Island and Asian mainland bear his name. The Laptev Sea is also named after Dmitry Laptev and his cousin, and arctic explorer, Khariton Laptev.



Carl Anton Larsen (* 7. August 1860 in Østre Halsen, Norwegen; † 8. Dezember 1924 im Rossmeer, Antarktis) war ein norwegischer Walfänger und Antarktisforscher. 1904 gründete er den Ort Grytviken auf Südgeorgien.

Nach dem Besuch der Schule fuhr er mit 14 Jahren zur See und war 1895 Kapitän eines Walfängers. Als Kapitän der *Jason* leitete er von 1892 bis 1894 eine Expedition in die Antarktis, die von der Hamburger Firma Woltereck & Robertson finanziert wurde. Auf dieser Expedition entdeckte er unter anderem die Robertson-Insel und die Robbeninseln. Vom Rande der Antarktischen Halbinsel mitgebrachte Fossilien höherer Pflanzen bewiesen, dass in Antarktika früher ein wärmeres Klima geherrscht hatte.

Später war er der Kapitän der *Antarctic*, mit der die Schwedische Antarktisexpedition unter Otto Nordenskjöld 1901 bis 1903 in die Antarktis gelangte. Das Schiff wurde im Weddellmeer vom Eis zerdrückt und sank. Die Mannschaft musste auf der Paulet-Insel unter schwierigsten Bedingungen überwintern.

1904 gründete Carl Anton Larsen in Buenos Aires die erste antarktische Walfanggesellschaft *Compañía Argentina de Pesca S.A.* (deutsch: Argentinische Fischereigesellschaft-AG) mit argentinischem, norwegischem und britischem Kapital, die von Grytviken auf Südgeorgien operierte.

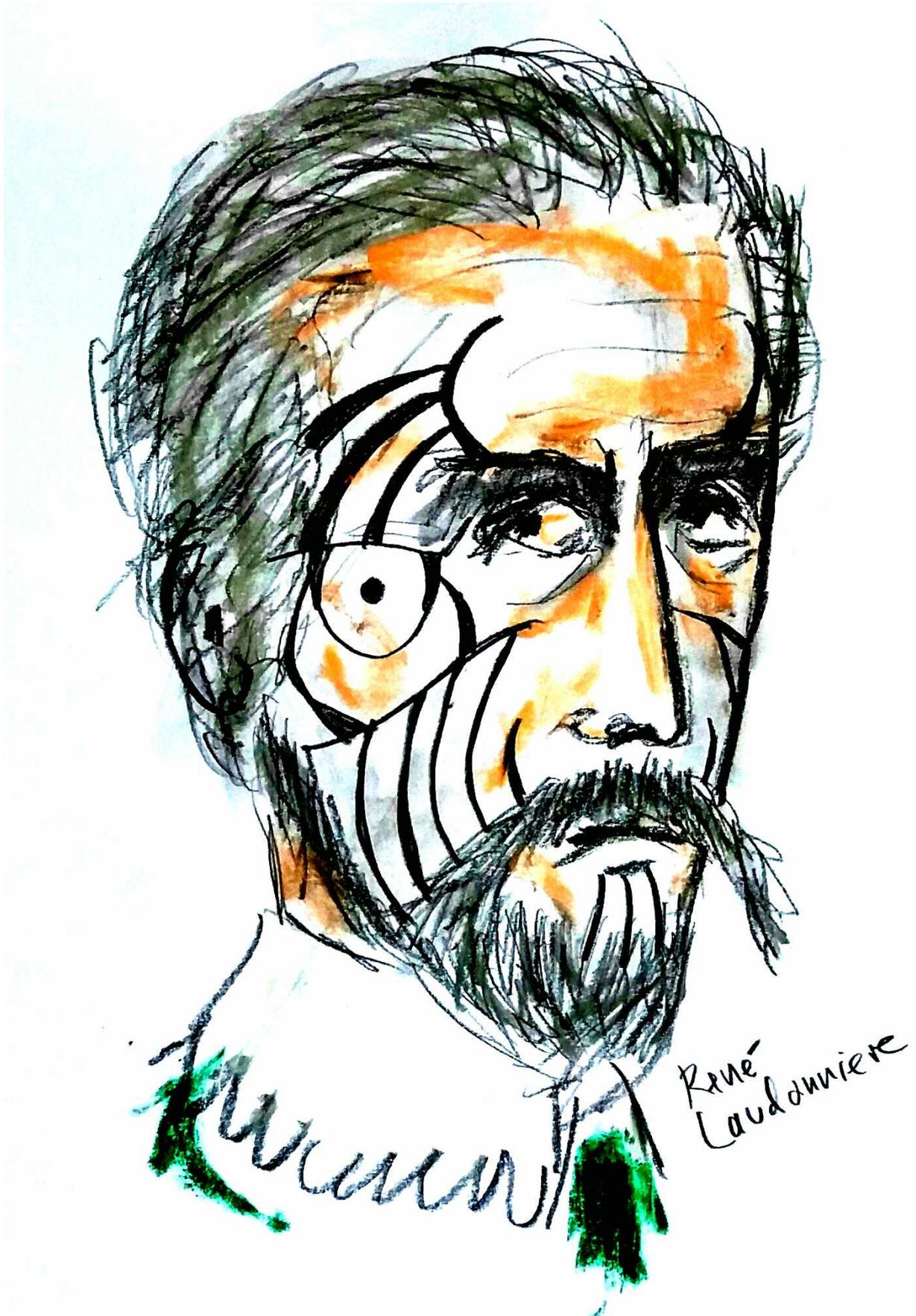
Auf sein Betreiben wurde 1913 eine norwegisch-lutherische Kapelle in Grytviken errichtet.

1923 setzte er das erste Walfang-Fabrikschiff, die *Sir James Clark Ross*, in der Antarktis ein. Bis zu einer Gesetzesänderung um 1931 waren zahlreiche Ausländer für die Gesellschaft tätig, unter anderen der deutsche Kapitän Otto Kraul.

Das an der Ostküste der Antarktischen Halbinsel gelegene Larsen-Schelfeis wurde nach ihm benannt, ebenso wie der Larsen-Gletscher und Mount Larsen im ostantarktischen Viktorialand, Mount Larsen auf der Morrell-Insel im Archipel der Südlichen Sandwichinseln sowie der Larsen-Kanal, das Larsen Inlet und die Larseninsel. Auch der Larsen Point, eine Landspitze an der Nordküste Südgeorgiens, trägt seinen Namen. Seine Tochter Margit Larsen (1891–1990) heiratete 1913 den deutschen Arzt und Forschungsreisenden Ludwig Kohl (1884–1969), beide trugen den Familiennamen Kohl-Larsen.^[4]

Literatur

Ian B. Hart: *Pesca: the history of Compañía Argentina de Pesca Sociedad Anónima of Buenos Aires: an account of the pioneer modern whaling and sealing company in the Antarctic*, Aidan Ellis, 2001, ISBN 978-0-85628-299-7.



René Laudonnière wurde in Poitou geboren, wurde Hugenotte und begleitete 1562 Jean Ribault auf seiner ersten französischen Floridaexpedition. 1564 kam Laudonnière als

Kommandant einer zweiten Expedition abermals nach Florida und errichtete am Südufer des St. Johns River Fort Caroline im von ihm im Juli 1564 als Vallé de Laudonnière bezeichneten Tal. Der Stützpunkt wurde von Indianern angegriffen, und die Siedler wollten gerade meutern, als Sir John Hawkins vorbeikam und Laudonnière Lebensmittel und ein Schiff verkaufte (1565). Kurz darauf kam auch Ribault nach Florida; er brachte den Befehl für Laudonnière mit, nach Frankreich zurückzukehren, um sich gegen verschiedene Vorwürfe zu verteidigen. Noch ehe Laudonnière abreisen konnte, wurde die Siedlung von Spaniern unter Pedro Menéndez de Avilés angegriffen und zerstört. Laudonnière gelangte als einer der wenigen, die dem Blutbad entgingen, 1566 nach Frankreich. Sein Bericht „Histoire notable de la Floride“ erschien 1586.



William Lawson (* 2. Juni 1774 in Finchley, Middlesex in England; † 16. Juni 1850 in Parramatta in New South Wales in Australien) war ein Entdeckungsreisender, Siedler und Leutnant der britischen Kolonialarmee. Teilweise wird er in Australien aufgrund seiner

Qualifikation für den eigentlichen Führer der historischen Entdeckungsreise im Jahre 1813 durch die Blue Mountains gehalten. Lawson war ein Kind schottischer Eltern und lebte in Kirkpatrick, ging in London zur Schule und wurde im Juni 1799 Mitglied des New South Wales Corps. Sydney erreichte er im November 1800 und wurde bald darauf zur Garnison auf die Norfolk Island ab-kommandiert, wo er Sarah Leadbeater heiratete. 1806 kam er zurück, wurde zum Leutnant ernannt und diente als Kommandant von Newcastle (Australien) bis zum Jahr 1809. Wie auch andere Offiziere der britischen Kolonialarmee der damaligen Zeit interessierte er sich für Landeigentum. Um 1807 erwarb er ein kleines Stück Land bei Concord und 1810 erweiterte er seinen Landbesitz auf 1,5 km². Politik, Entdeckungsreisen und Landbesitz. Er war beteiligt am Widerstand gegen Kolonialregierungen, wie im Jahre 1807 gegen die von D'Arcy Wentworth und gegen Gouverneur William Bligh mit John Macarthur in der so genannten Rum Rebellion im Jahre 1808. In der regierungslosen Zeit nach dieser Rebellion hielt Lawson zu George Johnston und erhielt als Dank dafür 2,02 km² Land. 1810 musste er als Zeuge zum Prozess gegen Johnston nach England reisen. Lawson war nicht besonders in der *Rum Rebellion* engagiert und er kam deshalb bereits im Januar 1812 nach Sydney zurück und bekleidete anschließend einen Posten als Leutnant in der *New South Wales Veterans Company*. Wegen seines loyalen Verhaltens wurde er von Gouverneur Lachlan Macquarie wieder in den staatlichen Dienst übernommen. Diese Zeit nutzte Lawson zum Aufbau seiner so genannten *Veteran Hall*, einem Gebäude im frühen Kolonialstil mit 40 Räumen. Entdeckungsreisen. 1813 bot Gregory Blaxland ihm und William Charles Wentworth an, ihn auf der Suche nach einer Route durch die Blue Mountains zu begleiten (Blaxland-Expedition). Seine Ausbildung zum Entdecker in England machten Lawson zu einem wertvollen Mitglied dieser Expedition. Seine exakten Berichte und Aufzeichnungen über Entfernungen und Reisezeiten waren die Voraussetzungen zum erfolgreichen Bau der späteren Straße durch die Blue Mountains. Für die erfolgreiche Erkundung erhielten die drei Entdecker je 4,05 km² Land (1000 Acres) im Westen der Great Dividing Range. Lawson wählte Land am Campbell River, unweit von Bathurst. Im Jahre 1819 wurde er zum Kommandanten der neuen Siedlung von Bathurst ernannt, wo er bis 1824 diente. Von Bathurst aus unternahm Lawson drei wenig erfolgreiche Entdeckungsreisen auf der Suche nach dem Weg zu den Liverpool Plains. Es gelang ihm jedoch, das Gebiet von Mudgee für die landwirtschaftliche Nutzung zu erkunden. Lawson schrieb die Entdeckung des Cudgegong River zwar James Blackman zu, wies aber darauf hin, dass er selbst Mudgee entdeckt habe und 16 Kilometer weiter als Blackman vorgedrungen sei. Lawson war erfolgreich bei der Erkundung und Besiedlung weiterer Gebiete Australiens. Er trieb als erster im Juli 1814 Rinder durch die Blue Mountains. Lawson begleitete im Jahre 1819 die Entdeckungsreise des Franzosen Louis de Freycinet, an der Naturwissenschaftler und Botaniker beteiligt waren. Im September 1822 entdeckte er das Kohlevorkommen im Westen der Great Dividing Range bei Hartley Vale. Um seine Ländereien wirtschaftlicher zu nutzen, importierte er Merinoschafe und Schafe, Kurzhorn-Rinder und Vollblut-Pferde aus England.

Erwerb von Landbesitz - Lawson erwarb große Ländereien im Mudgee-Distrikt: 24,28 km² auf dem Westufer des Cudgegong, wo er eine Niederlassung am Bombira Hill baute. Dieser Ort wurde das Zentrum seiner landwirtschaftlichen Aktivitäten. Weitere große Ländereien besaß er mit 101,17 km² am Talbragar River, 24,28 km² bei Bathurst, 12,14 km² in Roxburgh, 6,07 km² um Springwood bei Veteran Hall und weitere 647,50 km². Im Jahre 1824 ging er zurück zur Veteran Hall. Nachdem seine Frau im Alter von 47 Jahren am 14. Juli 1830 starb, verbrachte er seine Zeit ausschließlich auf Veteran Hall, um seine Söhne Nelson und William beim Aufbau und der Entwicklung ihrer australischen Farmen zu unterstützen.

Gesellschaftliches Engagement - Er unterstützte die Presbyterian Church in Sydney und Parramatta. Er war Stadtrat und von 1843 bis 1848 Mitglied in dem erstmals gewählten Parlament für die Region Cumberland Plain in New South Wales. Zuerst stand er bei verschiedenen Anlässen in Opposition zur Regierung und gegen die Politik von Wentworth. Er unterstützte auch die Siedler nicht, die Land zu günstigeren Preisen erwerben wollten. Möglicherweise wurde er deshalb im Jahre 1848 nicht wieder ins Parlament gewählt.



Henry Leavenworth (December 10, 1783 – July 21, 1834) was an American soldier active in the War of 1812 and early military expeditions against the Plains Indians. He

established Fort Leavenworth in Kansas, and named after him is the city of Leavenworth, Kansas, Leavenworth County, Kansas, and the Leavenworth Penitentiary.

Early life and education - He was born at New Haven, Connecticut, a son of Col. Jesse and Catharine (Conklin) Leavenworth. Soon after his birth his parents became alienated and his father moved with the children to Danville, Vermont, where he was educated. He then read law with General Erastus Root of Delhi, New York; and upon being admitted to the bar formed a partnership with his preceptor which lasted until 1812.

Military career - War of 1812 - Leavenworth was commissioned as a captain in the 25th U. S. Infantry in April 1812, shortly before the outbreak of the War of 1812. In August 1813 he was promoted to major of the 9th Infantry. He was wounded at the Battle of Niagara on July 25, 1814, and the following November was brevetted to the rank of colonel.

Post war - After the war, he then served in the New York State Assembly, in 1816, and then he went to Prairie du Chien as Indian agent, and on February 10, 1818, was made lieutenant-colonel of the Fifth U. S. Infantry. In 1820 he began constructing Fort St. Anthony from the *Cantonment New Hope* stockade.

Later career - In 1823, he led U.S. Army troops in the Arikara War, the first U.S. military expedition against a Great Plains Indian nation. While on duty in the West he built several military posts, one of which was Fort Leavenworth, Kansas, established May 8, 1827 as *Cantonment Leavenworth*, now one of the leading military establishments of the country. In 1825 he was made brigadier-general by brevet. In 1834 he commanded the United States Regiment of Dragoons during its expedition from Fort Gibson, Indian Territory to the Wichita Mountains. The artist George Catlin was also in this expedition, and wrote of Leavenworth's death. They hoped to meet and open formal relations among the United States and the Comanche, Kiowa, and Wichita (tribe) peoples.

Death - General Leavenworth died in the Cross Timbers, Oklahoma, in the Indian Territory, July 21, 1834, of either sickness or an accident while buffalo-hunting; while leading an expedition against the Pawnee and Comanche. His regiment erected a monument at Cross Timbers; he was first buried in Delhi, with his remains later reinterred at Fort Leavenworth National Cemetery.

Marriages - He was married three times, first to Elizabeth Eunice Morrison, with whom he had two children, and divorced, then to Electa Knapp, who died within the year, then to Harriet Lovejoy, with whom he had another child. Lake Harriet in Minneapolis is named for Harriet Lovejoy.

His son Jesse Henry Leavenworth was also a military careerist.

Legacy

In addition to Fort Leavenworth, Kansas, Leavenworth County, Kansas, the Leavenworth Penitentiary, Henry Leavenworth Elementary School, and Leavenworth Street in Omaha are named after him. The United States Disciplinary Barracks (USDB) at Fort Leavenworth is commonly called "Leavenworth".

Dates of rank

Captain, 25th Infantry - 25 April 1812

Major, 9th Infantry - 15 August 1813

Brevet Lieutenant Colonel - 5 July 1814

Brevet Colonel - 25 July 1814

Major, 2nd Infantry - 17 May 1815

Lieutenant Colonel, 5th Infantry - 10 February 1818

Lieutenant Colonel, 6th Infantry - 1 October 1821

Brevet Brigadier General - 25 July 1824

Colonel, 3rd Infantry - 16 December 1825



Miguel López de Legazpi (* 1502 in Zumarraga, Guipúzcoa; † 20. August 1572 in Manila, Philippinen) auch bekannt als *El Adelantado* (Der Gouverneur) und *El Viejo* (Der Alte) war ein spanischer Conquistador, der im Jahr 1565 die philippinischen Inseln erforschte.

Leben

Geboren im Jahre 1502 war Miguel López de Legazpi der jüngste Sohn des Ehepaares Don Juan Martínez und Elvira Gurruchategui. Er kam in einer wohlhabenden Familie zur Welt und wuchs in der Kleinstadt Zumárraga in der baskischen Provinz Guipúzcoa in Spanien auf.

Zwischen 1526 und 1527 arbeitete Legazpi als Ratsmitglied für die städtische Regierung seiner Heimatstadt. Im Jahre 1528, als Hernán Cortés die ersten Siedlungen in Mexiko errichtete, wanderte Legazpi nach Neuspanien aus, um ein neues Leben zu beginnen. Dies lag am Tod seiner Eltern und an seiner Unzufriedenheit mit den älteren Geschwistern, die das ganze Vermögen ihrer Eltern erbten. In Tlaxcala (Mexiko) arbeitete er zusammen mit Juan Garcés und dessen Schwester Isabel Garcés. Später heiratete Legazpi Isabel und zeugte mit ihr neun Kinder. Isabel starb in der Mitte der fünfziger Jahre des sechzehnten Jahrhunderts.

Von 1528 bis 1559 arbeitete Legazpi beim Finanzdepartement und Zivilstandsamt von Mexiko-Stadt. Im Jahre 1564 wurde er vom Vizekönig Luis de Velasco beauftragt, eine Expedition im pazifischen Ozean zu führen. Er sollte die Gewürzinseln finden, die vorher schon von Ferdinand Magellan und Ruy López de Villalobos in den Jahren 1521 und 1543 entdeckt worden waren.

Die Expedition wurde im Auftrag von Philipp II. durchgeführt, nach ihm wurden auch die Inseln benannt. Der Vizekönig starb noch im Juli des gleichen Jahres, aber die Real Audiencia und Legazpi führten die Vorbereitungen für die Expedition weiterhin durch. Am frühen Morgen des 21. November 1564 legte Legazpi mit fünf bewaffneten Schiffen in Begleitung von 500 Soldaten vom Hafen Barra de Navidad in Jalisco ab.

Ankunft auf den Philippinen

Legazpi und seine Männer segelten 93 Tage auf dem Pazifik und landeten schließlich im Frühjahr 1565 auf den Marianen, wo sie ihre Schiffe mit Proviant auffüllten. Dies geschah im Konflikt mit den Chamorro.

Legazpi und seine Truppen landeten am 13. Februar 1565 an den Ufern der heutigen philippinischen Insel Cebu. Nach einem kurzen Kampf mit der indigenen Bevölkerung verließen sie Cebu und segelten auf die benachbarten Inseln Leyte und Camiguin. Am 16. März 1565 trieben die Schiffe Legazpis an die Küste von Bohol. Dort erhielten Legazpi und seine Mannschaft Gewürze und Gold, nachdem er die Einheimischen davon überzeugt hatte, dass sie keine Portugiesen waren. Er schloss einen Blutsvertrag mit dem Häuptling Datu Sikatuna als Zeichen der Freundschaft zwischen den beiden Völkern. Legazpi und seine Männer segelten am 27. April 1565 nach Cebu zurück und zerstörten das Dorf von Rajah Tupas. Auf den Trümmern dieses Dorfes gründeten die Spanier ihre ersten Siedlungen mit den Namen *Villa del Santísimo Nombre de Jesús* (Dorf im heiligen Namen Jesus) und *Villa de San Miguel* (Dorf des heiligen Michael).

Im Jahr 1567 trafen 200 spanische und mexikanische Truppen im Auftrag des spanischen Königs in Cebu ein, gründeten eine Stadt und errichteten den Hafen Fuerza de San Pedro. Von diesem Hafen aus handelten sie mit Mexiko und schützten sich dabei vor den Revolten der Einheimischen.

Im Jahr 1568 schickte Legazpi einen seiner Männer nach Spanien, damit er einen ausführlichen Report über die Fortschritte auf den Philippinen anfertigen konnte. Bei der Eroberung Manilas blieb Legazpi selber aus gesundheitlichen Gründen und wegen seines fortgeschrittenen Alters auf Cebu zurück. Als er schließlich vom Reichtum in Manila hörte, sandte er Leutnant Martín de Goiti und Kommandant Juan de Salcedo in den Norden, um dieses Gebiet zu erforschen.

Die Eroberung Manilas

Im ausgehenden Jahr 1569 verließen 300 spanische Soldaten, Kavalleristen und einige Indios unter der Leitung von Martín de Goiti die Insel Cebu und begaben sich auf eine Expedition, um den nördlichen Teil der Visayas-Inseln zu erforschen. Sie erforschten die Inseln Panay und Mindoro. Sie gerieten dabei in Konflikt mit chinesischen Händlern und Piraten. Goiti und Salcedo besiegten die Chinesen schließlich und gründeten auf diesen Inseln die ersten spanischen Siedlungen.

Am 8. Mai 1570 erreichten die Spanier Manila und gingen an der Manilabucht an Land. Die Spanier waren von der Größe des Hafens beeindruckt. Goiti und seine Soldaten wurden von den muslimischen Bewohnern freundlich empfangen. Sie kampierten

schließlich einige Wochen dort und täuschten dem muslimischen König Rajah Sulayman ein Bündnis vor. Sie gaben dem König vor, dass sie nur vorübergehend in Manila bleiben wollten, was aber ihren tatsächlichen Absichten nicht entsprach. Rajah Sulayman seinerseits war schon mit Rajah Matanda von Sapa und dem Lakandula von Tondo verbündet.

Am 24. Mai 1570, nach zahlreichen Schlachten zwischen den zwei Gruppen, marschierten die spanischen Truppen zu den muslimischen Siedlungen in Tondo. Die schwer bewaffneten Spanier besiegten schließlich die muslimischen Einheimischen und eroberten anschließend das Gebiet um Manila.

Im gleichen Jahr kamen immer mehr Verstärkungen auf den Philippinen an und forderten schließlich Legazpi auf, Cebu zu verlassen. Er nahm 250 Soldaten und 600 einheimische Krieger mit, um die Regionen von Leyte und Panay zu erforschen. Im folgenden Jahr folgte Legazpi Goiti und Salcedo nach Manila, nachdem er hörte, dass die Stadt erobert worden war.

In Manila schloss er einen Friedenspakt mit den muslimischen Räten Rajahs Sulayman, Matanda und Lakandula. Die Muslime und die Spanier einigten sich darauf, einen Stadtrat aus zwei Bürgermeister, 12 Räten und einem Sekretär aufzubauen. Legazpi stellte schließlich am 24. Juni 1571 eine dauerhafte Niederlassung her und gründete die Festung Intramuros. Er erklärte Manila zum Hauptsitz der spanischen Regierung im westlichen pazifischen Ozean.

Mit Hilfe von Augustinern und Franziskanern stellte er eine Regierung auf den Inseln her. Er wurde der erste Gouverneur der Philippinen und missionierte die Einheimischen zum katholischen Glauben. Die, die sich ihm widersetzen, wurden gequält und getötet. Denen, die auf seiner Seite waren, wurde ähnlich wie in Lateinamerika Großgrundbesitz (*encomiendas*) zugesprochen.

Die letzten Jahre

Legazpi regierte die Kolonie ein Jahr lang, bevor er 1572 in Manila an einer Herzinsuffizienz starb. Er starb verarmt und hinterließ nur eine Handvoll Pesos, die er während der Zeit seiner Entdeckungen erhalten hatte. Legazpi wurde in der Kirche San Agustín in Intramuros beigesetzt.

Bis zum Tod Legazpis waren die Regionen von Luzon, Visayas und Teile des Nordens von Mindanao unter spanischer Hand. Für die nächsten 256 Jahre waren die Philippinen eine Kolonie Neuspaniens (heute Mexiko).

Briefe an den spanischen König

Während seiner letzten Jahre schrieb Legazpi dem spanischen König Philipp II. einige Briefe über seine Entdeckungen. Diese Briefe sind heute im Archivo General de Indias in Sevilla zu sehen.



Friedrich Wilhelm Ludwig Leichhardt (* 23. Oktober 1813 in Sabrodt (später Ortsteil von Trebatsch, heute von Tauche), Mark Brandenburg, Preußen; † vermutlich 1848 in Zentralaustralien) war ein deutscher Entdecker, Zoologe, Botaniker und Geologe.

Leichhardt kam 1842 nach Australien, wo er sich der Erforschung der Fauna, Flora und Geologie des damals noch weitestgehend unbekanntes Kontinents widmete. Bis in die 1840er Jahre war das Innere Australiens noch nicht erkundet worden. Erschlossen waren der größte Teil von New South Wales mit dem heutigen Victoria, die Küstengebiete von Queensland bis nach Brisbane und schmale Randgebiete an den Küsten von South Australia und Western Australia, in nördlicher Richtung bis etwa zur Pilbara-Region. Tasmanien war bereits kolonisiert. An der Nordküste des australischen Kontinents gab es nur wenige Niederlassungen, darunter die Militärstation Port Essington. Leichhardt unternahm drei Expeditionen. Auf seiner ersten Expedition von 1844 bis 1845 gelang ihm die erste Durchquerung von Queensland bis nach Port Essington im Northern Territory. Da er in seinen Tagebüchern das neu entdeckte Gebiet, Klima und Wetter, die Tier- und Pflanzenwelt sowie die Aborigines umfänglich beschrieb, ermöglichte er nachfolgende Erkundungen und Besiedlungen. Seine zweite Expedition von 1846 bis 1847 sollte vom Osten Australiens bis an den Swan River in Western Australia führen; sie scheiterte nach fünf Monaten. Als er dieses Vorhaben 1848 wiederholen wollte, blieben er und seine Expeditionsmannschaft im Outback verschollen. In Australien ist Leichhardt sehr bekannt, da er im Geschichtsunterricht behandelt wird. Sein offizielles botanisches Autorenkürzel lautet „Leichh.“.

Australien

Auf seiner Schiffsreise lernte Leichhardt den Harfenspieler Stephen Marsh, der später in Sydney eine Karriere als Musiker einschlug, und seine Familie kennen, bei denen er anschließend wohnte. Später wohnte er in Sydney im Haus des britischen Offiziers (*barrack master*) Robert Lynd, eines 24-jährigen Junggesellen. In Sydney bewarb er sich auf die vakante Stelle des Direktors des Botanischen Gartens von Sydney und als Landvermesser. Beide Bewerbungen wurden abgelehnt. Auf Einladung des Schafzüchters Walter Scott reiste Leichhardt im September 1843 mit einem Dampfschiff nach Newcastle am Hunter River. Von dort unternahm er alleine erste Erkundungen zu Fuß und zu Pferd in mehreren Etappen über insgesamt etwa 4000 Kilometer und sammelte erste Erfahrungen in der Wildnis. Er kam bis in die Liverpool Range und später auch zu Fuß bis zum Mount Royal. Er reiste auch in das Gebiet der etwa 100 Kilometer nördlich liegenden Moreton Bay. Seine letzten Ausritte führten in die Darling Downs und an den Condamine River. Anfang 1844 kehrte er wieder nach Sydney zurück, wo er seine erste Expedition vorbereitete.

Erste Expedition (1844–1845)

Nach Sydney zurückgekehrt, stellte Leichhardt fest, dass die Bereitschaft gestiegen war, eine Forschungsreise in den Norden Australiens zu finanzieren, obwohl die öffentliche Meinung dazu gespalten war. Leichhardt besaß keine eigenen Mittel zur Durchführung einer Expedition und war auf Spenden angewiesen. Deshalb musste er auf aufwendige und teure Gerätschaften wie Kochapparat und Barometer zur Bestimmung der Geländehöhen verzichten und hatte lediglich einen Sextanten, Chronometer, tragbaren Kompass und ein kleines Thermometer sowie eine australische Landkarte von Aaron Arrowsmith dabei. In Sydney wählte Leichhardt fünf Expeditionsteilnehmer aus und nach ihrer Ankunft mit einem Dampfer in Brisbane weitere vier. Unter den zehn Teilnehmern waren der Naturforscher John Gilbert, John Roper, der Botaniker James Snowden Calvert, der Sträfling William Phillips, der fünfzehnjährige John Murphy, der Entdeckungsreisende Christopher Pemberton Hodgson, der afroaustralische Koch Caleb sowie die eingeborenen Fährtensucher Charley Fisher und Harry Brown. Gilbert galt aufgrund seiner Expeditionserfahrungen im Outback als zweiter Expeditionsleiter, war allerdings nicht mit allen Entscheidungen von Leichhardt einverstanden. Mit 17 Pferden, 16 Mast- und Zugoachsen und Hunden begann die Forschungsreise in den Outback in dem kleinen Ort Jimbour, einem Außenposten der Zivilisation im damaligen Queensland. Schon kurz danach erkannte Leichhardt, dass er seine Mannschaft wegen zu geringer Verpflegung reduzieren musste, und schickte zwei Teilnehmer zurück. Diese Maßnahme reichte nicht aus, sodass er später die Verpflegungsrationen kürzen musste. Aufgrund fehlender Erfahrungen in der Führung einer Expedition geriet Leichhardt bereits zu Beginn in Auseinandersetzungen, die darin gipfelten, dass die beiden Aborigines eigene Wege gingen. Als er Charley zur Rede stellte, erhielt er Faustschläge ins Gesicht. Daraufhin verwies er beide des Lagers. Anschließend waren sie reuig. Er nahm sie wieder auf, vor allem auch, weil

sie für die Fährtsuche nicht zu ersetzen waren. Leichhardt interessierte sich für die Geologie Australiens, entdeckte ein Kohlevorkommen in Queensland und entnahm Gesteinsproben. In einer seiner Proben wurden Korallen entdeckt, die nach ihm benannt wurden. Er und Gilbert untersuchten unbekannte Fische, Frösche, Schlangen und Eidechsen. Nicht nur diese, sondern auch Klima- und Wetterbeobachtungen hielt er in seinem Reisetagebuch fest, das er an den Abenden niederschrieb. Gilbert und Leichhardt sammelten Pflanzen, präparierten Vögel und Eidechsen. Wegen des Verlusts von Transporttieren und des Platzbedarfs zum Transport von Wildbret mussten jedoch gegen Ende der Expedition große Teile der Sammlungen aufgegeben werden. Die Expedition traf auf zahlreiche Stämme der Aborigines und Leichhardt notierte Angaben über ihre Lebensweise, Ernährung und Werkzeuge. Die Kontaktaufnahme war allerdings erschwert, da Leichhardt keine Gastgeschenke mitgenommen hatte und nur Gebrauchsgegenstände übergab. Für diese interessierten sich die Aborigines aber nicht. Bei einem Überfall kam Gilbert zu Tode und zwei Expeditionsteilnehmer wurden erheblich verletzt, wobei Roper ein Auge verlor. Leichhardt entdeckte Gebirgsketten, Flüsse und Berge und benannte sie nach seinen Begleitern, seinen Freunden und nach den Unterstützern und Geldgebern der Expedition. Darunter sind beispielsweise die Lynd Range, der Mount Nicholson und Mount Phillips, Roper River, Burdekin River, Gilbert River, Calvert River und die Brown Lagoon. Am 17. Dezember 1845 erreichten die sieben Expeditionsteilnehmer mit ihren Pferden und einem Ochsen ihr Expeditionsziel Port Essington (bei Darwin). Als sie am 29. März 1846 mit dem Schiff in Sydney ankamen, wurde ihnen ein feierlicher Empfang bereitet. Zu ihrer Unterstützung wurden 1500 Pfund gesammelt und der Gouverneur George Gipps bewilligte den Teilnehmern für ihre Leistungen 1000 Pfund zum eigenen Gebrauch. Auf seiner ersten Expedition, die ihn über 4.800 Kilometer von Queensland in das Northern Territory geführt hatte, war Leichhardt die Entdeckung einer Ost-Nord-Route durch den australischen Kontinent gelungen.

Die preußisch exakten Aufzeichnungen, niedergeschrieben in seinem Reisebericht *Tagebuch einer Landreise in Australien von Moreton Bay nach Port Essington während der Jahre 1844 und 1845*, halfen Abenteurern und Siedlern, das Neuland zu erobern. Seine Publikation erschien 1847 in London in englischer Sprache und 1851 in deutscher Übersetzung in Halle. Im April 1847 wurde Leichhardt neben Charles-Xavier Rochet d'Héricourt (1801–1854) der jährliche Preis der Pariser geographischen Gesellschaft für die bedeutendste geographische Entdeckung verliehen. Bereits einen Monat später, am 24. Mai desselben Jahres, wurde ihm die Fördermedaille der Royal Geographical Society in England für das „gesteigerte Wissen über den großen Kontinent Australien“ verliehen, welches er mit seiner ersten Expedition vermehrt hatte. Übergeben wurde der Preis, in Abwesenheit von Leichhardt, an seinen Jugendfreund William Nicholson in London.

Zweite Expedition (1846–1847)

Bereits vor dem Ende der ersten Expedition hatte Leichhardt Pläne gemacht, den australischen Kontinent von Ost nach West zu durchqueren, um den Swan River über Land zu erreichen. Vom Swan River aus wollte er der Nordwestküste folgen und von dort aus Port Essington erreichen. Am 1. Oktober 1846 begann die Expedition mit der Abreise von Sydney nach Port Stephens. Von dort aus reisten die Männer auf dem Landweg in die Darling Downs weiter. Die gesamte Expeditions Mannschaft bestand mit Leichhardt aus neun Personen: Heinrich Boecking, Daniel Bunce, Hovenden Hely, John Frederick Mann, James Perry, Henry Turnbull und den Aborigines Harry Brown und Woommai (Jimmy). Am 10. Dezember brach die Mannschaft von der Gogg-Schafstation mit 14 Pferden, 16 Mauleseln, 40 Rindern, 270 Ziegen, 90 Schafen und 4 Hunden zu ihrer Forschungsreise auf. Das Weiterkommen wurde durch monatelange Regenfälle behindert. Am 5. März 1847 erreichten die Männer nur unter großen Schwierigkeiten den Zusammenfluss von Comet und Mackenzie River. Das Gelände war morastig, das Wetter schwülheiß. Fliegen und Moskitos plagten sie. Fast die gesamte Mannschaft erkrankte an Fieber, einschließlich Leichhardt. Zwischen Leichhardt und den übrigen Expeditionsteilnehmern gab es von Beginn an unterschiedliche Auffassungen. Am 30. April legte John Mann im Namen der Mannschaft Leichhardt nahe, die Expedition aufzugeben. Leichhardt weigerte sich. Anschließend gingen weitere Tiere verloren. Leichhardt scheiterte letztlich an der Einstellung der Expeditions Mannschaft und den Krankheiten. Er gab am 7. Juni auf und

erreichte am 23. Juli wieder die Darling Downs. Auf dem Schiff *Tamar* kehrte er schließlich am 9. Oktober nach Sydney zurück.

Dritte Expedition (1848-?) - 1848 wagte Leichhardt einen weiteren Versuch, eine Landroute nach Perth zu finden. Diese Forschungsreise sollte zwei bis drei Jahre dauern. Leichhardt fuhr mit seiner Mannschaft am 4. Dezember 1847 erneut auf einem Schiff von Sydney nach Port Stephens. Im Februar 1848 brach er mit August Classen, Arthur Hentig, Donald Stuart, Kelly und den Aborigines Womma und Billy mit 7 Pferden, 20 Mauleseln und 50 Rindern von den Darling Downs über Mount Abundance zur *Macpherson's Station* auf, die die Expeditionsteilnehmer Anfang April erreichten. Sie hatten Mehl, Tee, Salz, Munition und ein Gemeinschaftszelt dabei. Vom 3. April 1848 datiert die letzte Nachricht von Leichhardt, ein Schreiben an seinen Freund Lynd in Sydney. Am 5. oder 6. April 1848 verließ die zweite Swan-River-Expedition die *Macpherson's Station* in nördlicher Richtung. Seither fehlt von den Expeditionsteilnehmern jede verwertbare Spur.

Suche nach Leichhardt - 1852 startete eine Suchexpedition unter der Leitung von Hovenden Hely, die lediglich einen Lagerplatz und einen Baum, markiert mit einem „L“ über einem „XVA“, fand. Diese Expedition wurde vom Gouverneur von New South Wales finanziert. Erneut gab dieser im Jahr 1855 Augustus Gregory den Auftrag, eine Suchexpedition unter Begleitung von Ferdinand von Mueller zum Swan River auszurichten. Die Expedition sollte vom geplanten Endpunkt der Expedition aus nach Spuren von Leichhardt suchen. Sie kam bis ins Gebiet des Roper River und des Carpentariagolfs. Eine weitere Expedition von Gregory von 1858 blieb ebenso ohne konkrete Ergebnisse über den Verbleib von Leichhardt. John McDouall Stuart, ein australischer Entdecker, stieß auf einer seiner Expeditionen in den 1860er Jahren nördlich der Simpsonwüste „auf Fußspuren eines Weißen, Abdrücke von Pferdehufen und eine von Einheimischen bewohnte Hütte mit Grasdach. So etwas hatte er bei den Aborigines noch nie gesehen.“

Im Jahr 1869 startete John Forrest eine weitere Expedition, die ebenfalls erfolglos verlief. 1871 wurden von einem Polizeioffizier Grabstätten, darunter Sattelzeug und dergleichen, südlich des Mulligan River gefunden, die allerdings nicht genauer untersucht wurden. 1874 behauptete der ehemalige Sträfling Andrew Hume, dass er 1867 den deutschen Expeditionsteilnehmer und Leichhardts Verwandten Classen getroffen habe. Er konnte dies aber nicht weiter belegen. Über 100 Jahre gingen australische Behörden allen erfolgversprechenden Hinweisen auf Leichhardts Verbleib nach und finanzierten Expeditionen. 1938 wurde der Ethnologe Charles Mountford von der Regierung von South Australia beauftragt, mit einem Team nach Spuren von Leichhardts Expedition zu suchen, da im Norden des Staates in der Nähe der *Mount Dare Station* Relikte gefunden worden waren. Von diesen nahm man an, dass sie von der Expedition stammen könnten. Doch es war eine falsche Spur.

1953 fand die bislang letzte Suchexpedition statt. Im Jahr 2006 authentifizierten australische Wissenschaftler eine kleine Kupferplatte mit Leichhardts Namen. Diese Platte war ursprünglich von einem Aborigine in der Nähe von Sturt Creek in Western Australia entdeckt worden. Als die Platte gefunden wurde, war sie am Schaft eines teilweise verbrannten Gewehres angebracht, das an einem Baob-Baum hing. Dieser Baum war mit dem Buchstaben „L“ markiert. Die Kupferplatte ist jetzt Teil der Sammlung des National Museum of Australia. Dort wird die Forschungslage zu Leichhardts Verschwinden wie folgt resümiert: „Viele Theorien sind über die Jahre entwickelt worden, um zu erklären, wo Leichhardt starb: Die meisten von ihnen schlussfolgern, dass er irgendwo in der Nähe der Simpsonwüste umkam.“

Leichhardts Tagebuch *An Overland Expedition* als literarisches Werk und völkerkundliche Quelle

Leichhardts Tagebuch wurde nach Abschluss seiner ersten Reise im Jahr 1847 in London und 1851 in deutscher Sprache veröffentlicht. Es enthält die Reisebeschreibung mit vielen Beschreibungen von Pflanzen, Naturphänomenen usw. in Tagebuchform. Als Naturwissenschaftler benutzt Leichhardt einen nüchternen Schreibstil, der jedoch immer wieder reflektierende Teile enthält. Er ist damit einer der Entdecker, die auch literarisch wahrgenommen werden. In seinem Tagebuch beschreibt er beispielsweise, wie er ungewollt eine einheimische Frau und ihr Kind verscheuchte. Er – obwohl doch im europäischen Sinne der Entdecker – empfindet sich als Eindringling in fremdes Gebiet und

das zu einer Zeit, als in anderen Landesteilen aufgrund der Rechtsfigur der „Terra nullius“ Aborigines wegen des Betretens von Farmen (Trespassing) bestraft wurden. Während seiner gesamten Reise, berichtet er, habe er Aborigines in relativ kurzen Abständen getroffen. Dabei berichtet er von ihrer außergewöhnlichen Fähigkeit, sich im Busch zurechtzufinden und wieder zu bestimmten Plätzen zurückzukehren, und attestiert ihnen ein fotografisches Gedächtnis. Mit den Eingeborenen wird Essen getauscht. Kleidung, Waffen und Nahrung der Aborigines werden immer wieder beschrieben. Auch nach dem Angriff von Aborigines auf das Camp der Reisenden ändert sich die Haltung Leichhardts zu den Aborigines nicht. Die beiden an der Reise beteiligten Aborigines sind gute Jäger, und Leichhardt sowie die anderen gewöhnen sich schnell an einheimisches Essen. Sein Verhältnis zu den beiden ist bevormundend, er nennt sie „My two blacks“, jedoch erkennt er die spezifischen Begabungen seiner beiden schwarzen Mitreisenden an.

Schriften

Ludwig Leichhardt, Franz Braumann (Hrsg.): *Die erste Durchquerung Australiens 1844–1846*. Neu bearbeitet nach seinen Tagebüchern, mit einer Einführung und einem Nachweis versehen. Stuttgart 1983, ISBN 3-522-60230-7

Ludwig Leichhardt, Hans Damm: *Ins Innere Australiens, Die erste Durchquerung von Brisbane zur Nordküste*.

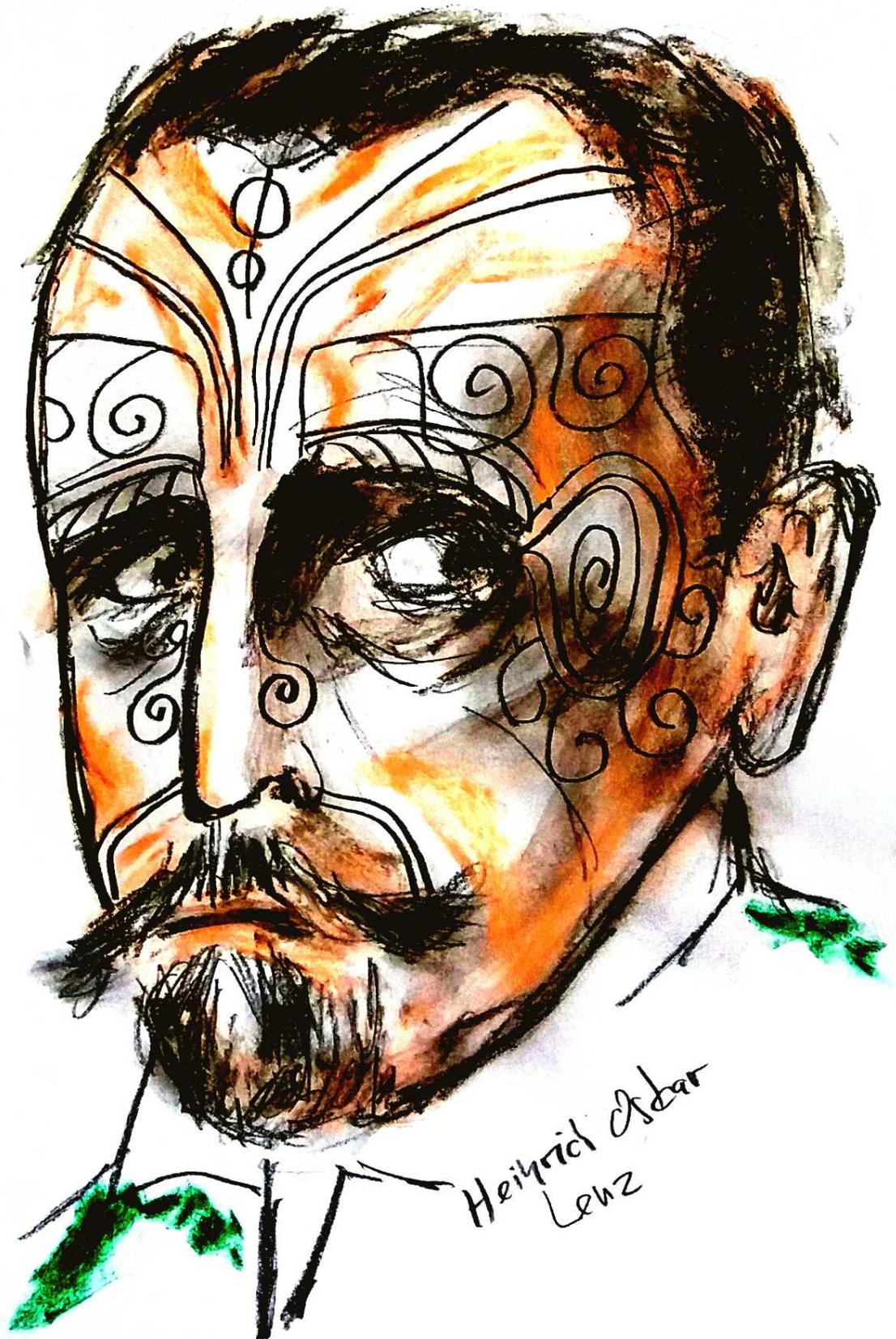
Ludwig Leichhardt: *Tagebuch einer Landreise in Australien von Moreton-Bay nach Port Essington während der Jahre 1844 und 1845*.

Ludwig Leichhardt: *Beiträge zur Geologie von Australien*. Halle 1855 (Hrsg. H. Girard).

Ludwig Leichhardt: *Dr. Ludwig Leichhardt's Briefe an seine Angehörigen*. Hrsg. im Auftrage der Geographischen Gesellschaft in Hamburg von G. Neumeyer und Otto Leichhardt. Mit einem Anhang: G. Neumayer. *Dr. Ludwig Leichhardt als Naturforscher und Entdeckungsreisender*.

Ludwig Leichhardt, Karl Helbig + Hans Joachim Schlieben (Hrsg.): *Schicksal im australischen Busch. Vorstoß in das Herz eines Kontinents*.

The letters of F. W. Ludwig Leichhardt, Collected and newly translated by M. Aourousseau. 3 Bände, Cambridge, University Press, 1968. (The Hakluyt Society, Second Series, No. 133–135).



Heinrich Oskar Lenz (* 13. April 1848 in Leipzig; † 2. März 1925 in Sooß) war ein deutsch-österreichischer Afrikaforscher, Mineraloge und Geologe.

Leben und Wirken

Lenz, Sohn eines Schuhmachers, absolvierte das Leipziger Nicolaigymnasium. Ab 1866 studierte er an der Universität Leipzig Mineralogie und Geologie und wurde dort 1870 zum Dr. phil. promoviert. 1870 ging er nach Wien als Lehrer an ein Privatinstitut; 1872 trat er als Volontär in die *k.k. Geologische Reichsanstalt* ein, wo er noch im selben Jahr, verbunden mit der österreichischen Staatsbürgerschaft, definitiv angestellt wurde. Er kartierte südliche und östliche Gebiete von Österreich-Ungarn. 1874–77 war er, in Wien beurlaubt, als Forschungsreisender im Dienste der in Berlin ansässigen *Deutschen Gesellschaft zur Erforschung Äquatorial-Afrikas* in der französischen Kolonie Gabun, wo er hauptsächlich in der Umgebung des Flusses Ogowe arbeitete. Lenz musste jedoch die Expedition wegen Krankheit sowie der Weigerung seiner *schwarzen Begleiter*, noch weiter zu gehen, abbrechen. Auf dem Rückweg begegnete er Pierre Savorgnan de Brazza, der die Untersuchung des Ogowebeckens vollendete. Von 1877 bis 1879 beteiligte er sich im Dienstauftrag der Reichsanstalt als *Sections-Geologe* an den Landesaufnahmen in Ostgalizien (Gebiet Stryj, Bolechiw, Halytsch) mit denen auch mehrfach prähistorische Ausgrabungen verbunden waren.

Größere Erfolge brachte seine zweite Reise, 1879–80. Eine von Lenz angeführte Expedition durchquerte erstmals die Sahara von Marokko an den Senegal; Hauptaugenmerk der Reise waren geologische Studien, vor allem die in Nordwestafrika vermuteten Eisenerzvorkommen. In Timbuktu wurde Lenz, der für den Sohn des Afrikaforschers Heinrich Barth gehalten wurde, am 1. Juli 1880 freundlich empfangen, obwohl die allgemeine Stimmung in der Karawanenstadt wegen der französischen Vorstöße vom Senegal und von Algerien aus in Richtung Niger aufgeheizt und latent fremdenfeindlich war. Lenz, der sich, entsprechend gekleidet, als (muslimischer) türkischer Arzt ausgab, und seine Begleiter hatten weitgehend unbehelligt reisen können, doch beteiligte sich der Forscher nach seiner Rückkehr nach Europa besonders aggressiv an der anti-islamischen Agitation, die eine koloniale Inbesitznahme Nord- und Westafrikas ideologisch rechtfertigen sollte. Aus dem Islam könne „*nur Intoleranz, Gier, Morde, Raub und systematische Ermordungen resultieren*“ – so Lenz, der in seinem Buch über Timbuktu zugleich behauptete, der Islam sei „*der Feind jeglichen Fortschritts*“ und existiere „*nur durch die Kraft seiner eigenen Trägheit, die ihn unangreifbar*“ mache. Indem er dem Islam als eine Verneinung der Kultur (Orig.: „*négation de la civilisation*“) wahrnahm, wurde ihm der Status einer Kultur abgesprochen. In diesem islamophoben Weltbild stellt Islam eine Antikultur dar. Entsprechend dieser Wahrnehmung wurden Muslime als unzivilisierbar betrachtet. Lenz war der erste Europäer, der von Norden kommend über Timbuktu den Senegal erreichte (Eintreffen in der Hafenstadt Saint-Louis am 22. November 1880). Eine vergleichbare Route war in umgekehrter Richtung von René Caillié (1799–1838) ein halbes Jahrhundert zuvor zurückgelegt worden. Nach Vorträgen bei geographischen Gesellschaften in Spanien, Frankreich und Deutschland war Lenz ab Mitte 1881 wieder an der *Geologischen Reichsanstalt*, befasste sich nun zunächst mit geographischen Arbeiten und übernahm die Redaktion der Monatsschrift *Aus allen Welttheilen*, wurde in der Folge Generalsekretär der *k.k. geographischen Gesellschaft* und, mit 7. März 1885, ordentlicher Professor der Geographie an der k.k. Universität Czernowitz. Er kam jedoch nicht dazu, diese Stellung anzutreten, da er von der *k.k. geographischen Gesellschaft* mit der Leitung einer in den *neu errichteten Congo-Staat* führenden Expedition beauftragt wurde. Deren Ziel sollte im Weiteren der Versuch sein, vom oberen Kongo aus, in nordöstlicher Richtung, die oberen Nilgebiete zu erreichen und dabei Erkenntnisse über die zwischen beiden Gewässern bestehende Wasserscheide zu erlangen. Hauptbestreben dieser bis 1887 dauernden Forschungsreise war die Feststellung der tatsächlichen Handelsverhältnisse im 1885 gegründeten Kongo-Freistaat sowie die Kartografierung des Kongo-Stroms. Am 1. Juli 1885 reiste die Expedition auf dem (1881 fertiggestellten, 1908 verschrotteten) Dampfer *Carl Woermann* von Brunswik (Kiel) ab. Ziel war die an der Kongomündung gelegene Hafenstadt Banana. Die Schiffsroute berücksichtigte Handelsplätze, an denen sich deutsche, britische und französische Faktoreien befanden. Die Ankunft in Banana erfolgte am 14. August 1885. Lenz konzentrierte sich vor allem auf die geologischen und ethnographischen Studien, während seine Begleiter, zunächst, bis zu dessen Erkrankung an Diphtherie, Oskar Baumann (1864–1899), dann Friedrich Bohndorff (1848–1894), für die Kartografierung

des Gebietes zuständig waren. Widrige Umstände, vor allem auch der Mangel einer genügend großen militärischen Macht, ließen den Plan, die Gebiete nördlich vom Kongo zu erreichen, scheitern – jedoch gelang dem Unternehmen die einheitliche Durchquerung des afrikanischen Kontinents von der Mündung des Kongo bis zur Mündung des Zambesi. Für etwa 1.600 Flusskilometer, von Pool Malebo (beim heutigen Kinshasa) stromaufwärts bis Kisangani, benötigte die Forschergruppe, seit 29. Dezember 1885 an Bord des neuen, von der Regierung des Kongo-Staates zur Verfügung gestellten Dampfers *H. M. Stanley*, 48 Tage. In Kisangani traf Lenz den (europäischen Forschern gut gesinnten) Sklaven- und Elfenbeinhändler Tippo Tip (1837/38–1905), die einflussreichste Persönlichkeit Ostafrikas jener Zeit, der ihm von einer Expedition in die höchst unsicheren Gebiete nördlich des Kongo abriet, ihm jedoch für die kommende Weiterfahrt auf dem stark strömenden Kongo (jenseits der Stanleyfälle) drei schwere Kanus (à 6–8 Ruderer) für so gut wie umsonst gab sowie ihm einige seiner arabischen Gefolgsleute zum Schutz gegen Angriffe (anthropophager) Einheimischer zur Seite stellte. Nach (erneut) 48 Tagen erreichten die Kanus Nynagwe ((Provinz Maniema), einen Handelsort, dessen Bedeutung zugunsten von Kasongo (, dem Hauptquartier Tippo Tips, im Schwinden begriffen war. Am 23. Mai 1886 kam die Expedition in das 15 Kilometer landeinwärts gelegene Kasongo – und gelangte später von dort über Land-passagen vom Tanganjika- zum Nyassasee und über Shire und Sambesi am 13. Dezember 1886 an den Indischen Ozean. Die Heimreise führte über Mosambik (das er am 14. Jänner 1887 erreichte), Sansibar und Aden.

Im März 1887 war Lenz wieder in Wien, und bereits im Juni darauf wurde er ordentlicher Professor an der Deutschen Universität Prag, wo er an der 1875 geschaffenen Lehrkanzel für Geographie Dionys von Grün (1819–1896) nachfolgte, ein geografisches Institut einrichtete und eine Lehrtradition begründete. Lenz war 1892/93 Dekan, 1902/03 Rektor; 1909 trat er freiwillig in den Ruhestand.

Oskar Lenz, der 1894 in der Gemeinde Sooß eine Liegenschaft erworben hatte, erlag (ein Jahr nach dem Tode seiner aus Wien stammenden Ehefrau, Paula, geborener Ridolfi) einem Schlaganfall. Er wurde am 5. März 1925 auf dem Ortsfriedhof von Sooß zur letzten Ruhe bestattet. Lenz war bereits im 70. Lebensjahr nach Georg Schweinfurth (1836–1925) und Gustav Theodor Fritsch (1838–1927) der älteste noch lebende deutsche Afrikaforscher.

Schriften

Notizen über den alten Gletscher des Rheinthales. In: *Jahrbuch der Kaiserlich-Königlichen Geologischen Reichsanstalt.* Band 24.1874, ZDB-ID 217948-9. Braumüller, Wien 1874, S. 325–332. – Volltext online.

Reise auf dem Ogowe in West-Afrika. Berichte von Dr. Oskar Lenz an den Vorstand der Deutschen Afrikanischen Gesellschaft. In: Petermann: *Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt.* Band 21, Jahrgang 1875, ZDB-ID 2143291-0, S. 121–130. – Volltext online.

Reise auf dem Okande in Westafrika. Bericht an den Vorstand der deutschen afrikanischen Gesellschaft in Berlin. In: *Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.* Band 10.1875, ZDB-ID 2155431-6. Gesellschaft für Erdkunde, Berlin 1875, S. 236–265. – Volltext online sowie *Karte einer Reise in die Bajaka-Länder* online.

Notizen. Vom Ogowe. In: *Mittheilungen der kais(erlichen) und königl(ichen) geographischen Gesellschaft in Wien,* Jahrgang 1875, Band 18/1875, S. 319 ff. (Online bei ANNO)..

Skizzen aus Westafrika. Selbsterlebnisse von Oskar Lenz. Hofmann, Berlin 1878. – Volltext online.

Ueber Zwergvölker in West-Afrika. In: *Mittheilungen der kais(erlichen) und königl(ichen) geographischen Gesellschaft in Wien,* Jahrgang 1878, Band 21/1878, S. 28–39. (Online bei ANNO)..

Reise vom Okandeland bis zur Mündung des Schebeflusses. Mit zwei Karten (Siehe Tafel VII u(nd) VIII). In: *Mittheilungen der kais(erlichen) und königl(ichen) geographischen Gesellschaft in Wien,* Jahrgang 1878, Band 21/1878, S. 457–483. (Online bei ANNO).. – (*Fortsetzung u(nd) Schluss*). In: —, Jahrgang 1878, —, S. 505–527. (Online bei ANNO)..

Das Stromgebiet des Ogowe vom Okandeland bis zur Mündung des Schebe (...). In: —, Jahrgang 1878, —, S. VII (Bildtafel). (Online bei ANNO)..

Ethnographische Karte vom Stromgebiet des Ogowe (...). In: —, Jahrgang 1878, —, S. VIII (Bildtafel). (Online bei ANNO)..

Feuilleton. Ein deutscher Colonisations-Versuch in West-Afrika. In: *Neue Freie Presse, Morgenblatt*, Nr. 5232/1879, 21. März 1879, S. 1 ff. (Online bei ANNO)..^[Anm. 6]

Die Arbeitsverhältnisse in den Handels-Factoreien West-Afrika's. In: *Monatsschrift für den Orient*, Jahrgang 1879, S. 8 f. (Online bei ANNO)..

Die Goldküste in West-Afrika (Teil 1/3). In: *Monatsschrift für den Orient*, Jahrgang 1879, S. 27–31. (Online bei ANNO)..

Die Goldküste in West-Afrika (Teil 2/3). In: *Monatsschrift für den Orient*, Jahrgang 1879, S. 52–56. (Online bei ANNO)..

Die Goldküste in West-Afrika (Teil 3/3). In: *Monatsschrift für den Orient*, Jahrgang 1879, S. 78–82. (Online bei ANNO)..

(Reisebriefe aus Marokko; 27. November 1879, 4. Jänner 1880). In: *Mittheilungen der kais(erlichen) und kön(iglichen) Geographischen Gesellschaft in Wien*, Jahrgang 1880, Band 23/1880, S. 45 f. (Online bei ANNO)..

(Reisebrief aus dem Atlasgebiet; 18. März 1880). In: *Mittheilungen der kais(erlichen) und kön(iglichen) Geographischen Gesellschaft in Wien*, Jahrgang 1880, Band 23/1880, S. 190 f. (Online bei ANNO)..

(Reisebrief aus Arauan; 20. Juni 1880). In: *Mittheilungen der kais(erlichen) und kön(iglichen) Geographischen Gesellschaft in Wien*, Jahrgang 1880, Band 23/1880, S. 477 f. (Online bei ANNO)..

Bericht über [seine] Reise von Tanger nach Timbuktu und dem Senegal 1879/80. In: Georg von Boguslawski (Hrsg.): *Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*. Band VIII.1881, ZDB-ID 511390-8. Reimer, Berlin 1881, S. 130–140. — Volltext online.

Kurzer Bericht über meine Reise von Tanger nach Timbuktu und Senegambien. In: *Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*. Band 16.1881, ZDB-ID 2155431-6. Gesellschaft für Erdkunde, Berlin 1881, S. 272–293. — Volltext online.

Bericht über meine Forschungsreise in Afrika. In: *Mittheilungen der kais(erlichen) und könig(lichen) Geographischen Gesellschaft in Wien*, Jahrgang 1881, Band 24/1881, S. 238–244. (Online bei ANNO)..

Timbuktu: Reise durch Marokko, die Sahara und den Sudan, ausgeführt im Auftrage der Afrikanischen Gesellschaft in Deutschland in den Jahren 1879 und 1880. Brockhaus, Leipzig 1884. — Band 1, Volltext online, Band 2, Volltext online.

(Rezension:) Franz Ritter von Le Monnier: *Timbuktu. (...).* In: *Mittheilungen der kaiser(lichen) königl(ichen) Geographischen Gesellschaft*, Jahrgang 1884, Band 27/1884, S. 566–570. (Online bei ANNO)..

Fas, die Residenz des Sultans Muley Hassan (Teil 1/2). In: *Monatsschrift für den Orient*, Jahrgang 1884, S. 112–116. (Online bei ANNO)..

Fâs, die Residenz des Sultans Muley Hassan (Teil 2/2). In: *Monatsschrift für den Orient*, Jahrgang 1884, S. 129–134. (Online bei ANNO)..

Die deutschen Colonialbestrebungen in West-Afrika. In: *Monatsschrift für den Orient*, Jahrgang 1884, S. 241–245. (Online bei ANNO)..

Die deutschen Colonien in Afrika und Oceanien. In: *Mittheilungen der kais(erlichen) königl(ichen) Geographischen Gesellschaft in Wien*, Jahrgang 1885, Band 28/1885, S. 163–182. (Online bei ANNO)..

Der Congo. In: *Monatsschrift für den Orient*, Jahrgang 1884, S. 293–298. (Online bei ANNO)..

Die österreichische Congo-Expedition. In: *Monatsschrift für den Orient*, Jahrgang 1885, S. 99 ff. (Online bei ANNO)..

Von der oesterreichischen Congo-Expedition. In: *Monatsschrift für den Orient*, Jahrgang 1885, S. 228–235. (Online bei ANNO)..

Die österreichische Kongo-Expedition. Briefliche Mitteilung von Prof. Dr. Oskar Lenz. In: A. Supan (Hrsg.): *Dr. A. Petermanns Mitteilungen*, Band 32.1886, S. 121 ff. — Volltext online.

Die Bedeutung des Zambesi-Shire für die Erreichung der innerafrikanischen Seen-Gebiete. In: *Monatsschrift für den Orient*, Jahrgang 1889, S. 49–54. (Online bei ANNO)..

Aus der Sahara. Vortrag, gehalten am 3. Jänner 1893. In: *Schriften des Vereines zur Verbreitung naturwissenschaftlicher Kenntnisse in Wien*. Band 23.1893, Verlag der Zoologisch-Botanischen Gesellschaft in Österreich, Wien 1893, ISSN 0371-4608, S. 277–292. – Volltext online (PDF; 787 kB).

Ueber die Bedeutung der Termiten für Erdbewegung und natürliche Bodencultur in den Tropenländern. Vortrag, gehalten in der Section f(ür) physikal(ische) Geogr(aphie) der 66. Versammlung deutscher Naturforscher u(nd) Aerzte in Wien, im September 1894. In: *Mittheilungen der kais(erlichen) königl(ichen) Geographischen Gesellschaft in Wien*, Jahrgang 1894, Band 37/1894, S. 711–725. (Online bei ANNO)..

Die politische Situation Marokkos. In: *Neue Freie Presse, Morgenblatt*, Nr. 10727/1894, 5. Juli 1894, S. 1, Mitte rechts. (Online bei ANNO)..

Über Geld bei Naturvölkern. Vortrag. Verlags-Anstalt und Druckerei-A.G., Hamburg 1895, OBV.

Wanderungen in Afrika. Studien und Erlebnisse. Literarische Gesellschaft, Wien 1895, OBV.

Ueber altarabische Ruinenstätten im Maschona-Land und deren Beziehungen zum biblischen Ophir. Vortrag, gehalten in der Monatsversammlung der k. k. geographischen Gesellschaft in Wien vom 27. October 1896 (...). In: *Mittheilungen der kais(erlichen) königl(ichen) Geographischen Gesellschaft in Wien*, Jahrgang 1897, Band 40/1897, S. 187–211. (Online bei ANNO)..

Karawanenzug durch Nordafrika. Oskar Lenz. Nach den Originalberichten erzählt und herausgegeben von Hans Stadler. Deutscher Verlag für Jugend und Volk, Wien (u. a.) 1925, OBV.



Leopold II. (* 9. April 1835 in Brüssel; † 17. Dezember 1909 auf Schloss Laeken, Brüssel; eigentlich *Leopold Ludwig Philipp Maria Viktor*, französisch *Léopold Louis Philippe Marie Victor*, niederländisch *Leopold Lodewijk Filips Maria Victor*) aus dem Haus Sachsen-

Coburg und Gotha war bis 1865 Herzog von Brabant und Prinz von Belgien und folgte seinem Vater Leopold I. auf den Thron des Königreichs Belgien. Von 1865 bis 1909 war er König der Belgier. Leopold war Anhänger kolonialistischer Ideen und gründete in Zentralafrika den offiziell eigenständigen Kongo-Freistaat, dessen absoluter Monarch und persönlicher Eigentümer er von 1876/1885 bis 1908 war. Zu dieser Zeit wurde aus dem Kongo vor allem Elfenbein und Kautschuk exportiert. Die einheimische Bevölkerung wurde dabei grausam misshandelt und ausgebeutet. Wie viele Menschen bei den „Kongogräueln“ ums Leben kamen, ist umstritten. Adam Hochschild, ein US-amerikanischer Journalist, der sich mit der Kolonialzeit in Belgisch-Kongo intensiv auseinandergesetzt hat, nannte in einem 1998 erschienenen Buch die Schätzung „zehn Millionen Opfer“.^[2] Der Historiker Christoph Driessen bezeichnet diese Zahl in seiner „Geschichte Belgiens“ dagegen als „nicht belegt“, spricht aber von einem „Verbrechen von apokalyptischen Ausmaßen“. 1908 wurde das riesige Territorium Eigentum des belgischen Staates und im Zuge dessen in Belgisch-Kongo umbenannt.

Die Erforschung des Landesinneren von Afrika südlich der Sahara begann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Leopold II. verfolgte alle Entdeckungsreisen im afrikanischen Kontinent aufmerksam. Die Nachrichten der ersten Entdecker bewiesen, dass das Landesinnere südlich der Sahara nicht wüst und leer war, was man lange Zeit nicht ausgeschlossen hatte. Verney Cameron, einer der ersten Entdeckungsreisenden in dieser Region, berichtete von unermesslichen Schätzen im Kongobecken. Vermutlich erkannte Leopold II. früher als andere, dass mit der Entwicklung der Dampfschiffahrt und mit Chinin als Medikament, um tödlichen Krankheiten Afrikas zu begegnen, eine Kolonialisierung Afrikas in den Bereich des Möglichen rückte. Nachdem seine Überlegungen, im asiatischen Raum eine belgische Kolonie zu begründen, sich bereits im Planansatz als nicht realisierbar erwiesen hatten, begann er, sich auf eine Koloniegründung in Afrika zu konzentrieren. Als eine der ersten Maßnahmen finanzierte er eine internationale geographische Konferenz, die im September 1876 in Brüssel stattfand. In seiner Eröffnungsrede bezeichnete er die Entwicklung Afrikas als einen Kreuzzug, der des 19. Jahrhunderts als Zeitalter des Fortschritts würdig sei, und betonte, dass sein und Belgiens Interesse daran rein philanthropischer Natur sei. Auf der Konferenz diskutierten Forschungsreisende und Geographen, auf welche Weise man Zentralafrika der Zivilisation zugänglich machen könne. Dazu schlug man vor, von Loanda bis Sansibar eine Kette von Stützpunkten zu errichten. Die Versammelten einigten sich auch auf die Gründung der Internationalen Afrika-Gesellschaft, die als internationale, vorgeblich wissenschaftlich-philanthropische Organisation die Entwicklung Afrikas koordinieren sollte. Leopolds Initiative stieß in Europa und Nordamerika auf ein positives Echo. Die Motive, die Leopold II. jedoch eigentlich verfolgte, zeigen sich in einem Brief, den er am 17. November 1877 an den belgischen Botschafter in London richtete. Darin bezeichnet er Henry Morton Stanley als den Mann, durch den Belgien zu einer afrikanischen Kolonie entlang des Kongo gelangen könnte: „Ich bin ganz sicher, dass mich die Briten stoppen werden, wenn ich Stanley offen damit beauftragen würde, in meinem Namen Besitz von einem Teil Afrikas zu nehmen. Wenn ich sie um Rat fragen würde, würden sie mich nicht weniger davon abhalten. Würde ich dagegen Stanley mit weiteren Expeditionen beauftragen, würde das keinen verletzen. Und uns würde dies Stützpunkte geben, die wir später in Besitz nehmen könnten [...]“

Die Briten waren jedoch an einer weiteren Kolonialisierung Afrikas weitaus weniger interessiert, als Leopold II. vermutete. Um die britische Kolonie an der Südspitze Afrikas zu schützen, drangen britische Truppen während der nächsten Monate nach Norden vor. Dies führte zum Zulukrieg, den die Briten zwar langfristig gewannen, in dem so verheerende Niederlagen wie die in der Schlacht von Isandlwana ihnen aber auch die Kosten einer solchen Kolonialisierungspolitik demonstrierten. 1878 gründete Leopold II. das Komitee zur Erforschung des oberen Kongo (französisch *Comité d'Études du Haut Congo* (CEHC)). Er beauftragte Stanley, die Untersuchungen durchzuführen. Während die offizielle Mission wissenschaftlicher oder philanthropischer Natur war, beauftragte er Stanley insgeheim, Land zu erwerben und Elfenbein mitzubringen. 1879 wurde das Komitee umbenannt in die „Association Internationale du Congo – Internationale Vereinigung des Kongos“.

Stanley gründete einige Siedlungen, darunter Leopoldville (heute Kinshasa), und begann mit dem Bau einer 200 km langen Piste von der Mündung des Kongo entlang der Livingstonefälle bis Stanley Pool (heute Pool Malebo). Ab dort ist der Kongo schiffbar. Bei diesem Projekt kamen viele der zwangsweise rekrutierten Einheimischen um. Er schloss außerdem mit etwa 450 Stammesfürsten Verträge ab, in denen diese ihr Land Leopold II. überschrieben. Dabei wurde vielen Häuptlingen glaubhaft gemacht, Leopold II. beherrsche sogar die Sonne. Mit dem Brennglas-Trick wurde dies bei Sonneneinwirkung demonstriert. Stanleys rücksichtsloses Vorgehen wurde in England stark kritisiert und brachte ihm den afrikanischen Spitznamen *Bula Matari* („der die Steine bricht“) ein. 1884/85 fand in Berlin die Kongokonferenz statt, organisiert von Otto von Bismarck. Leopold II. nahm nicht persönlich teil. Dennoch war die einzige direkte Entscheidung, die auch von allen Beteiligten dauerhaft respektiert wurde, dass der „Etat indépendant du Congo“ ins Eigentum der *Internationalen Kongo-Gesellschaft* überging. So hatten bereits 1884 Deutschland und die USA die Souveränität der Gesellschaft über das Land anerkannt. Da Leopold aber alleiniger Eigentümer der Gesellschaft war, ging das ganze Land de facto in seinen Privatbesitz über. Im Gegenzug deklarierte er sein Tropenreich zur Freihandelszone. Das Gebiet war mit rund 2,34 Mio. Quadratkilometern über siebzig Mal so groß wie das Königreich Belgien.

1885–1908: Der Kongo-Freistaat

1885 löste Leopold die *Internationale Kongo-Gesellschaft* auf, überführte ihren Besitz und ihre Strukturen in den neuen Staat und ließ sich vom belgischen Parlament als „souveräner König“ des neu geschaffenen, formal eigenständigen und unabhängigen Freistaates bestätigen. Der Kongo gehörte nun Leopold II. auch de jure persönlich. Die ersten Jahre von 1876 bis 1885 des Freistaates (bzw. seines Vorläufers, der Internationalen Kongo-Gesellschaft) gelten als die „erträglicheren“ Jahre des Staates. Leopold investierte sein großes Privatvermögen in den Bau von Missionsstationen und Handelsposten sowie in den Ausbau der neuen Hauptstadt Boma. Aus der Sklaverei ostafrikanischer Sklavenhändler befreite Kongolesen wurden an Schulen unterrichtet. So schuf Leopold in wenigen Jahren loyale, europäisch orientierte einheimische Helfer, die in Handelsposten und den Missionsstationen die Europäer in Bildung und Verwaltung unterstützten. Diese ehemaligen Sklaven dienten Leopold auch in Belgien als Rechtfertigung seiner Politik, und einige von ihnen wurden als gelungenes Beispiel seiner „menschenfreundlichen“ Politik nach Antwerpen geschickt. 1898 gründete Leopold das *Musée Colonial de Tervueren* (heute Königliches Museum für Zentral-Afrika), nachdem er bereits auf der Weltausstellung Brüssel 1897 eine Kolonialausstellung durchgeführt hatte. Der Aufbau des Staates verschlang Leopolds beträchtliche Privatmittel, weswegen es zu zwei folgenreichen Entwicklungen kam. Zum einen kam der formal unabhängige Kongo-Freistaat immer mehr in formale Berührung mit dem belgischen Staat, der Leopold Kredite und Zahlungen bewilligte. Zum anderen suchte Leopold nach einem ökonomischen System, das seine wirtschaftlichen Verluste in Gewinn umwandelte. Er fand es im System der blanken Ausbeutung und faktischen Leibeigenschaft. 1888 erließ er drei Dekrete: Das erste verbot Waffenhandel, das zweite legte die Bedingungen für die Beschäftigung einheimischer Arbeiter fest, und das dritte bildete die Basis für die Schaffung der *Force Publique*, einer Art Kolonialarmee. Er überzeugte das belgische Parlament, ihm 10 Millionen Franken für seine Projekte im Kongo vorzuschießen. Daraufhin wurden verschiedene größere Infrastrukturprojekte wie der Bau der Matadi-Kinshasa-Bahn von der Flussmündung bis Stanley Pool begonnen, die 1898 fertiggestellt wurde. Zusätzlich wurde noch die kürzere Boma-Tshela-Bahn gebaut. Nahe Boma wurden 1891 die große Festung Fort de Shinkakasa errichtet und der Hafen von Matadi ausgebaut. Um diese größeren Infrastrukturmaßnahmen sowie den kleineren Ausbau von Posten zu bezahlen, benötigte Leopold weitere finanzielle Mittel. Von 1876 bis 1885 hatte Leopold rund 10 Millionen Belgische Franc in seinen Privatstaat investiert. 1886 erwirtschaftete der Staat allerdings lediglich Einnahmen von rund 75.000 Franc. Tauschhandel war die Norm im Land, weswegen es nicht möglich war, Steuern einzutreiben. Also sollten die Kongolesen ihre Steuern in Naturalien bezahlen. Zunächst wurde Elfenbein nach Europa geliefert. Die Monopolisierung des Elfenbeinhandels auf die Europäer zerstörte die alten Handelsnetze. 1897 wurden 245 Tonnen Elfenbein exportiert, was rund 50 % der weltweiten Handelsmenge darstellte. Bald kam Kautschuk

hinzu, denn 1844 hatte Charles Goodyear ein Patent für die Vulkanisierung von Gummi erhalten. Dadurch konnten Reifen hergestellt werden. Der Bedarf an diesem Rohstoff war seitdem stetig gewachsen. 44 Jahre, nachdem sich Goodyear die Vulkanisierung des Kautschuks hatte patentieren lassen, erfand John Boyd Dunlop den Luftreifen. Er war angesichts der damaligen gepflasterten Straßen und der Schlaglöcher auf den Landstraßen ein Erfolg, der die Nachfrage nach Kautschuk nochmals deutlich steigerte. Die Truppen des Königs überfielen Dörfer, und die Bewohner erhielten den Befehl, eine bestimmte Menge Kautschuk zu sammeln, sonst würde das ganze Dorf niedergebrannt werden. Wer zu fliehen versuchte, wurde erschossen. Um zu kontrollieren, ob die Soldaten nicht nur gejagt hatten, mussten sie für verbrauchte Munition die Hände der erschossenen Menschen vorlegen. Wenn Soldaten doch gejagt hatten, wurden deshalb auch lebenden Menschen die Hände abgehackt. Eine andere Deutung der Praxis, die Hände abzuhacken, ist laut der Fachzeitschrift *Message*, dass Druck auf die Zulieferer ausgeübt wurde: Wer nicht genug Kautschuk liefert, dem wird eine Hand abgehackt. Zudem bewirkte der Druck auf die Einheimischen, ständig Kautschuk zu sammeln, so dass diese immer weniger dazu kamen, ihre Felder zu bestellen. In manchen Gegenden verhungerten 60–90 % der Bevölkerung oder verließen ihre Dörfer, um sich dem Zugriff des „Staates“ zu entziehen. Betrug 1890 der Kautschukertrag lediglich 100 Tonnen im Jahr, waren es 1901 bereits 6.000 Tonnen.

Die Methoden, mit denen belgische Handelsgesellschaften und das Militär im Kongo vorgehen, sind unter anderem in Joseph Conrads Buch *Herz der Finsternis* (veröffentlicht 1899) geschildert. Conrad (1857–1924) hatte 1890 als Kapitän eines Flussschiffes angeheuert. Er wurde jedoch schon bald nach seiner Ankunft krank. Auch was er im Kongo mit ansehen musste, ließ ihn so bald wie möglich nach England zurückkehren. Unter anderem sah er, wie die Soldaten Körbe voller verwesender Hände zum Zählen zu ihren Stützpunkten schafften. Er sah auch, wie an einem Stützpunkt die Köpfe von Hingerichteten auf Pfählen ausgestellt waren. Zudem begünstigten die Strukturen des „Staates“ den Missbrauch der Macht. Von einem wirklichen „Staat“ konnte man nur in der am Atlantik gelegenen westlichsten Provinz Kongo Central sprechen. Der überwiegende Teil des riesigen Landes von der Größe Westeuropas wurde von rund 3.000 Europäern kontrolliert und sollte so billig wie möglich verwaltet werden. Viele belgische Offiziere kamen aus dem Kleinbürgertum und hatten keine Vorstellungen von Afrika und seinen Lebensbedingungen. Auf einen einsamen Posten fernab jeder vertrauten Umgebung versetzt, von Malaria und Luftfeuchtigkeit geplagt, bildeten sich unter den Offizieren oftmals Ängste, Melancholie bis hin zu komplettem Wahnsinn und Allmachtsfantasien, was schließlich in zahlreichen Massakern endete. Auch gab es faktisch keinerlei Rechtswesen. Durch das Fehlen von Gerichten, von Gesetzen oder überhaupt einer Gewaltenteilung war dem Machtmissbrauch der Offiziere, der Beamten und der Angestellten der Gesellschaften Tür und Tor geöffnet. So bildete erst der belgische Staat nach dem Ende des Freistaates eine erste unabhängige Staatsanwaltschaft (*procureur général*), die gegen korrupte oder gewalttätige Beamte vorgehen konnte. Bis dahin waren weite Gebiete des Kongo auch de jure in einer absoluten Despotie der örtlichen Beamten gefangen, die sowohl politisch als auch juristisch vor Ort die oberste Instanz bildeten und deren Exzesse nur im Umland der Hauptstadt Boma (in der einige europäische Mächte offizielle Gesandtschaften eingerichtet hatten) unterblieben. So ließ Leon Fievez in den ersten vier Dienstmonaten als Distrikt-Kommissar der Provinz Équateur 572 Menschen ermorden. Anschließend unternahm er immer wieder Strafaktionen. Bei einer einzelnen Strafexpedition ließ er 162 Dörfer niederbrennen und 1.346 Menschen hinrichten. In seiner Provinz wurde der höchste Kautschukertrag erzielt. 1891 führte der kanadische Entdecker und britische Militärkommandant William Grant Stairs im Auftrag Leopolds II. eine Expedition an, die Belgien die Kontrolle über die Kupfergebiete von Katanga sicherte. 1897 führte die Force Publique einen Feldzug unter Louis Napoléon Chaltin, um die Lado-Enklave zu gewinnen und Leopolds Traum von einem „Reich am Nil“ näherzukommen.

Bewertung der Kongo-Politik - Es gibt unterschiedliche Schätzungen, wie viele Bewohner des Kongo-Freistaates unter Leopolds Herrschaft ermordet wurden bzw. durch die Folgen seiner Politik starben bzw. vertrieben wurden. Zwischen 1880 und 1920 sank die

Bevölkerungszahl des Kongo um mindestens die Hälfte. So hatte die Ortschaft Lukolela 1891 noch 6000 Einwohner. 1903 waren es weniger als 400.

Adam Hochschild spricht von 10 Millionen Toten, was auf einer Schätzung von Jan Vansina beruht. Eine große Zahl von Menschen wurde grausam misshandelt, gequält und brutal verstümmelt. Viele konnten in der Folge sich selbst und ihre Familien nicht mehr ernähren und starben an Unterernährung. Der belgische Historiker David Van Reybrouck merkt an, dass die ganze Kolonialpolitik Leopolds faktisch in der Ausbeutung enden musste, weil der Geburtsfehler des „Staates“ bereits in der Kongo-Konferenz besiegelt wurde. Um einen Staat zu entwickeln, braucht es zunächst erhebliche finanzielle Mittel. Beamte, Ärzte, Lehrer, Soldaten, Missionare müssen bezahlt, Infrastruktur-Projekte wie Eisenbahnen, Festungen, Forts, Siedlungen, Schulen, Krankenhäuser gebaut werden. Leopold war zwar einer der reichsten Menschen seiner Zeit, allerdings überstieg es bei weitem seine Mittel, diese Dinge langfristig zu gewährleisten. So war der „Staatshaushalt“ des Freistaates de facto identisch mit seinem Privatvermögen. Daher war es wenig verwunderlich, dass 1890 sowohl Leopold als auch der Freistaat auf den Bankrott zusteuerten. Die Politik der Ausbeutung war daher logische Folge einer Struktur, die von Anfang an nicht lebensfähig gewesen war. Allerdings zeigte sich der Charakter von Leopolds Politik darin, dass er dieses System nicht über Bord warf, als er sich um 1900 finanziell konsolidiert hatte. Er behielt das System weiterhin bei, und so flossen die Reichtümer ungezügelt aus dem Kongo nach Belgien, wo Leopold zahlreiche Projekte und Bauvorhaben tätigte, z. B. das Jubelparkmuseum, den Königlichen Palast, die Prachtstraße von Tervuren samt Königlichem Museum für Zentral-Afrika, und sich als Wohltäter ausgab. Größere Investitionen im Kongo (vom Ausbau der Armee als Mittel der Unterdrückung abgesehen) oder der institutionelle Ausbau eines Staates, der die Einwohner vor der Willkür der Beamtschaft geschützt hätte, fanden nicht statt. Mit Leopolds Investitionen erlebte Belgien in diesen Jahren einen wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung. Leopold schuf einen Staat, der wie eine Pyramide aufgebaut war: Leopold, seine Handlanger in den Gesellschaften und die rund 1000 europäischen Beamten profitierten, während die breite Masse der Millionen Kongolesen verelendete, umkam oder flüchtete. War Leopold angetreten, das System der Sklaverei zu beenden, das den Kongo vor seiner Machtübernahme plagte, hatte er ein System erschaffen, das man noch als weitaus schlimmer bezeichnen muss. In diesem Zusammenhang spricht Van Reybrouck von einer Hekatombe. „Zur Kennzeichnung der Kolonialpolitik von Leopold gebrauchten Zeitgenossen Begriffe, die damals als die vielsagendsten galten: ‚curse‘ (Fluch), ‚slave state‘ (Sklavenstaat), ‚rubber slavery‘ (Sklavenarbeit des Gummis), Verbrechen, Ausplünderung... Heute schreckt man nicht mehr vor den Wörtern Massenmord und Holocaust zurück.“ so Elikia M'Bokolo, einer der ersten kongolesischen Historiker.

1890 wurde auf der 33. Sitzung der Brüsseler Konferenz beschlossen, dass dem Sklavenhandel in Afrika ein Ende gemacht werden solle. Ab 1904 zeigten die Kampagnen einiger Missionare und Zeitungsmacher, die Verbrechen an der Bevölkerung öffentlich anprangerten, Erfolge. Große Zeitungen berichteten regelmäßig, die Kirchen verurteilten die Behandlung der Bevölkerung. Initiiert wurde die Kampagne von Edmund Dene Morel, er hatte für eine Reederei gearbeitet, die im Auftrag Leopolds Waren von und nach dem Kongo brachte. Er wurde aufmerksam, weil die Schiffe aus dem Kongo vollbeladen waren mit Elfenbein und Kautschuk, auf dem Rückweg aber nur Waffen und Munition transportierten. Anhand von Statistiken über Handel und Gewinne konnte Morel seinen Verdacht bestätigen, dass es sich hierbei nur um die systematische Versklavung der Einheimischen handelte, die von höchster Stelle legitimiert sein musste. In seinen Aufzeichnungen schrieb er: „[...] Mir wurde schwindlig und übel, als mir die Bedeutung meiner Entdeckung bewußt wurde. Es ist schlimm genug, zufällig einen Mord aufzudecken. Ich aber war zufällig auf eine Gesellschaft von Mördern gestoßen, deren Komplize der König selbst war.“ Er gab einen regelmäßigen Rundbrief heraus mit Berichten aus dem Kongo, die er von Missionaren und Reisenden erhielt. 1903 entsandte Großbritannien den Diplomaten Roger Casement an den Kongo, um die Anschuldigungen gegen Leopold II. und sein Regime zu untersuchen. Im „Casement-Report“ von 1903 bestätigte Großbritannien Morels Anschuldigungen.

1908 verurteilten die Regierungen Großbritanniens und der USA das Herrschaftssystem Leopolds. Auf Druck der Weltöffentlichkeit musste Leopold II. einem Gesetz des belgischen Parlaments zustimmen, wonach der belgische Staat dem König diesen „Freien Kongostaat“ abkaufte und ihn dann als die Kolonie „Belgisch-Kongo“ verwaltete. Leopold II. wurde in der Folge dieser Ereignisse zu einer der meistgehassten Personen Europas. Im Dezember 1909 wurden beim Trauerzug seine sterblichen Überreste von der belgischen Bevölkerung ausgebuht.

Das 1967 auf Befehl des damaligen Präsidenten Mobutu Sese Seko demontierte sechs Meter hohe Reiterstandbild Leopolds in Kinshasa wurde im Februar 2005 von der Kabila-Regierung wieder aufgestellt, aber bereits wenige Stunden später wieder demontiert. Aktivitäten in Belgien - Leopold setzte das Geld aus dem Kongo für Bauten ein. Er baute seine Residenz, das Laekener Schloss, um und legte im Schlosspark große Gewächshäuser an. Er ließ die Avenue Louise oder Louizalaan in Brüssel bauen, den Jubelpark mit Triumphbogen (zum 50. Geburtstag Belgiens 1881), die Avenue de Tervuren, die zum ebenfalls von ihm gebauten Königlichen Museum für Zentralafrika im etwa zehn Kilometer entfernt gelegenen Tervuren führt, sowie Bauten in der Kurstadt Spa, die Gileppe-Talsperre und anderes mehr. Bis heute sind in Belgien, trotz seiner Verbrechen im Kongo, Statuen von Leopold II. zu finden. Diese wurden allerdings erst nach seinem Tode errichtet. 1900 wandelte er diesen Besitz in eine königliche Schenkung um und übergab ihn dem Staat, der nun für den Erhalt aufkommen musste. In den Schenkungsbedingungen ist unter anderem festgelegt, dass das Volk nur während zweier Wochen im Jahr Zugang zu den königlichen Gewächshäusern hat, die es finanziert. Im Jahr 1908 vermachte Leopold sein verbliebenes Vermögen der Niederfüllbacher Stiftung, über die er aber selbst verfügen konnte. Allerdings schon gut ein Jahr nach seinem Tod, Anfang 1911, überließen die Stiftungsverwalter die Wertpapiere gegen eine Abfindung dem belgischen Staat.

Leopold starb am 17. Dezember 1909 als ein von den übrigen europäischen Herrschern weitgehend isolierter Monarch. Auf dem Thron folgte ihm sein Neffe Albert I. nach. Leopold II. wurde in der Krypta der Liebfrauenkirche zu Laeken, Brüssel, beigesetzt. Leopold II. in der Wahrnehmung seiner Zeitgenossen.

Viele prominente Schriftsteller beteiligten sich an der internationalen Verurteilung der Ausbeutung des Unabhängigen Kongostaates durch Leopold II. Die bekanntesten sind Sir Arthur Conan Doyle, der die Streitschrift *The Crime of the Congo* schrieb, Booker T. Washington sowie

Joseph Conrad: In *Heart of Darkness* wird König Leopolds *Belgisch Kongo* als Kolonialherrschaft beschrieben, in der Sklavenarbeit, Vergewaltigungen und Verstümmelungen an der Tagesordnung sind.

Mark Twains *King Leopold's Soliloquy* ist eine mit beißendem Sarkasmus geschriebene Politsatire.

Der US-amerikanische Dichter Nicholas Vachel Lindsay (1879–1931) schrieb 1914 *The Congo*, worin er die Position der Betroffenen einnimmt:

„Listen to the yell of Leopold's ghost
Burning in Hell for his hand-maimed host
Hear how the demons chuckle and yell
Cutting his hands off, down in Hell.“

„Leopolds Seel' in der Höll' hört ihr schrei'n,
zollt für verstümmelte Hände den Opfern sie Pein.
Horcht, wie die Teufel laut schrei'n vor Behagen,
wenn s' in der Höll' die Händ' ihm nun abschlagen.“

– Nicholas Vachel Lindsay: *The Congo, and other poems*, I, 37–40

In neuerer Zeit hinzugekommen:

Adam Hochschild's *King Leopold's Ghost* (erschienen 1998) beschreibt die Geschichte und Brutalität der Regentschaft Leopold II. in Belgisch-Kongo.



Meriwether Lewis (* 18. August 1774 in Ivy, Colony of Virginia; † 11. Oktober 1809 in Tennessee) war ein amerikanischer Entdecker, Soldat und Verwaltungsbeamter. Er war

maßgeblich an der Planung und Ausführung der Lewis-und-Clark-Expedition (*Corps of Discovery, Entdeckungskorps*) beteiligt.

Lewis wurde in der Ortschaft Ivy im Albemarle County in Virginia geboren, als zweites Kind des Leutnants William Lewis und seiner Frau Lucy Meriwether Lewis. Als er zehn Jahre alt war, zog die wohlhabende Familie nach Georgia. Mit dreizehn wurde er wieder zurück nach Virginia geschickt, um von Privatlehrern unterrichtet zu werden.

In Virginia schloss er sich dem Militär an. 1794 war er Mitglied einer Abteilung, die ausgesandt wurde, die Whiskey-Rebellion niederzuschlagen. Im Jahr darauf ging er zur regulären Armee und diente eine Zeit lang unter seinem späteren Partner William Clark. Als Zahlmeister besuchte Lewis viele Forts an den Grenzen der damaligen USA. Er stieg zum Captain auf.

1801 wurde Lewis zum Privatsekretär von US-Präsident Thomas Jefferson ernannt und traf dadurch mit vielen Politikern und einflussreichen Personen zusammen. Er war sehr eng an der Planung und Vorbereitung der Forschungs Expedition zum Pazifik beteiligt. Jefferson schickte ihn nach Philadelphia, wo er in medizinischen Dingen, im Anfertigen von Landkarten, im Umgang mit dem Sextanten und anderen notwendigen Fertigkeiten geschult wurde.

Zwischen 1804 und 1806 führte er mit William Clark die Lewis-und-Clark-Expedition über unbekanntes Gebiet von St. Louis zum Pazifik und zurück. In seinen Tagebüchern und Berichten beschrieb Lewis die Geologie und Geographie sowie eine Vielzahl bis dahin unbekannter Pflanzen, Tiere und Indianerstämme. Außerdem notierte er seine Einschätzungen für die Errichtung von Stützpunkten für Militär und Handel.

Nach der Rückkehr erhielt Lewis seine Belohnung für die Expedition: doppelten Sold (insgesamt 1.228 US-Dollar) und 1600 Morgen Land. Obwohl seine Talente nicht in der Politik lagen, wurde er zum Gouverneur des 1803 von den Franzosen erworbenen Louisiana-Territoriums mit Sitz in St. Louis ernannt.

In der Folgezeit bekam er Alkoholprobleme. Mehrere Versuche, eine Ehefrau zu finden, scheiterten. Auch seine freundschaftliche Beziehung zu Jefferson litt unter seiner Trunksucht. Er kümmerte sich nicht intensiv um die Veröffentlichung der Expeditionsberichte.

Auf dem Weg nach Washington D. C. starb er in einer Taverne namens *Grinder's Stand*, etwa 100 Kilometer südlich von Nashville, Tennessee, an Schussverletzungen in Kopf und Brust. Es ist nie geklärt worden, ob sein Tod durch Selbstmord eintrat, wie offiziell angenommen, oder durch Mord, wie von seiner Familie behauptet. Jedenfalls soll er kurz vor seinem Tode sehr depressiv gewesen sein und mehrfach versucht haben, sich im Mississippi River zu ertränken.

Die Pflanzengattung *Lewisia* aus der Familie Montiaceae, sehr beliebt in Steingärten, ist nach ihm benannt. Ebenso der Ort und Militärstützpunkt Fort Lewis im Bundesstaat Washington.

Literatur

Patricia Tyson Stoud: *Bitterroot : the life and death of Meriwether Lewis*, Philadelphia : PENN, [2018], ISBN 978-0-8122-4984-2.



Jan Huygen van Linschoten (* 1563 in Haarlem; † 8. Februar 1611 in Enkhuizen) war ein holländischer Kaufmann, Autor und Entdecker.

Leben

Linschoten wurde in Haarlem geboren, lernte bei seinen Brüdern in Portugal und Spanien den Kaufmannsberuf. 1581 ging er als Sekretär des Erzbischofs von Goa, Frei Vicente da Fonseca, nach Portugiesisch-Indien, wo er sechs Jahre verbrachte. Dort beschäftigte er sich auch mit dem Handel asiatischer Produkte und förderte ihn. Durch seine Position hatte Jan Huygen Zugang zu den geheimen Unterlagen einschließlich der Seekarten der Portugiesen, die diese über ein Jahrhundert geheim gehalten hatten. Er begann unter Bruch des in ihn gesetzten Vertrauens diese Unterlagen heimlich zu kopieren.

1587 mit dem Tod seines Gönners, des Erzbischofs von Goa, während dessen Reise nach Lissabon zum Rapport beim portugiesischen König endete das Abenteuer in Indien für Jan Huygens. Er fuhr mit dem Segler Richtung Lissabon im Januar 1589 und passierte im Mai 1589 den portugiesischen Flottenstützpunkt mit Depot auf der Insel St. Helena.

Die Reise wurde durch einen Schiffbruch, verursacht durch englische Piraten, unterbrochen, so dass Jan zwei Jahre auf den Azoren verbrachte. Er landete 1592 in Lissabon und kehrte danach in seine Heimatstadt Enkhuizen zurück.

Mit Unterstützung des auf Schiffsthemen, Geographie und Reisen spezialisierten Amsterdamer Verlegers Cornelis Claesz, schrieb 1595 Jan das Buch *Reys-gheschrift vande navigatien der Portugaloyzers in Orienten* (Reisebericht über die portugiesische Navigation im Orient). Das Werk beinhaltet eine Vielzahl von Segelrouten, nicht nur für die Strecken zwischen Portugal und Indien, sondern auch zwischen Indien, China und Japan.

Jan Huyghen schrieb auch zwei weitere Bücher, 1597 die *Beschryvinghe van de gantsche custe van Guinea, Manicongo, Angola ende tegen over de Cabo de S. Augustijn in Brasilien, de eyghenschappen des gheheelen Oceanische Zees* (Beschreibung der ganzen Küste von Guinea, Manicongo, Angola und zum Kap von St. Augustus in Brasilien) und *Itinerario: Voyage ofte schipvaert van Jan Huyghen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien, 1579-1592* (Reisebericht über die Fahrt des Seemanns Jan Huyghen van Linschoten nach portugiesisch Indien 1596).

Eine englische Ausgabe des *Itinerario* erschien 1598 in London, ebenso wurde im selben Jahr eine deutsche Ausgabe herausgegeben.

Nach seiner Rückkehr nach Holland schrieb Linschoten zwei Bücher (veröffentlicht 1595–96), über die Route nach Ostindien sowie über die dortigen Produkte und Erzeugnisse. Diese Bücher regten die erste holländische Ostexpedition unter Cornelis de Houtman an, die zur Gründung der Niederländischen Ostindien-Kompanie führte und das Ende der Monopolstellung der Portugiesen im Gewürzhandel einläutete.

1594 begleitete Linschoten Willem Barents in die Arktis und ging 1595 mit Barents abermals nach Nowaja Semlja. Grund dieser Expeditionen war es unter anderem, auf dem Landweg über den Norden eine neue Route nach China zu finden. Diese Reisen sollten jedoch die Norddurchfahrt nach Indien entdecken; eine Beschreibung erschien 1601.

Die niederländische Linschoten-Vereeniging ist nach ihm benannt.

Literatur

Van Linschoten, Jan Huyghen. *The Voyage of John Huyghen van Linschoten to the East Indies*, Elibron Classics, 2001, 368 pages, ISBN 1-4021-9507-9, Replica of 1885 edition by the Hakluyt Society, London

Van Linschoten, Jan Huyghen. *Voyage to Goa and Back, 1583–1592, with His Account of the East Indies* : From Linschoten's Discourse of Voyages, in 1598/Jan Huyghen Van Linschoten. Reprint. New Delhi, AES, 2004, xxiv, 126 p., \$11. ISBN 81-206-1928-5.



David Livingstone (* 19. März 1813 in Blantyre bei Glasgow; † 1. Mai 1873 in Chitambo am Bangweulusee) war ein schottischer Missionar und ein Afrikaforscher.

Leben

Der Kongregationalist Livingstone war erst Baumwollspinner, beschäftigte sich aber daneben mit Medizin und Theologie. 1840 ging Livingstone im Dienste der Londoner Missionsgesellschaft als Missionar nach Südafrika. Am 2. Januar 1845 heiratete er Mary Moffat, eine Tochter des Missionars Robert Moffat.

Forschungsreisen

1849 durchwanderte er, von der Missionsstation Kolobeng im Betschuanenland aus, die Wüste Kalahari bis zum Ngamisee. Um 1850 lebte er in Sangwali in der heutigen Region Sambesi in Namibia. Auf einer neuen Reise 1851 erreichte er den Oberlauf des Sambesi. Seine Frau und Kinder brachte er nach Kapstadt, von wo sie am 23. April 1852 auf einem Segelschiff nach England abreisten. 1853 bis 1856 durchquerte er ganz Südafrika vom Sambesi bis Loanda (Luanda) und zurück bis Quelimane. Dabei entdeckte er im November 1855 für Europa die Victoriafälle des Sambesi. In die Heimat zurückgekehrt, gab er *Missionary travels and researches in South Africa* (London 1857, 2 Bände; neue Ausgabe 1875; deutsch, Leipzig 1859, 2 Bände) heraus.

Im März 1858 begab er sich im Auftrag der britischen Regierung mit seinem Bruder Charles Livingstone und fünf anderen Europäern (darunter John Kirk und der Maler Thomas Baines) wiederum nach Quelimane und in das Gebiet des Sambesi. Er verfolgte den Shire, einen Nebenfluss am Unterlauf des Sambesi, bis zu seinem Ursprung aus dem Malawisee (früher: Njassasee), bei dem er am 16. September 1859 anlangte, und entdeckte in der Nähe den Chilwa-See (Schirwasee). Auch folgte er zweimal dem Rovuma eine Strecke weit aufwärts. Seine Frau Mary stieß an der Mündung des Sambesi zu ihm, erkrankte aber bald darauf an Malaria und starb am 27. April 1862. Sein eigentliches Ziel, dem Sklavenhandel entgegenzuarbeiten und besonders die einheimische Bevölkerung für den Landbau und die Baumwollkultur zu gewinnen, konnte Livingstone nicht erreichen. Daher kehrte er 1864 nach Großbritannien zurück und veröffentlichte hier zusammen mit seinem Bruder die *Narrative of an expedition to the Zambesi and its tributaries* (Lond. 1865; deutsch, Jena 1865–1866, 2 Bände).

Schon im Herbst 1865 schiffte er sich von Neuem ein und landete im Januar 1866 in Sansibar. Am 24. März 1866 begann er von Mikindani aus seine letzte Forschungsreise. Kurze Zeit darauf wurde das Gerücht verbreitet, er sei erschlagen worden; eine ihm nachgesandte Expedition überzeugte sich indes bald von der Haltlosigkeit dieses Gerüchts. Livingstone war den Rovuma hinauf zum Malawisee gereist, umging dessen Südufer, überschritt den schon von den Portugiesen entdeckten Chambeshi, einen der Quellflüsse des Kongo, gelangte im April 1867 an das Südende des Tanganjikasees und erreichte im April 1868 den Moerosee, nachdem er zuvor dessen Ausfluss entdeckt hatte, den Lualaba. Im Mai 1868 kam er zum Cazembe, durchreiste dann dessen Gebiet nach Süden und entdeckte am 18. Juli den Bangweolosee. Von dort wandte er sich nach Norden und gelangte am 14. März 1869 erkrankt nach Ujiji am Tanganjikasee, wo er bis Juli 1869 verweilte.

1871 erlebte Livingstone auf dem Marktplatz von Njangwe mit rund 1500 Menschen, wie arabische Sklavenhändler mitten in die Menge preschten. Sie hatten zuvor das Dorf umstellt. Viele Einheimische wurden von den Arabern abgeführt, 400 Menschen kamen um und 27 Dörfer wurden niedergebrannt. Livingstone war empört und trennte sich von den Arabern.

Er erforschte dann das Manyemaland westlich davon, von wo er am 23. Oktober 1871 abgemagert und entkräftet nach Ujiji zurückkehrte. Henry Morton Stanley, der von James Bennett in New York zur Auffindung des seit 1869 als verschollen geltenden Reisenden ausgesandt worden war, traf am 10. November 1871^[6] Livingstone in Ujiji krank an und begrüßte ihn mit den legendären Worten "Dr. Livingstone, I presume?" („Doktor Livingstone, nehme ich an?"). Mit Stanley erforschte Livingstone nun im Dezember 1871 das Nordende des Tanganjika und begleitete Stanley bis Unyanjembe.

Tod

Trotz seiner angegriffenen Gesundheit wollte Livingstone im Inneren Afrikas bleiben und weiter nach den Nilquellen suchen. Nachdem Livingstone bis Ende August 1872 sechs Monate in Unyanjembe auf neue Mittel gewartet hatte, brach er in die Gegend auf, in der er die Quellen des Nils vermutete. Livingstone ging am Ostufer des Tanganjika hinab, dann um dessen Südende in das Land des Cazembe und umwanderte die östliche Hälfte

des Bangweulu-Sees. Er wurde krank und körperlich immer schwächer. Zuletzt musste er auf dem Marsch in einer Hängematte getragen werden. Am 1. Mai 1873 starb er in Ilala am Südufer des Bangweulu an Ruhr.

Die von den Briten zur Unterstützung von Livingstone ausgesandte Expedition unter Veney Cameron kam zu spät. Sie war dann aber Veranlassung zu der ersten Durchquerung Afrikas von Osten nach Westen.

Um den Ausspruch Livingstones „Mein Herz ist in Afrika“ zu verdeutlichen, entnahmen seine treuen Weggefährten Susi und Chuma, ein von Livingstone befreiter Sklave, seinem Körper das Herz und begruben es unter einem Baum. Der Baum wird in verschiedenen Quellen einmal als ein Mvula-Baum (*Milicia excelsia*) oder als ein Afrikanischer Affenbrotbaum (Baobab) beschrieben^[7]. Heute steht dort ein Denkmal. Susi und Chuma balsamierten seine Leiche ein und trugen sie unter großen Gefahren und Mühseligkeiten bis an die Ostküste; von dort aus wurde sie nach Großbritannien eingeschifft, wo sie am 18. April 1874 in der Westminster Abbey zu London beigesetzt wurde.

Auf seinem Grabstein steht:

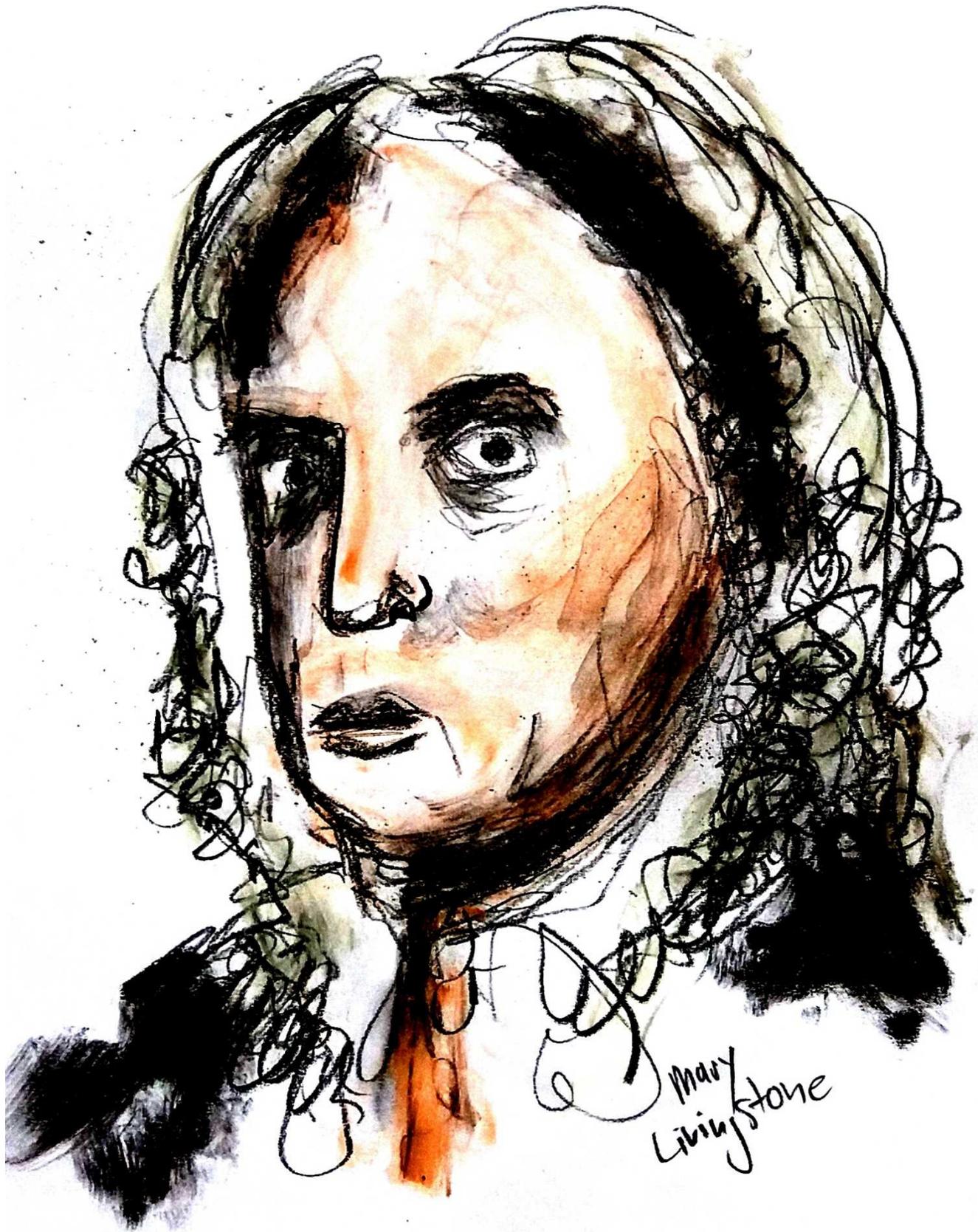
“Brought by faithful hands over land and sea, here rests David Livingstone, missionary, traveler, philanthropist, born March 19, 1813, at Blantyre, Lanarkshire, died May 1, 1873, at Chitambo’s village, Ulala. [...] Other sheep I have which are not of this fold; them also I must bring (John 10:16 KJV).”

„Hergebracht von treuen Händen über Land und Meer ruht hier David Livingstone, Missionar, Reisender, Philanthrop, geboren am 19. März 1813 in Blantyre, Lanarkshire, gestorben am 1. Mai 1873 in Chitambo, Ulala. [...] Und ich habe noch andere Schafe, die sind nicht aus diesem Stall; auch sie muss ich herführen (Johannes 10:16 LUT).“

Die gleichfalls geretteten Tagebücher und Karten von den Reisen in seinen letzten acht Lebensjahren wurden von Horace Waller unter dem Titel: *The last Journals of David Livingstone in Central Africa from 1865 to his death 1874* in London^[8], auf Deutsch 1875 in Hamburg herausgegeben.^[9]

Mitgliedschaften

1858 wurde Livingstone zum Mitglied (*Fellow*) der Royal Society gewählt. 1869 wurde er als korrespondierendes Mitglied in die Académie des sciences aufgenommen.^[10]



Mary Livingstone (née **Moffat**; 12 April 1821 – 27 April 1862) was the wife of the Scottish Congregationalist missionary David Livingstone

Her father, Robert Moffat, was a Scottish Congregationalist missionary who worked among the Bechuana people at Kuruman.

Biography

Mary Moffat was the first of ten children born to Robert Moffat, a Scottish missionary and his wife Mary (née Smith 1795–1870). Mary was born in Griquatown, about 93 miles north of Kimberley. She spent her early life at Kuruman. From 1839 to 1843 she lived in Britain with her parents. When the family returned to South Africa, she taught in the school at Kuruman where she met David Livingstone. She married Livingstone in January 1845, despite her mother's disapproval. The couple lived initially in Mabotsa before moving to Chonuane and then onto Kolobeng, North West Province. She accompanied Livingstone on his two journeys across the Kalahari desert in 1849 and 1850. Her fourth child was born shortly after returning from the first of these journeys and died only weeks later. Her fifth child was born on their second journey, delivered by her husband. She did not go on Livingstone's first expedition to the Zambezi, 1853–1856, because she lived in Britain for four years for the sake of the children's education and safety - travelling across a desert with small children, not enough water, no fruit or vegetables and sickness due to malaria was unsustainable. In 1852 Mary returned to Scotland with her 4 children but staying with relatives proved difficult. After several moves she eventually moved to Kendal where she lived with Charles and Susanna Braithwaite who were evangelical Quakers and supporters of the London Missionary Society. Dr Livingstone and Mary's parents were missionaries of this society. When Livingstone returned to England a national hero he stayed with the Braithwaites on a number of occasions.[[] Livingstone joined her in Britain from 1856 to 1858. In 1858 she returned to Africa to accompany Livingstone on the official "Zambezi Expedition" but became pregnant again and left the expedition to go to her parents' home in Kuruman for the birth of the new child.[[] She and the child soon returned to Britain.

Children

Mary and David had 6 children:

Robert 1845

Agnes, born in 1847, who married Alexander Low Bruce in 1875, and died in 1912.

Thomas 1848

Elizabeth 1850

William Oswell, born in 1851, married Catherine Jane Anderson in 1875, and died in 1892.

Anna Mary, born in 1858, married Frank Wilson in 1881, and died in 1939.

Death

Returning to Africa she met Livingstone at the mouth of the Zambezi, but fell ill from malaria in the camp at Shupanga and died there 3 months later on 27 April 1862.

References

- Livingstone online. Profile of Mary Livingstone, née Moffat Archived 16 January 2014 at the Wayback Machine
- □ Julie Davidson, *Looking for Mrs. Livingstone*, ISBN 0715209647, 2012
- □ Book of the Week: - Looking for Mrs Livingstone, BBC Radio 4, broadcast at 09:45 on 10–14 December 2012
- □ "Mary Livingstone: in the footsteps of the other explorer" by Julie Davidson, *Daily Telegraph*, September 12, 2012; accessed March 30, 2014.
- □ *Fodors.com*. "Mary Moffat Museum Review - The Northern Cape South Africa - Sights". *Fodor's Travel*. Retrieved 24 March 2020.
- □ "Livingstone Relations: Descendants". *freepages.rootsweb.com*. Retrieved 15 February 2019.
- Pettitt, Clara (14 March 2013). *Dr Livingstone I Presume: Missionaries, Journalists, Explorers and Empire*. Profile Books. p. 41. ISBN 978-1-847-65095-5.



Jerónimo Lobo (* 1593; † 29. Januar 1678 in Lissabon) war ein portugiesischer Forschungsreisender, Jesuit und Missionar.

Leben

Lobo trat im Jahr 1609 dem Jesuitenorden bei. 1622 ging er als Missionar nach Goa. 1624 brach er zu einer ersten Reise nach Äthiopien auf, wo er lt. Zedler von den osmanischen Behörden deportiert wurde. 1625 gelang ihm die Reise nach Äthiopien, u. a. mit Afonso Mendes, dem Patriarchen von Äthiopien. Lobo ließ sich in Fremona nieder, von wo er missionarisch tätig wurde, bis zur Verbannung der katholischen Missionare aus Äthiopien 1634 durch Kaiser Sissinios. Nach der Rückkehr am 8. Dezember 1634 nach Goa reiste er nach Europa und erlitt Schiffbruch. Nachdem er von den Holländern auf einer wüsten Insel ausgesetzt worden war, gelangte er schließlich über Cádiz, Sevilla und Lissabon nach Rom. 1640 fuhr er zurück nach Goa, dort wirkte er als Superior, dann als Provinzial der jesuitischen Ordensniederlassung. 1658 kehrte er in seine Heimat Portugal zurück.

Werke

In deutscher Sprache

P. Hieronymi eines Jesuiten in Portugal Neue Beschreibung und Bericht von der wahren Beschaffenheit 1. Des Mohrenlands, sonderlich des Abyssinischen Käysersthums. 2. Des Ursprungs Nyli. 3. Wo das Einhorn zu finden. 4. Warumb der Abyssiner Käiser Priester Johannes geneñet werde. 5. Wie das Rothe Meer beschaffen, und woher es diesen Namen habe. 6. Von unterschiedlichen Arten der Palmenbäume, und von ihrer Tugend und Nutzbarkeit ... Nachricht in die Teutsche Sprach übersetzt Nürnberg 1670, gedruckt bey Christoff Gerhard

In englischer Sprache

A short relation of the river Nile, of its source and current; of its overflowing the Campagnia of Aegipt till it runs into Mediterranean... / Written by an Eye-whitness who lived many years in the chief kingdoms of Abyssine Empire London, Printed for John Martin, 1673

Moderne Ausgabe: *The Itinerário of Jerónimo Lobo; translated by Donald M. Lockhart; from the Portuguese text established and edited by M. G. da Costa; with an introduction and notes by C. F. Beckingham* London, The Hakluyt Society, 1984



Stephen Harriman Long (* 30. Dezember 1784 in Hopkinton, New Hampshire; † 4. September 1864 in Alton, Illinois) war ein US-amerikanischer Entdecker, Geograph,

Vermesser, Bau- und Eisenbahningenieur. Er erkundete den Mittleren Westen, entwarf Lokomotiven und war einer der Pioniere des konstruktiven Ingenieurbaus in den USA.

Leben

Long studierte ab 1805 am Dartmouth College mit dem Bachelor-Abschluss 1809 und dem Master-Abschluss (M.A.) 1812. Dazwischen war er Lehrer in Pennsylvania und New Hampshire. Ab 1815 war er Leutnant im US Army Corps of Engineers (unter Leitung von General Joseph Swift), wobei er ein Jahr Mathematik in West Point lehrte, und ab 1816 Major unter dem Kommando von Andrew Jackson, der gerade die Briten in New Orleans besiegt hatte. 1817 leitete er eine Expedition, die den Oberlauf des Mississippi bis zu den Saint-Anthony-Fällen erkundete. 1819 heiratete er Martha Hodgkiss und leitete im selben Jahr die Yellowstone-Expedition zur Erkundung des Missouri River bis zum Yellowstone (auch Atkinson-Long Expedition nach den beiden Befehlshabern Long und Oberst Henry Atkinson – der die beteiligten Soldaten kommandierte – benannt). Sie starteten in St. Louis mit einem speziell von Long entwickelten Dampfboot. Sie kamen bis Council Bluff und errichteten dort ihr Winterquartier (*Engineer Cantonment*). Die Expedition erwies sich insgesamt aber als kostspieliger Fehlschlag. 1820 leitete er statt einer Fortsetzung der Erkundung des Missouri eine Expedition um Gebiete im Mittleren Westen zu erkunden, die im Louisiana Purchase an die USA gekommen waren, insbesondere suchten sie die Quellen des Arkansas River, Red River und Platte River. Dabei wurden Gebiete erkundet, die an spanisches Territorium grenzten, was damals politisch Vorrang hatte. Den Red River konnte er nicht erkunden, da er auf feindliche Indianer stieß. Wie in seiner vorherigen Expedition beschrieb er die einheimischen Indianerstämme genau. In seinem Abschlussbericht von 1820 hielt er die Prärie-Gebiete von Nebraska bis Oklahoma für unbesiedelbar (er nannte sie *Great Desert*, Große Wüste) und empfahl sie als Puffer-Gebiet zu Kolonialmächten in Nordamerika wie Spanien, Russland und England. 1823 führte er eine Expedition in das Grenzgebiet zu Kanada, erkundete den Oberlauf des Mississippi, den Red River of the North und Minnesota River. Seine Expeditionskarten waren später wichtig für die Planung neuer Eisenbahnlinien.

Neben seiner topographischen Arbeit für das Militär beriet er Eisenbahngesellschaften als Ingenieur, so beim Bau der ersten Strecken der Baltimore and Ohio Railroad. 1826 erhielt er sein erstes Patent auf eine Dampflok, dem viele weitere folgten. 1832 war er an der Gründung einer kurzlebigen Firma zur Herstellung seiner Loks beteiligt, die wegen Produktionsproblemen aufgab, und 1836 organisierte er für den Staat Maine eine Vermessung einer möglichen Eisenbahnlinie von Belfast (Maine) nach Québec, die sich aber ebenfalls zerschlug. 1837 bis 1840 war er leitender Ingenieur beim Bau der Western and Atlantic Railroad in Georgia und in dieser Zeit vom Militär beurlaubt. 1838 wurde er als Major Mitglied des neu gegründeten US Corps of Topographical Engineers, in der er 1861 Oberst wurde und gleichzeitig leitender topographischer Ingenieur der US Army. 1863 ging es wieder im US Corps of Engineers auf. Im Sezessionskrieg war er auf Seiten der Nordstaaten.

Long befasste sich mit Brückenbau und entwarf 1830 die Jackson Bridge bei Baltimore, worüber er publizierte. Er entwickelte die Statik der von ihm entworfenen Fachwerkbrücken und erwarb mehrere Patente. Mit seinen Schriften über Brückenbau ist er in den USA einer der Pioniere des konstruktiven Ingenieurbaus neben Squire Whipple. Die Entwürfe und Empfehlungen von Long wurden von Karl Culmann und im 20. Jahrhundert von Stephen Timoshenko gelobt.

Schriften

Edwin James: *Account of an expedition from Pittsburgh to the Rocky Mountains : performed in the years 1819 and '20, by order of t.e Hon. J.C. Calhoun, sec'y of war, under the command of Major Stephen H. Long : from the notes of Major Long, Mr. T. Say, and other gentlemen of the exploring party*, 2 Bände plus Atlas, Philadelphia 1822/23.

Description of the Jackson Bridge together with directions to builders of wooden framed bridges. Sands and Neilson, Baltimore 1830.

Observations on wooden, or frame bridges. 1830/31.

Narrative of the proceedings of the Board of engineers, of the Baltimore and Ohio rail road company, from its organization to its dissolution, together with an exposition of facts, illustrative of the conduct of sundry individuals. William A. Francis, Baltimore 1830.

Description of Colonel Long's bridges with a series of directions to bridge builders. 1836, Philadelphia 1841.

Report on a reconnaissance for a rail road from the coast of Maine to Quebec:

Respectfully inscribed to His Excellency, Robert P. Dunlop, Gov. of Maine, 1836.

Specification of certain improvements in the construction of wooden, or frame bridges. 1837.

Improved brace bridge. 1839.

Specifications of a brace bridge and of a suspension bridge. Philadelphia 1839.

Voyage in a six-oared skiff to the Falls of Saint Anthony in 1817. Henry B. Ashmead, Book and Job Printer, 1860; 2. Auflage 1889.

James's Account of S. H. Long's expedition, 1819–1820. 4 Bände. A. H. Clark Cleveland, Ohio 1905.

Navigational wireless. Chapman and Hall, London 1927.

Literatur

W. H. Goetzmann: *Army Exploration in the American West, 1803–1863.* Yale University Press, New Haven 1959, 2. Auflage, University of Nebraska Press, 1979.

Richard George Wood: *Stephen Harriman Long 1784–1864: Army engineer, explorer, inventor.* Arthur Clark, Glendale, Kalifornien 1966.

Lucile M. Kane, June D. Holmquist, Carolyn Gilman (Herausgeber): *The northern expeditions of Stephen H. Long : the journals of 1817 and 1823 and related documents.* Minnesota Historical Society Press 1978.

D. A. Gasparini, C. Prevost: *Early nineteenth century developments in truss bridge design in Britain, France and the United States.* In: *Construction History*, Band 5 (1989), S. 21–33.

F. E. Griggs, A. J. DeLuzio: *Stephen H. Long and Squire Whipple: the first american structural engineers.* In: *Journal of Structural Engineering*, Band 121 (1995), S. 1352–1361

Karl-Eugen Kurrer: *The History of the Theory of Structures. Searching for Equilibrium,* Ernst & Sohn 2018, S. 65f und S. 1024f (Biografie), ISBN 978-3-433-03229-9



Ludwig XIV., französisch **Louis XIV** (* 5. September 1638 in Schloss Saint-Germain-en-Laye; † 1. September 1715 in Schloss Versailles), war ein französischer Prinz aus dem Haus Bourbon und von 1643 bis zu seinem Tod König von Frankreich und Navarra sowie Kofürst von Andorra.

Bereits im Alter von vier Jahren wurde Ludwig XIV. offiziell König; er stand jedoch zunächst unter der Vormundschaft seiner Mutter Anna von Österreich und übte nach dem Tod des „Leitenden Ministers“ Jules Mazarin ab 1661 persönlich die Regierungsgewalt aus. Durch den Ausbau der Verwaltung und der Armee, die Bekämpfung der adeligen Opposition (*Fronde*) sowie die Förderung eines merkantilistischen Wirtschaftssystems sicherte Ludwig die absolute Macht des französischen Königtums. Innenpolitisch rückte er den katholischen Glauben wieder in den Mittelpunkt (*la France toute catholique*) und widerrief im Edikt von Fontainebleau (18. Oktober 1685) die religiösen und bürgerlichen Rechte der Hugenotten. Gleichzeitig versuchte Ludwig die katholische Kirche in Frankreich dem weltlichen Einfluss des Papsttums zu entziehen (Gallikanismus). Durch eine expansive Außenpolitik und mehrere Kriege (Holländischer Krieg, Pfälzischer Erbfolgekrieg, Spanischer Erbfolgekrieg) löste Ludwig sein Land aus der habsburgischen Umklammerung und festigte Frankreichs Stellung als dominierende Großmacht in Europa. Ludwig XIV. gilt als wichtigster Vertreter des höfischen Absolutismus und Gottesgnadentums. Die von ihm etablierte Hofkultur, deren zentrales Symbol die herausragende Stellung und das prunkvolle Auftreten des Königs war, wurde zum Vorbild für Höfe in ganz Europa. Ludwig förderte Kunst und Wissenschaft, was eine Blütezeit der französischen Kultur zur Folge hatte, die sich im Stil Louis-quatorze ausdrückte. Sein Wirken war deshalb auch prägend für die kunst- und architekturgeschichtliche Epoche des klassizistischen Barocks. Bestes Beispiel hierfür ist das von Ludwig erbaute Schloss Versailles, das als Höhepunkt der europäischen Palastarchitektur gilt.^[1] Der absolutistische Leitsatz „L'État c'est moi“ („Der Staat bin ich“) wird ihm allerdings fälschlich zugeschrieben.^[2]

Seine Herrschaft markierte eine Blütezeit der Kunst in Frankreich, insbesondere der Literatur, Architektur und Musik. Bekannte Vertreter dieser Zeit sind Lully, Charpentier, Couperin, Molière, Corneille, La Fontaine, Racine, Boileau, Le Vau, Mansart und Le Nôtre, weshalb das 17. Jahrhundert oft als *Grand Siècle* (Großes Jahrhundert) beschrieben wird. Ludwig XIV. erhielt die Beinamen „Sonnenkönig“ (*Roi-Soleil*) oder „der Große“ (*Louis le grand*). Als er am 1. September 1715 nach 72-jähriger Regentschaft starb, war er einer der am längsten herrschenden Monarchen der neuzeitlichen Geschichte.

Versailles

Der Bau des Schlosses von Versailles war Teil von Ludwigs Strategie zur Zentralisierung der Macht. Er vollendete die Bestrebungen der Kardinäle Richelieu und Mazarin und schuf einen zentralisierten, absolutistischen Territorialstaat. Nie vergaß der König die traumatisierenden Erlebnisse seiner Kindheit während der Fronde. Daher entschloss er sich, den potentiell rebellischen französischen Adel nicht mehr aus den Augen zu lassen. Er schwächte ihn, indem er sich ein System der Anreize ausdachte, die reichen und mächtigen Adligen dazu zu bringen, sich lieber an seinem Hof aufzuhalten als ihre eigenen Ländereien in den Provinzen zu verwalten und sich womöglich gegen ihn zu verschwören. Für Verwaltungsaufgaben schuf er einen von ihm finanziell abhängigen Dienstadel, die *noblesse de robe*.^[13] Dadurch konnte Ludwig auch Bürgerliche in Positionen einsetzen, die früher von der Aristokratie beansprucht wurden. So ruhte die politische Macht fest in der Hand des Königs. Bereits im Schloss Saint-Germain-en-Laye, wo er zunächst Hof hielt, versammelte er deshalb einen immer größeren Hofstaat um sich.

1661 lud sein Finanzminister Nicolas Fouquet den ganzen Hof zur mehrtägigen prunkvollen Einweihungsfeier seines Schlosses Vaux-le-Vicomte ein, das im neuesten klassizistischen Barockstil nach den Plänen des Architekten Louis Le Vau und des Gartenarchitekten André Le Nôtre entstanden war. Der junge König, der ein altertümliches Renaissanceschloss bewohnte, betrachtete die Anlage mit Bewunderung und Neid. Doch verzieh er seinem Minister diese Angeberei nicht, Fouquet fiel in Ungnade und wurde bis an sein Lebensende eingekerkert. Nunmehr entschloss sich Ludwig, einen noch weitaus gewaltigeren Palast zu erbauen, eine Herrscherresidenz, die in Europa unübertroffen wäre. Zu diesem Zweck beauftragte er dieselben Baumeister, das kleine Jagdschloss seines Vaters vor den Toren von Paris, in Versailles, zu einer prachtvollen Anlage zu erweitern. Am 6. Mai 1682 bezog der Hof das Schloss. Lediglich bei Hofe konnten Posten, Titel und Ämter errungen werden, und wer sich distanzierte, lief Gefahr, Vorrechte und Prestige zu verlieren. Aus diesem Grund hielt sich die Aristokratie so gut

wie ständig um den König auf und versuchte, ihm gefällig zu sein. Dies sorgte dafür, dass zeitweise mehrere Tausend Menschen zugleich das Schloss bewohnten. Um diese Masse zu beschäftigen, erfand der König das ausufernde *Zeremoniell am Hof von Versailles*. Es unterschied sich vom hergebrachten *Spanischen Hofzeremoniell* durch größere Nahbarkeit des Monarchen und eine weitreichendere Einbindung von Hofadel und Besuchern. Es wurde vorbildhaft für das Hofzeremoniell zahlreicher europäischer Fürstenhöfe. Auch die Anordnung der Räume, die *Enfilade*, war vom Zeremoniell bestimmt. Die prunkvollen Stuckdekorationen, Deckengemälde, Supraporten, Tapisserien, die Skulpturen in den Gärten und Alleen enthielten ein mythologisch verklärtes politisches Programm. Die Sinnaussage war: Der König ist der Garant für Ruhe, öffentliche Ordnung und Wohlstand des Staates, für den Frieden oder für den Sieg im Kriege, und niemand hat ein Recht, die Macht des Herrschers *von Gottes Gnaden* in Frage zu stellen. Prunkvolle Feste, üppige Geschenke, ehrenvolle aber machtlose Ämter sollten Herzöge, Marquis und Grafen in Schach halten. Die ständigen Festlichkeiten und Zeremonien waren anstrengend für alle Beteiligten und verlangten dem König höchste Selbstdisziplin ab. Ihm zu dienen bedeutete, Frankreich zu dienen. Ihm beim Aufstehen, beim allmorgendlichen feierlichen *Lever* behilflich zu sein, ihm beim Anziehen das Hemd oder bei Tisch das Wasser zu reichen, galt als allergrößte Ehre, die über Aufstieg und Fall bei Hofe entscheiden konnte. Ob man in Gegenwart des Königs stehen, sitzen oder sprechen durfte, wann man den Hut auf- oder absetzen konnte, durch welche Türe man welchen Raum betrat,^[1] wem der König ein Lächeln oder ein freundliches Wort zuwarf und wem nicht, war ein für alle Anwesenden sichtbares Zeichen des eigenen Ranges. Ludwig XIV. beherrschte dieses Spiel meisterhaft, so wie ein Dirigent mit kleinsten Gesten und Fingerbewegungen sein Orchester leitet. Er selbst schrieb in seinen Memoiren: *„Im übrigen ist es eine der hervorragendsten Wirkungen unserer Macht, einer Sache, die an sich keinen Wert hat, einen unbezahlbaren Preis zuzuordnen.“*

Die höfische Etikette nötigte die Adligen dazu, immense Geldsummen für ihre Kleidung auszugeben und ihre Zeit vor allem auf Bällen, Dinners und anderen Festlichkeiten zu verbringen, welche die alltägliche Routine des Hoflebens darstellten. Ludwig XIV. soll ein fotografisches Gedächtnis gehabt haben, so dass er beim Betreten eines Saales auf einen Blick feststellen konnte, wer anwesend war. Deshalb konnte kein Aristokrat, der auf die Gunst des Königs angewiesen war, seine Abwesenheit riskieren. „Das tägliche Leben Ludwigs XIV. vollzog sich weitestgehend in der Öffentlichkeit inmitten eines großen Hofstaates, der alles in Allem rund 20.000 Personen umfasste. Unter die vornehme, adelige Hofgesellschaft mischten sich in den weiträumigen Schlossanlagen Besucher, Schaulustige und zumeist eine beträchtliche Zahl von Bittstellern. Im Prinzip stand jedem Untertan das traditionelle Recht zu, dem König Bittgesuche (placets) zu überreichen. Seit 1661 hat Ludwig XIV. jene Praxis reglementiert, zugleich aber auch gefördert. Der Monarch sah darin eine willkommene Möglichkeit, sich mit den unmittelbaren Sorgen und Nöten seiner Untertanen vertraut zu machen. Später wurde in Versailles jeden Montag im Raum der Garde des Königs ein großer Tisch aufgestellt, auf dem die Bittgesuche von ihren Überbringern deponiert wurden. Bis 1683 war der Marquis de Louvois, Staatssekretär für das Kriegswesen und Minister, für die Weiterleitung dieser Gesuche verantwortlich. Sie wurden danach von den zuständigen Staatssekretären bearbeitet und alsbald – mit einem entsprechenden Bericht versehen – dem König vorgelegt, der dann jeden Fall persönlich entschied. ... Am Hof gab es neben großen Festveranstaltungen, Theater- und Musikaufführungen auch vielfältige andere Möglichkeiten der Zerstreuung bis hin zum Glücksspiel und zu Vergnügungen einfachster Art.“

Paris - Paris erlebte unter der Aufsicht Colberts einen Bauboom, wie kaum wieder in der Geschichte. Ludwig fügte dem Tuilerien-Palast das Théâtre des Tuileries hinzu, ließ den Louvre umbauen, die Stadtmauern von Paris schleifen und durch breite Boulevards ersetzen, zahlreiche neue Plätze (darunter die Place des Victoires und Place Vendôme) erbauen, des Weiteren Kirchen (wie Saint-Roch und Val-de-Grâce), Brücken (den Pont Royal), Parkanlagen (wie der Tuileriengarten und die Champs-Élysées), Triumphbögen (z. B. die *Porte Saint-Denis*) und neue Stadtviertel (darunter die Vorstädte *St. Antoine* und *St. Honoré*) errichten. Aber auch so praktische Maßnahmen, wie eine durchgehende Straßenpflasterung, die ersten Straßenlaternen und frühe Formen der Kanalisation durchführen. Unter diesen Baumaßnahmen ist auch das Hôtel des Invalides mit dem

Invalidendom zu nennen, wo die Kriegsversehrten kostenlos versorgt wurden, sowie das Hôpital Salpêtrière. Auch das Pariser Observatorium für wissenschaftliche Studien und das Collège des Quatre Nations, das bis heute als Sitz der Académie française dient, zählen dazu, als auch die Gründung der Comédie-Française. Paris wuchs sprunghaft und war mit 700.000 Einwohnern eine der größten Städte der Welt, in der durch Ludwigs Förderung schließlich ein Fünftel der intellektuellen Elite Europas lebte. Die französische Hauptstadt wurde zum städtebaulichen und kulturellen Vorbild für den ganzen Kontinent.

Andere Residenzen

Der französische Hof wechselte des Öfteren den Aufenthaltsort, verließ aber nur höchst selten die Nähe von Paris. Es gab einige Hauptresidenzen in der Umgebung der Hauptstadt, welche seit langem als Sitz der Könige dienten. Diese suchte Ludwig XIV. auszubauen und zu verschönern. In Fontainebleau ließ er in den Gärten ein neues Barockparterre, einen großen Kanal und einen neuen Park anlegen. In Saint-Germain-en-Laye wurde die Große Achse geschaffen und ebenfalls die Gärten neu gestaltet. Durch die Gartenarchitektur wurde André Le Nôtre – der Schöpfer des französischen Barockgartens – in ganz Europa berühmt. Im Schlosspark von Versailles ließ er sich mit dem Grand Trianon zudem ein Lustschloss errichten, welches wie Marly-le-Roi als Privatresidenz des Monarchen gedacht war. In Marly entstand ab 1678 eine imposante Anlage, die als einzige nicht der Öffentlichkeit zugänglich war. Hierher zog sich Ludwig XIV. vom geschäftigen und stets öffentlichen Leben in Versailles zurück. Erscheinen durfte man nur auf ausdrückliche Einladung und eine solche galt als eine der höchsten Ehren im Leben eines Höflings. In der Umgebung, der nunmehr zur Stadt erhobenen Anlagen von Versailles, entstanden zahllose Schlösser und Gärten, die von Angehörigen des Königshauses und vom Hofadel errichtet wurden. Hier suchte man Ruhe vom Hof und ging der Jagd nach, oder lud den König für ein Fest zu seinen Ehren ein. All dies verschlang ungeheure Mengen Geld und der Adel war bald gezwungen Pensionen vom König zu erbitten, um den Lebensstandard zu halten. So vergrößerte sich die Abhängigkeit der Adelligen weiter.

Persönlichkeit

Ludwig XIV. besaß einen komplexen Charakter: Er war für seinen Charme bekannt und brachte jedem die Höflichkeit entgegen, die ihm gebührte. Selbst vor Mägden soll er den Hut gezogen haben. Seine wichtigsten Eigenschaften waren wohl eine unerschütterliche Menschenkenntnis und der ihm nachgesagte scharfe Verstand. Als Monarch legte er einen großen Arbeitseifer an den Tag. Das Regieren fiel ihm leicht, denn er hatte eine geradezu professionelle Einstellung zu seiner Arbeit. Es wird berichtet, dass er in Sitzungen niemals ermüdete und jedem aufmerksam zuhörte, der das Wort an ihn richtete. Ludwig XIV. schätzte hohe Bildung, und seine Kenntnisse in Politik und Geschichte waren gefürchtet. Auch zeichnete ihn enorme Willenskraft aus; so begegnete er Schmerzen und Situationen der Todesgefahr mit völliger Gelassenheit und Selbstbeherrschung. Beispielhaft dafür steht, dass er schon wenige Wochen nach einer ohne Narkose durchgeführten Operation wieder ausritt. Dennoch war er auch in hohem Maße von Egozentrik beherrscht, verbunden mit einem hohen Selbstwertgefühl. Er wurde von einem starken Drang nach Ruhm und Reputation geleitet, aber auch vom Gefühl der Pflichterfüllung gegenüber dem Staat und seinen Untertanen. Als Kavalier war Ludwig XIV. vorbildlich. Frauen spielten in seinem Leben eine große Rolle, besonders als Mätressen. Seine Familie war ihm wichtig, besonders seinen Kindern schenkte er daher große Aufmerksamkeit. Als Vater und Großvater war er fürsorglich und liebevoll, er konnte aber auch hart und unnachgiebig sein. Seine unehelichen Kinder legitimierte er ausnahmslos, erhob sie in den Prinzenrang und verheiratete sie mit Prinzen und Prinzessinnen von Geblüt. Ludwig XIV. selbst war von durchschnittlicher Körpergröße und trug hohe Absätze, um noch größer zu wirken. Zeitgenossen berichten sogar, dass er auf viele Menschen durch seine äußere Erscheinung recht einschüchternd wirkte. Als Liebhaber und Förderer des Hofballetts tanzte er bis zu seinem 30. Lebensjahr ausgesprochen gerne in öffentlichen Aufführungen. Der Liebe zum Ballett verdankt Ludwig XIV. auch seinen heute noch geläufigsten Beinamen „Roi Soleil“ (deutsch: „Sonnenkönig“), denn als noch nicht Vierzehnjähriger hatte er im „Ballet Royal de la Nuit“ im Februar und März 1653 u. a. die Rolle der aufgehenden Sonne getanzt. Er war auch ein guter Reiter, liebte die Jagd, das Schauspiel und besonders die Musik. Mit zahlreichen Künstlern unterhielt er freundschaftliche Beziehungen, unter denen sich

Molière, Lully und Le Nôtre einer besonders tiefen Zuneigung sicher sein durften. Einige Historiker sagen Ludwig XIV. nach, er hätte von den Bourbonen die Lebensfreude, von den Medici die Kunstliebe und von den spanischen Habsburgern die majestätische Würde geerbt. In der später sogenannten *Kleidermode zur Zeit Ludwigs XIV.*, war er durch seinen persönlichen Geschmack immer wieder stilbildendes Vorbild, so bei der Einführung der Allongeperücke und des Justaucorps.

Bedeutung

Ludwig XIV. steht für den monarchischen Absolutismus schlechthin, er hat diesen zwar nicht begründet, aber in Frankreich ausgebaut und verfestigt. Auf dem Feld der Innenpolitik zeichneten ihn insbesondere die effektive Stärkung der königlichen Zentralverwaltung aus, um so traditionelle Machtrivalen, wie Schwertadel und Provinzialstände, zu schwächen. Dazu baute Ludwig konsequent ein straffes Netz aus dreißig Intendanten auf, die als Funktionsträger des Königs fungierten und so erfolgreich den Willen der Krone in den Provinzen durchsetzen konnten. Dies war sicherlich einer der wichtigsten Fortschritte seiner Herrschaft. Aber es wären ebenso die Gesetzgebungswerke des Königs auf dem Gebiet der Rechtspflege (Code Louis), des Handels, der Schifffahrt und des Sklavenhandels (Code Noir) zu nennen, die zu den großen innen- und wirtschaftspolitischen Leistungen seiner Regierung gezählt werden. Der Code Noir ist eines der vielen Gesetze, die auf Jean-Baptiste Colbert zurückgehen, und ist laut Louis Sala-Molins, Professor für politische Philosophie an der Sorbonne, *der monströseste juristische Text der Moderne*.

Zu den Schattenseiten seiner Herrschaft gehören zweifellos auch die Repressionen gegenüber den Hugenotten, die beispielhaft für die religiöse Intoleranz der Epoche stehen und in fast ganz Europa auf ähnliche Weise stattgefunden haben. Damals war die 1685 erfolgte Aufhebung des Ediktes von Nantes in Frankreich aber eine der populärsten Entscheidungen seiner Amtszeit. Der Vorwurf hingegen, Ludwig XIV. hätte sein Land in den Ruin geführt, ist angesichts der historischen Realität unplausibel. Eine wirtschaftliche Stagnation ließ sich in Frankreich nur während des Spanischen Erbfolgekriegs beobachten, als auch die Steuern für Gewerbe, Grundherrn und Kirche ungewöhnlich hoch waren sowie durch diverse Missernten Hungersnöte hinzukamen. Nach dem kräftezehrenden Erbfolgekrieg zeigte sich das Reich der Bourbonen zwar als hoch verschuldet, aber noch immer prosperierend. Die Staatsverschuldung von 1715 resultierte auch nicht aus einem übertriebenen Hang zu höfischen Luxus und Großbauten, sondern war überwiegend die Folge des Spanischen Erbfolgekriegs, der ungeheure finanzielle Anstrengungen nötig gemacht hatte. Zweimal ließ er alles Silber im Land konfiszieren, einschmelzen und prägte daraus Münzen, um seine Armeen bezahlen zu können. Erst mit dem Lawschen Finanzsystem – zwei Jahre nach Ludwigs Tod und ab 1716 – konnte durch die Mississippi-Blase mit dem anschließenden Zusammenbruch der Bank ein Großteil der Staatsschulden abgeschrieben werden.

Die größten Erfolge kann Ludwig im Bereich der Außenpolitik vorweisen. Er hinterließ ein mächtigeres, größeres und auch strategisch abgesichertes Frankreich, das nun endgültig als eine der führenden Seemächte anerkannt war. Abgesichert nicht zuletzt deshalb, weil es ihm in den letzten Jahren seiner Herrschaft gelungen war, die habsburgische Einkreisung für immer zu beenden. Allerdings musste Ludwig dafür lange Kriege führen, deren Kosten die große Masse der Bevölkerung zu tragen hatte. Dennoch waren die Steuern seiner Zeit sicher nicht – wie gern behauptet – ruinös für die Untertanen. Eine beachtliche Leistung nach innen und außen war ebenso die Kunst- und Repräsentationspolitik. Mit deren Hilfe hatte Ludwig quasi eine Hegemonie der französischen Kultur über Europa etablieren können, die sich sogar bis in das 19. Jahrhundert erhalten sollte. Der „Sonnenkönig“ wurde immer wieder, je nach Epoche und politischer Ausrichtung, höchst unterschiedlich bewertet. So galt er den Republikanern als ein Scheusal der Autokratie und die nationalistischen Deutschen stilisierten ihn zum Raubkönig, der Deutschland im Würgegriff gehalten habe. Tatsächlich lieferte Ludwig durch seine aggressive Expansionspolitik den Deutschnationalen ein Argument für die deutsch-französische Erbfeindschaft. Andere hingegen sehen in ihm einen pflichtbewussten und umsichtigen Monarchen, der bereits Prinzipien der Aufklärung vorwegnahm.^[31] In Frankreich wird er bis heute für seine tatkräftige Steigerung der nationalen Größe auch verehrt und zu den mit Abstand bedeutendsten Persönlichkeiten der französischen

Geschichte gezählt. Der erste Autor, der ihm eine umfangreiche historische Analyse widmete, war der Philosoph Voltaire.

Schriften

Mémoires pour l'instruction du Dauphin (Gedanken zur politischen Erziehung des Thronfolgers): Die politische Autobiografie Ludwigs XIV. entstand ab 1670 und war eigentlich dazu gedacht, den Kronprinzen in die Geheimnisse der Politik einzuführen. Hierin legt der König Rechenschaft über seine ersten Regierungsjahre ab. Das Werk umfasst die Memoiren der Jahre 1661, 1662, 1666, 1667 und 1668, sowie die *Betrachtungen über den Herrscherberuf* von 1679 und die politischen Ratschläge an seinen Enkel Philipp V. von Spanien aus dem Jahr 1700. Sie stellen nicht nur einen Tatenbericht dar, sondern geben auch einen lebendigen Eindruck von der Weltanschauung und dem Realismus des Monarchen. Am Ende seiner Herrschaft wollte Ludwig XIV. die geheimen Manuskripte im Kamin vernichten, nur das beherzte Eingreifen des Herzogs de Noailles und sein Talent, ihm diese „abzuschwatzen“, retteten sie. Im Jahr 1749 übergab der Herzog die Manuskripte der königlichen Bibliothek.

Manière de montrer les jardins de Versailles („Art und Weise, die Gärten von Versailles zu besichtigen“): Dieser Führer stellt einen sehr intimen Einblick in das Wesen des Königs dar. Die königlichen Gärten, geschaffen von André Le Nôtre, hatten eine politische Funktion zu erfüllen, ihre Aussage als Instrument des Staates war eindeutig. Ludwig XIV. liebte seine Gärten sehr, weshalb er eigenhändig diese Anweisungen verfasste, mit deren Hilfe es möglich war, die Gärten in ihrer logischen Abfolge zu begehen und so den Kunstgenuss auf das höchste zu steigern. Es sind sechs Versionen bekannt.

Kinder

Legitime Kinder mit Königin Marie Therese

Louis von Frankreich „Grand Dauphin“ (* 1. November 1661; † 14. April 1711)

Anne Élisabeth von Frankreich (* 18. November 1662; † 30. Dezember 1662)

Marie Anne von Frankreich (* 16. November 1664; † 26. Dezember 1664)

Marie Thérèse von Frankreich (* 2. Januar 1667; † 1. März 1672)

Philippe Charles von Frankreich (* 11. August 1668; † 10. Juli 1671), Herzog von Anjou (1668–1671)

Louis François von Frankreich (* 14. Juni 1672; † 4. November 1672), Herzog von Anjou (1672)

Illegitime Kinder

Vier Kinder mit Mademoiselle de La Vallière:

Charles de Bourbon (* 19. November 1663; † 1665)

Philippe de Bourbon (* 7. Januar 1665; † 1666)

Marie Anne de Bourbon, *mademoiselle de Blois* (1666–1739); ♂ Louis Armand, prince de Conti

Louis de Bourbon, comte de Vermandois (* 2. Oktober 1667; † 18. November 1683)

Sechs Kinder mit Madame de Montespan:

Louis Auguste de Bourbon, *duc du Maine* (1670–1736)

Louis César de Bourbon, *comte de Vexin* (1672 – 10. Januar 1683)

Louise Françoise de Bourbon, *mademoiselle de Nantes* (1673–1743); ♂ Louis de Bourbon, prince de Condé

Louise Marie (12. November 1674 – 15. September 1681)

Françoise Marie de Bourbon, *mademoiselle de Blois* (1677–1749); ♂ Philippe d'Orléans, duc d'Orléans

Louis Alexandre de Bourbon, *comte de Toulouse* (1678–1737)

Ein Kind mit Mademoiselle de Fontanges:

1 Sohn (* und † 1679)



Ignatius von Loyola (spanisch *Íñigo López de Loyola*; * 31. Mai 1491 auf Schloss Loyola bei Azpeitia, Königreich Kastilien; † 31. Juli 1556 in Rom) war der wichtigste Mitbegründer und Gestalter der später auch als Jesuitenorden bezeichneten „Gesellschaft

Jesu" (lateinisch *Societas Jesu*, SJ). Ignatius von Loyola wurde im Jahr 1622 heiliggesprochen.

Leben und Wirken

Die Stationen im Leben des Ignatius von Loyola schildert er selber im so genannten *Bericht des Pilgers*, einer geistlichen Autobiographie, in der er den Weg beschreibt, den Gott ihn geführt habe:

López de Loyola stammte aus einem baskischen Adelsgeschlecht aus dem damaligen Königreich Navarra. Er war der jüngste Sohn des Don Beltrán Yáñez de Oñez y Loyola und von dessen Ehefrau Marina Sáez de Licona y Balda. Es sollte ihr letztes Kind, nach zwölf zuvor geborenen Geschwistern, sein. Denn seine Mutter starb kurz nach seiner Geburt und so wurde Íñigo López von María de Garín, der Frau eines Schmiedes, aufgezogen. Mit dem Tod des Vaters am 23. Oktober 1507 wurde er Vollwaise. Bis zu diesem Zeitpunkt diente er als Page des Adligen Juan Velázquez de Cuéllar (um 1460–1517) in Arévalo. Als am 12. August 1517 sein Dienstherr starb, schloss sich López de Loyola dem Militär an und diente unter dem Herzog von Nájera und Vizekönig von Navarra, Antonio Manrique de Lara (Haus Lara).

Am 20. Mai 1521 bei der Verteidigung Pamplonas gegen französische Truppen (italienische Kriege) wurde Loyola durch eine Kanonenkugel am Bein schwer verletzt. Wie er in seiner Autobiographie berichtet, las er auf dem Krankenlager statt der bevorzugten Ritterromane eine Sammlung von Heiligenlegenden sowie eine Lebensbeschreibung Christi und kam deshalb dazu, über seine Lebensweise nachzudenken. Während seiner Rekonvaleszenz im Kloster Montserrat legte er seine Lebensbeichte ab, die der Überlieferung nach drei Tage dauerte. Im Jahr 1522 verließ er, der als Ritter und Edelmann gekommen war, das Kloster als Bettler und Pilger. Seine Waffen ließ er am Altar der Klosterkirche zurück. Es folgte etwa ein Jahr als Büsser in Manresa – in diese Zeit fallen seine großen inneren Erlebnisse, die er in seinem Exerzitienbuch niederschrieb. In der katalanischen Stadt, die eingebettet zwischen den Flüssen Cardener und Llobregat liegt, verbrachte er einige Monate in Einsamkeit, in denen er sich äußerster Armut aussetzte und beständig im Gebet vertiefte. In einer Höhle am Cardener hatte er eine Erleuchtung, die ihn im spirituellen Sinne für sein ganzes Leben prägte. Am Ende seiner Zeit in Manresa wurde Ignatius zum Pilger, der es nach Jerusalem und über viele weitere Stationen bis nach Rom brachte. So schiffte sich Ignatius von Loyola hierzu am 20. März 1523 in Italien ein und erreichte im September des gleichen Jahres Palästina, das seit 1516 durch die osmanischen Türken besetzt war. Diese Reise erscheint auch im Pilgerbericht des Zürchers Peter Füssli auf, der das heilige Land im selben Schiff wie er erreichte und die diskrete Gruppe spanischer Mitreisender beschrieb. Ab dem Jahr 1524 holte López de Loyola in Barcelona an einer Lateinschule (Trivium) so viel Schulbildung nach, dass er zwei Jahre später zu einem Studium zugelassen wurde. In diesem Jahr begann er an der Universität von Alcalá de Henares Philosophie und Theologie zu studieren. Durch seine Ansichten fiel er schon nach kurzer Zeit der Inquisition auf. Nach „ernster Befragung“ wurde López de Loyola dort acht Wochen eingesperrt. Im Jahr 1527 wechselte er an die Universität Salamanca, doch auch dort wurde er von der Inquisition bespitzelt, verhört und schließlich vom theologischen Studium ausgeschlossen.

Im Juni 1528 flüchtete er deshalb nach Frankreich. An der Sorbonne studierte er mit finanzieller Unterstützung durch spanische Kaufleute in Frankreich und Flandern weiter und beendete am 15. März 1534 sein Studium mit dem Titel eines *Magister artium*. Ein anschließend erneut aufgenommenes Theologiestudium beendete er nicht.

Noch während des Studiums in Paris befreundete sich Ignatius von Loyola mit diesen sechs Kommilitonen: Peter Faber (1506–1546), Franz Xaver (1506–1552), Simão Rodrigues de Azevedo (1510–1579), Diego Laínez (1512–1565), Alfonso Salmerón (1515–1585) und Nicolás Bobadilla (1511–1590). Am 15. August 1534 (Mariä Himmelfahrt) gelobten die sieben Männer in der Kapelle St. Denis am Montmartre Armut, Keuschheit und Mission in Palästina. Das gemeinsame Gelöbnis am Montmartre gilt als Keimzelle jener Gemeinschaft, die sich ab 1539 *Compañía de Jesús* nannte.

Am 24. Juni 1537 wurde López de Loyola zusammen mit Diego Laínez in Venedig zum Priester geweiht, wo er sich ab 1535 aufgehalten hatte, um nach Jerusalem zu reisen. Wegen der unsicheren politischen Lage war an eine Missionsreise ins Heilige Land nicht zu denken. Deshalb ersetzten sie die gelobte Missionierung des Heiligen Landes durch die

Bereitschaft, in den Dienst des Papstes zu treten und insbesondere in den Gebieten zu missionieren, die die katholische Kirche durch die Reformation verloren hatte. Kurz darauf reisten Ignatius und seine Freunde nach Rom und trugen dem Papst ihre Absicht vor. Papst Paul III. nahm ihre *Formula Instituti* zur Kenntnis und genehmigte drei Jahre später mit der Bulle *Regimini militantis ecclesiae* vom 27. September 1540 die *Societas Jesu*. Diese vorläufige Erlaubnis war an die Bedingung geknüpft, dass der Orden die Zahl von 60 Mitgliedern nicht überschreiten dürfe. Im Jahr 1541 wurde Ignatius zum ersten Ordensgeneral ernannt. Die neue Gruppe sorgte schon dadurch für Aufsehen, dass sie eine eigene Ordenstracht ablehnte. Darüber hinaus war sie in ihrer straffen Hierarchie an militärische Ränge angelehnt. Auch die Ordensregeln wichen von den bisher üblichen ab und orientierten sich an militärischen Disziplinarvorschriften. Gleichzeitig waren Loyola und seine Anhänger neuen Predigtformen gegenüber aufgeschlossen, um ihren ambitionierten Missionszielen gerecht zu werden. Schnell wurde der Orden zu einem wichtigen Träger der Gegenreformation. Im Jahr 1546 ließ Loyola offiziell die ursprüngliche Begrenzung der Gemeinschaft auf 60 Mitglieder fallen, worauf ein starkes Wachstum, insbesondere in Spanien, einsetzte. Drei Jahre später machte eine päpstliche Bulle die Abteilungen der *Societas Jesu* unabhängig von den jeweiligen Bischöfen ihrer Operationsbereiche – eine Tatsache, die zu einer zentralistischen Leitung im Orden wie in der Gesamtkirche beitrug.

Im Sommer 1556 erkrankte López de Loyola heftig an Fieber und an einer chronischen Krankheit. Am 30. Juli 1556 verlangte er nach der Letzten Ölung und dem päpstlichen Segen. Bei Tagesanbruch des darauffolgenden Tages starb Ignatius von Loyola im Alter von 65 Jahren. Seine letzte Ruhestätte befindet sich offiziell in Il Gesù in Rom, der Kirche des Mutterhauses seines Ordens. Historiker zweifeln daran, ob der Leichnam Ignatius wirklich erhalten und in Rom auffindbar ist. Der Jesuitenorden zählte bei seinem Tod bereits 1000 Mitglieder.

Nachleben

Ignatius wurde am 27. Juli 1609 von Papst Paul V. selig und am 22. Mai 1622 von Papst Gregor XV. heiliggesprochen. Sein Gedenktag ist in der katholischen und anglikanischen Kirche sein Sterbetag, der 31. Juli. Die Bauernregel für diesen Tag lautete: „So wie Ignaz stellt sich ein, wird der nächste Januar sein.“ Sein Geburtshaus bildete die Keimzelle für den Ausbau zum Jesuitenkolleg Loyola mit zentraler Basilika im 17. bis 19. Jahrhundert. Mit der Apostolischen Konstitution *Summorum Pontificum* vom 25. Juli 1922 erklärte Papst Pius XI. den Heiligen zum Schutzpatron der Exerzitien.

Im Jahr 1949 entstand in Spanien der Spielfilm *El capitán de Loyola* (Regie: José Díaz Morales) mit Rafael Durán in der Hauptrolle. Im Jahr 2016 wurde als philippinische und spanische Koproduktion *Ignacio de Loyola* (Regie: Paolo Dy, Cathy Azanza) mit Andreas Muñoz in der Hauptrolle gedreht.

Im Jahr 2011 wurde in Spanien der Ignatiusweg als Pilgerweg von Loyola bis Manresa geschaffen.

Auch eine Pflanzengattung *Ignatia* L. f. aus der Familie der Brechnussgewächse (Loganiaceae) ist nach ihm benannt.



Louis Antoine de Bougainville (* 11. November 1729 in Paris; † 31. August 1811 ebenda) war ein französischer Offizier, Seefahrer und Schriftsteller. Er umsegelte als erster Franzose die Welt.

Bougainville wurde 1729 in Paris in der *Rue Barre-du-Bec* geboren. Seine Eltern waren der Notar Yves Pierre de Bougainville (1686–1754) und Marie Françoise, geborene Darboulin (ca. * 1700). Sein Bruder, Jean-Pierre de Bougainville (1722–1763), sowie seine Schwester, Marie Françoise Charlotte de Bougainville (1724–1813), und er werden Halbwaisen, als die Mutter 1734 stirbt.

Im Jahre 1752 schrieb Bougainville ein mathematisches Werk über die Integralrechnung. Nachdem er Sekretär der französischen Botschaft in London geworden war, wurde er 1756 in die wissenschaftliche Gesellschaft, die Royal Society in London, aufgenommen. Im selben Jahr ging er für mehrere Jahre als Adjutant des Generals Louis-Joseph de Montcalm nach Französisch-Kanada (Neufrankreich), wo er während des Franzosen- und Indianerkriegs gegen Großbritannien kämpfte. In die Schlacht auf der Abraham-Ebene in der Nähe von Québec am 13. September 1759, in der die Franzosen eine entscheidende Niederlage erlitten und sein Vorgesetzter Montcalm tödlich verwundet wurde, konnte Bougainville mit den von ihm geführten Soldaten nicht mehr rechtzeitig eingreifen, da Montcalm sein Eintreffen nicht abgewartet hatte. Die Abwesenheit Bougainvilles war möglicherweise schlacht- und kriegsentscheidend. Als Oberst der Infanterie kehrte er aus englischer Gefangenschaft nach Frankreich zurück und trat 1763 mit dem gleichwertigen Rang eines Kapitäns in die Französische Marine über. Mit aus Kanada vertriebenen französischen Siedlern und dem Kapital von Verwandten begründete er 1764 eine Kolonie auf den heutigen Falklandinseln, die er nach der Stadt seiner Abreise, St. Malo, *Les nouvelles Malouines* benannte, und die bald an die 150 Einwohner zählte. Zwei Jahre später mussten die Inseln an Spanien abgetreten werden, die neuen Herren behielten den Namen in spanischer Schreibweise bei und bezeichneten den Archipel als *Malvinas*. Seit 1789 war er Mitglied der Académie des sciences. Am 25. Januar 1781 heiratete er Marie Joséphine Flore de Longchamps Montendre († 1806), das Paar hatte vier Kinder.

Weltumseglung 1766–1769 Im Jahr 1766 erhielt Bougainville von der französischen Regierung unter Ludwig XV. den Auftrag, als erster Franzose die Welt zu umsegeln. Zu dieser Zeit befanden sich die europäischen Seefahrer noch auf der Suche nach der Terra Australis Incognita. Am Montag, dem 15. Dezember 1766 stach Bougainville auf der Fregatte *La Boudeuse* von Brest aus in See. Die Flote *L'Étoile* verließ am Sonntag, dem 1. Februar 1767 den Hafen von Rochefort, um die Weltumseglung zu unterstützen, und traf mit der *Boudeuse* am Samstag, dem 13. Juni 1767 in Rio de Janeiro zusammen. Bougainville wurde begleitet von Naturforschern wie dem Botaniker Philibert Commerson und dessen als Mann verkleideter Assistentin Jeanne Baret, dem Astronomen Pierre-Antoine Véron (1736–1770) und dem als Lebemann bekannten Karl Heinrich von Nassau-Siegen. 1768 erreichten die Schiffe den Pazifik. Hervorzuheben ist der Aufenthalt auf Tahiti vom 6. bis 15. April 1768, das Bougainville formell als *Île de la Nouvelle Cythère* (Neu-Kythira) für den französischen König in Besitz nahm. Den Sohn eines Stammesfürsten, *Ahutoru* (auch *Aotourou*), brachte Bougainville als ersten Polynesier mit nach Frankreich. Er erforschte außerdem noch zahlreiche weitere pazifische Inseln, so die Neuen Hebriden, die Louisiaden und die Salomonen, die er nach fast 200 Jahren Vergessenheit neu entdeckte, und deren nördlichste Insel seinen Namen, Bougainville, erhielt. Beinahe hätte Bougainville die Ostküste Australiens entdeckt, wandte sich aber östlich des Großen Barriereriffs nach Norden. Er soll gesagt haben, dass er das Land förmlich gerochen habe. Im September 1768 erreichte er die Molukken und kehrte schließlich über das damals niederländische *Batavia* (heute Jakarta) im März 1769 nach Saint-Malo zurück. Trotz der entbehrensreichen Fahrt verlor er auf dieser Reise nur sieben Mann. Im Jahr 1771 erschien Bougainvilles ausführlicher Reisebericht, *Voyage autour du monde par la frégate du roi La Boudeuse et la flûte L'Étoile*. Als eine bekannte Persönlichkeit im Geiste der Aufklärung verhalf er mit seinem idealisierten Bild der Südsee-Insulaner als *Edlen Wilden* den Thesen von Jean-Jacques Rousseau zu weiterer Popularität. Den Höhepunkt des Berichts stellt der Aufenthalt auf Tahiti dar, dessen Landesinnere er als *jardin d'Eden* (Garten Eden) beschreibt, der seinen Bewohnern alles biete, was sie zum Leben brauchten. Die Insulaner beschreibt er als freundliche, naive und glückliche Menschen, die noch nicht von der Zivilisation verdorben seien. Friedrich Melchior Grimm, damals federführend für die *Correspondance littéraire, philosophique et critique* verantwortlich, bat Denis Diderot, eine Buchbesprechung für den Bougainville'schen Reisebericht zu verfassen. Diderot entsprach diesem Wunsche. Der Bericht

inspirierte Denis Diderot dann zu seinem Essay *Supplément au voyage de Bougainville* (1771), vordergründig eine Verteidigungsschrift der sexuellen Freiheit. James Cook schrieb 1773 über diesen Reisebericht: „Ich halte Bougainvilles Buch für die nützlichste und auch unterhaltsamste Beschreibung einer Reise durch dieses Meer, die bis jetzt erschienen ist.“

Dienste für Frankreich, Tod

1772 wurde Bougainville zum persönlichen Sekretär von Louis XV. erhoben. Er kämpfte 1779 bis 1782 als Konteradmiral und Kommandeur mehrerer Linienschiffe gegen die Briten in den Kämpfen der Amerikanischen Revolution. Unter anderem befehligte er die erste Schwadron der französischen Flotte in der siegreichen Seeschlacht vor der Chesapeake Bay (5. September 1781) gegen die britische Flotte. Für die Niederlage in der Seeschlacht von Les Saintes (12. April 1782) machte man aber vor allem ihn verantwortlich, ein Kriegsgericht beschränkte sich jedoch auf einen öffentlichen Tadel. Nach der Französischen Revolution bot man ihm 1791 das neugeschaffene Marineministerium und 1792 einen Vizeadmiralsposten an, Bougainville lehnte jedoch ab. Er ließ sich auf einem Besitz in der Normandie nieder. Den blutigen Terror, *La Terreur* überlebte er (1794 inhaftiert) trotz bekannt königstreuer Haltung nur durch den Sturz Robespierres unversehrt. 1794 wurde er Mitglied der französischen Akademie der Wissenschaften, die Ägyptische Expedition von 1798 bereitete er mit vor. 1799 wurde er Leiter des Pariser Längenbüros. 1801 mahnte er in einer Denkschrift an Napoleon zur erneuten Besetzung der Falklandinseln. Napoleon verlieh ihm mehrere hohe Auszeichnungen: 1799 ernannte er ihn zum Senator, 1804 zum Großoffizier der Ehrenlegion und 1808 zum „Grafen des Kaiserreiches“ (*Comte d'Empire*). 1809 war er in seiner letzten offiziellen Aufgabe Kriegsratsvorsitzender zur Untersuchung der Niederlage Frankreichs in der Schlacht von Trafalgar. Zu einer geplanten Nordpolreise kam es nicht mehr. Louis Antoine de Bougainville starb im Alter von 81 Jahren in Paris. Sein Herz ruht auf dem Pfarrfriedhof der Kirche St-Pierre de Montmartre (Cimetière du Calvaire), der übrige Körper wurde in das Panthéon überführt.

Ehrungen

Neben der größten Insel des Salomonenarchipels Bougainville, die politisch zu Papua-Neuguinea gehört, tragen auch ein Seegebiet vor Neuguinea, ein Tiefsee Graben und ein Korallenriff vor Nordost-Australien den Namen Bougainvilles. Sein Reisebegleiter auf der Weltumseglung, der Botaniker und Schiffsarzt Philibert Commerson, benannte die Pflanzengattung der *Bougainvillea* nach seinem Kapitän.

Auszeichnungen

1804 Großoffizier der Ehrenlegion

1808 von Napoléon I. zum Senator und *Grafen des Kaiserreichs* ernannt

Werke (Auswahl)

Traité du calcul intégral, pour servir de suite à l'Analyse des infiniments petits de M. le marquis de l'Hôpital. (2 volumes, 1754–1756) — Texte en ligne 1 [archive] 2 [archive]

Voyage autour du monde par la frégate du Roi La Boudeuse et la flute l'Etoile en 1766, 1767, 1768, et 1769. (1 volume, 1771 et 2 volumes, 1772)

Essai historique sur les navigations anciennes et modernes dans les hautes latitudes septentrionales.

Notice historique sur les sauvages de l'Amérique septentrionale.

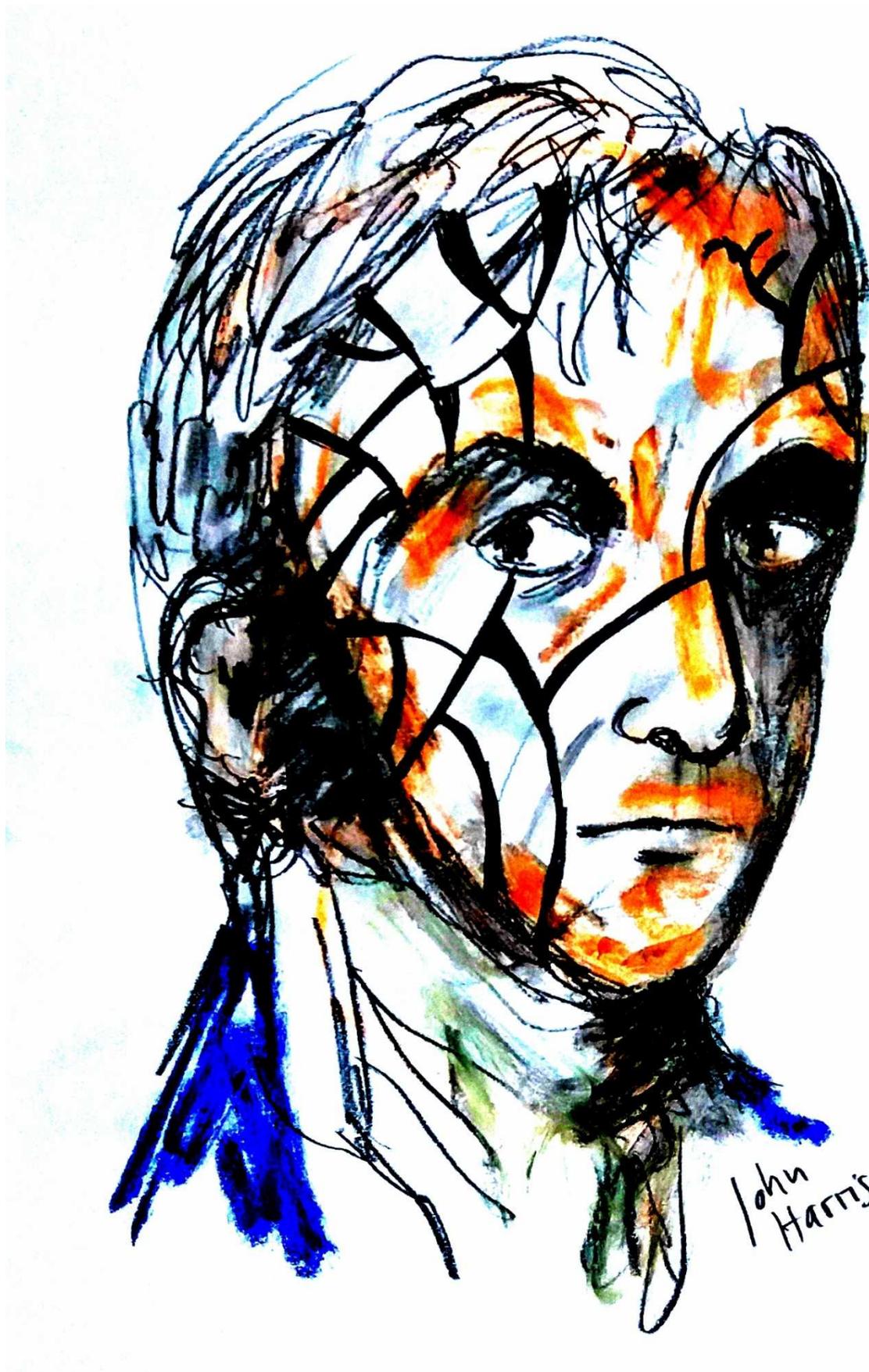
Deutsche Übersetzungen

Louis-Antoine de Bougainville, *Reise um die Welt. Über Südamerika und durch den Pazifik zurück nach Frankreich, 1766–1769.* Herausgegeben und übersetzt von L. M. Hoffmann.

Mit 25 zeitgenössischen Abbildungen und Karten. Edition Erdmann/Marix-Verlag, Wiesbaden 2010, ISBN 978-3-86539-816-1 [vollst. aus dem Frz. übertragen nach den Ausgaben Neuchâtel 1772 und Lille 1889]

Louis-Antoine de Bougainville: *Reise um die Welt. Durch die Inselwelt des Pazifik 1766–1769.* Herausgegeben von Detlef Brennecke. Erdmann, Stuttgart u. a. 2002, ISBN 3-522-60042-8, (*Alte abenteuerliche Reiseberichte*).

Louis-Antoine de Bougainville: *Reise um die Welt, welche mit der Fregatte La Boudeuse und dem Fleutschiff L'Etoile in den Jahren 1766, 1767, 1768 und 1769 gemacht worden.* Rütten und Loening, Berlin 1977



John Harrison (* 24. März/ 3. April 1693^{greg.} in Foulby bei Wakefield, Yorkshire; † 24. März 1776 in London) war ein englischer Tischler, Erfinder und autodidaktischer Uhrmacher.

Er löste durch Entwicklung einer schiffstauglichen Uhr mit hoher Ganggenauigkeit das sogenannte Längenproblem, für das England 1714 einen hohen Preis ausgelobt hatte. Seine Uhren ermöglichten erstmals präzise mechanische Zeitmessungen und damit die genaue Bestimmung des Längengrades auf See.

Über John Harrisons frühe Lebensjahre ist wenig überliefert. Er war das älteste von fünf Kindern. In seiner Jugend lernte er von seinem Vater das Tischlerhandwerk.

Mit knapp 20 Jahren konstruierte Harrison 1713 seine erste Pendeluhr, die noch heute in den Ausstellungsräumen der Worshipful Company of Clockmakers in Guildhall zu sehen ist. Der Anlass zum Bau der Uhr sowie die Frage, woher er das nötige Wissen erlangte, sind ungeklärt. In den Jahren 1715 und 1717 baute er noch zwei sehr ähnliche Pendeluhren.

1718 heiratete er Elizabeth Barrel (1693–1726), mit der er einen Sohn bekam. Nach dem Tod seiner Frau heiratete Harrison im Jahre 1726 Elizabeth Scott (ca. 1702–1777), mit der er zwei weitere Kinder hatte.

Zwischen 1725 und 1727 konstruierte Harrison gemeinsam mit seinem Bruder zwei große Standuhren. Dabei führte er wichtige Innovationen wie die *Grasshopper*-Hemmung und das Rostpendel ein. Dadurch erreichten sie eine für die damalige Zeit enorme Genauigkeit (etwa eine Sekunde Abweichung pro Monat).

Ab 1727 fing John Harrison an, sich mit der Konstruktion von Schiffsuhren und dem damit verbundenen Längenproblem auseinanderzusetzen.

Das Längenproblem

Während die geografische Breite relativ einfach mit für die Seefahrt hinreichender Genauigkeit bestimmbar ist, gestaltet sich die Bestimmung der Länge mit ähnlicher Genauigkeit weitaus schwieriger.

Das englische Parlament hatte 1714 bis zu 20.000 Pfund Preisgeld für eine praktikable Lösung des *Längenproblems* ausgelobt.^[1] Das Preisgeld staffelte sich nach Genauigkeit der eingereichten Methode. Erst ein Jahrzehnt nach der Veröffentlichung des Preisgeldes beschäftigte sich John Harrison mit diesem Thema, das ihn bis an sein Lebensende begleiten sollte. Bisher waren mittels astronomischer Navigation noch keine praktikablen Lösungen gefunden worden. Zur Beurteilung eingereicherter Vorschläge und zur Verwaltung des Preisgeldes war die *Längenkommission (Board of Longitude)* eingerichtet worden.

Harrisons Vision - Namhafte Astronomen in ganz Europa bemühten sich um astronomische Lösungen, insbesondere die Mondstanz-Methode, bei der der Winkelabstand des Mondes zu hellen Fixsternen in der Nähe seiner Bahn bestimmt wird. Der astronomische Lösungsansatz baute auf Tabellen von Sternbedeckungen, die zwar damals hinreichend genau berechenbar waren, jedoch die Sichtbarkeit des Mondes voraussetzten und kompliziert anzuwenden waren. John Harrison setzte dagegen auf genügend genaue Uhren. Harrison hatte 1713 seine erste Pendeluhr mit Holzfäderwerk gebaut und später als erste bedeutende Erfindung die Temperaturabhängigkeit der Pendel kompensiert: Ein Gitter aus zwei Arten von Metallstäben mit unterschiedlicher Wärmeausdehnung (Stahl und Messing) verhinderte die Änderung der Pendel-Gesamtlänge bei Temperaturschwankungen. Einen reibungsarmen Lauf seiner Standuhren hatte er mit seiner *Grasshopper-Hemmung* erzielt, schmierungsfreie Holzzahnräder vermieden Abweichungen durch verharzendes Öl. Überprüfungen durch Messung von Sterndurchgängen bewiesen die Verringerung früherer Ungenauigkeiten auf weniger als ein Zehntel. Danach wollte er ähnlich genaue Uhren für Schiffe konstruieren: 1728 stellte er sein Konzept vor, 1735 sein erstes Modell. Temperaturschwankungen kompensierte er durch Bimetall, Schiffsbewegungen, indem er (im ersten Entwurf) zwei identische Pendel durch eine Feder verband. Das Chronometer wurde zu Beginn der Reise auf die Sonnenzeit des bekannten Längengrades, nämlich des Greenwich-Meridians, eingestellt. Aus dem Zeitunterschied zwischen der angezeigten Zeit und der (durch Peilung von Sonne oder Gestirnen) ermittelten Ortszeit ließ sich die geographische Länge hinreichend genau berechnen – annähernd sekundengenaue Uhrzeit vorausgesetzt.

Erfolgreiche Tests - Eine Testfahrt mit dem ersten von Harrison entwickelten Modell, heute **H1** genannt, nach Lissabon und zurück zeigte weitaus höhere Genauigkeit als für die Erlangung des Preises vorgeschrieben, jedoch hatte die Reisedauer nicht den Bedingungen der Ausschreibung entsprochen.

Harrison erhielt aus dem Fundus der Längenkommission gerade genug Geld für ein verbessertes Modell **H2** (1737), später für die kugelgelagerte **H3**. Keine dieser beiden Uhren wurde getestet, da England im Krieg mit Spanien war und man keinesfalls ein solches Gerät in Feindeshand geraten lassen wollte.

Das bahnbrechende Modell 4 - Eine Taschenuhr, die er 1753 bei *John Jefferys* in London für sich selbst anfertigen ließ und die überraschend genau ging, bewog Harrison zu einem vollkommen neuen Konzept: Er brach die Weiterentwicklung der H3 ab und stellte 1759 ein viertes Modell vor, mit 13 cm Durchmesser und 1,45 kg Gewicht weitaus kleiner und leichter als jedes seiner früheren Stücke. Wesentlich für die Genauigkeit der **H4** war ein neu entwickelter Antriebsmechanismus (*remontoir d'égalité*). Das Prinzip wird noch heute in mechanischen Chronometern angewandt.

Kampf um das Preisgeld - Die H4 zeigte auf der 81-tägigen Fahrt nach Jamaika nur eine Gangabweichung von 5 Sekunden. Insgesamt wies sie bei der Rückkehr nach England eine Abweichung von 1 Minute und 54,5 Sekunden auf. Ihre Genauigkeit wurde von Kritikern aber als „zufällig“ beargwöhnt. Harrison wurde genötigt, die Uhr vor den Augen der Kommission zu zerlegen, zu erklären und Konstruktionszeichnungen zu übergeben. Damit sollte ein anderer Uhrmacher ein weiteres Exemplar desselben Modells herstellen (ursprünglich waren sogar zwei gefordert). Harrison hatte im Jahr 1765 10.000 £ erhalten, nachdem er sich an das Parlament gewandt hatte. Er durfte für den Nachbau einen Fachmann vorschlagen und entschied sich für den Londoner Uhrmacher Larcum Kendall, der ihm auch schon vorher bei der Anfertigung seiner Instrumente behilflich gewesen war. Harrison selbst, bereits in hohem Alter, musste sein nächstes Modell ohne seine Originalpläne bauen, schuf aber in Zusammenarbeit mit seinem Sohn William ein wiederum verbessertes Exemplar, die **H5**. Nach einer Audienz bei Georg III. testete der König das Gerät persönlich. Er äußerte höchste Zufriedenheit und setzte sich für Harrison bei der Kommission ein; trotzdem blieb dem Modell die Anerkennung des *Board of Longitude* verwehrt. Erst nachdem der König angedroht hatte, persönlich vor dem Parlament zu erscheinen, wurden Harrison 1773, drei Jahre vor seinem Tod, weitere 8750 £ zugebilligt.

Längenproblem gelöst - Erst als James Cook am 30. Juli 1775 von seiner zweiten Weltreise heimkehrte und die Qualität der **K1**, Kendalls exakter Kopie der H4, bestätigte, galt auch den meisten Astronomen das Längenproblem als gelöst.

Das Original der H4 war wegen der Tests und des mehrfachen Zerlegens für diese Reise nicht in Frage gekommen. Drei andere Uhren waren den Belastungen der Reise nicht gewachsen gewesen. Im Logbuch nennt der zunächst skeptische Cook Kendalls Werk (also Harrisons Erfindung) seinen *nie versagenden Führer*. Damit erlebte Harrison acht Monate vor seinem Tod die Erfüllung seiner Vision. 1959 benannte das UK Antarctic Place-Names Committee in Erinnerung an Harrisons Leistungen die Harrison-Passage in der Antarktis nach ihm.

Entwicklung der Schiffschronometer - Gelernte Uhrmacher entwickelten wenig später billigere Uhren, die das gleiche leisteten. Hatte K1 (die Kopie der H4) 500 £ gekostet, damals rund 30 % des Wertes eines kleineren Schiffes, so gelang es den Uhrmachern John Arnold und Thomas Earnshaw, die Produktion so weit zu vereinfachen, dass Chronometer gegen 1790 auf etwa 70 £ kamen. Erst um das Jahr 1840 war jedes Schiff der Royal Navy mit einem Chronometer ausgerüstet. Harrisons großes Verdienst bestand darin, bewiesen zu haben, dass Uhren mit einer Gangunsicherheit von wenigen Sekunden pro Tag technisch machbar sind, was bis dahin (etwa auch von Isaac Newton) bestritten worden war. Die Bezeichnungen **H1** bis **H5** stammen aus der Zeit um 1923. Sie wurden von Lieutenant-Commander *Rupert Gould* geprägt, der im Zuge von Recherchen zu seinem Buch *The Marine Chronometer, its History and Development* die unbeachteten Instrumente H1 bis H4 in einem Lagerraum wiederentdeckte und instand setzte. Sie befinden sich seither in funktionsfähigem Zustand und als Teil der Sammlungen des Königlichen Observatoriums im National Maritime Museum, Greenwich. Ausgestellt sind sie im Royal Observatory, das seit 1738 (weltweit: 1884) den Nullmeridian markiert. H5 ist im Besitz der Londoner Uhrmacherzunft und als Teil der Sammlungen Georg III. im Science Museum untergebracht.



Samuel Wallis (* 23. April 1728 in Camelford, Cornwall; † 21. Januar 1795 in London) war ein britischer Marineoffizier und Weltumsegler. Er gilt als Entdecker Tahitis und mehrerer anderer Inseln im Südpazifik.

Geboren als Sohn eines niederen Landadeligen mit einigen wenigen Hektar Grundbesitz nahe Camelford in Cornwall, ging Samuel Wallis 1744 als Seekadett zur Marine. Er diente im Englisch-Französischen-Krieg 1744–1749 und wurde kurz nach dem Frieden von Aachen (1748) zum Leutnant befördert.

Nach dem erneuten Kriegeausbruch zwischen England und Frankreich im Jahr 1756 (Siebenjähriger Krieg) versetzte man Wallis auf das Linienschiff *Invincible*. Im Juni desselben Jahres erhielt er sein erstes eigenständiges Kommando als Commander einer Sloop. Ab April 1757 war er Kapitän einer Fregatte mit 20 Kanonen in nord-amerikanischen Gewässern. Nach 18 Monaten Dienst erhielt Wallis das Kommando über das 60-Kanonen-Kriegsschiff *Prince of Orange*. Nach dem Frieden von Paris 1763 wurde er, wie viele andere Marineoffiziere auch, auf Halbsold gesetzt.

Nach drei Jahren, über die in seiner Biographie wenig bekannt ist, wurde Wallis 1766 wieder in den aktiven Dienst berufen und erhielt das Kommando über die *Dolphin*. Er hatte den Auftrag, zusammen mit der *Swallow* unter dem Kommando von Philip Carteret, dem späteren Entdecker der Insel Pitcairn, in die Magellanstraße zu segeln und anschließend die Welt zu umrunden.

Im Februar 1766 stachen die Schiffe in See. Als zweiter Leutnant unter Wallis diente Tobias Furneaux, der später James Cook auf seinen Reisen in den Südpazifik begleiten sollte. Während der Atlantiküberquerung blieben die Schiffe zusammen, bei der Ausfahrt aus der Magellanstraße aber verloren sich Wallis und Carteret aus den Augen. Die *Dolphin* segelte nordwestlich weiter in den Südpazifik. Wallis entdeckte am 18. Juni 1767 Tahiti für Europa und taufte die Insel zu Ehren des britischen Königs *King George Island*. Samuel Wallis gilt auch als Entdecker der Insel Pinaki, der Inseln Nukutavake, Vairaatea, Paraoa, Manuhangi und Nengonengo im Tuamotu-Archipel sowie von Meetia, dem östlichsten Eiland der Gesellschaftsinseln. Auf der Rückfahrt über Batavia entdeckte Wallis noch die Inseln Howe, Tapuaemanu, Mopihaa und Fenua Ura. Nach einem Zwischenaufenthalt in Batavia, bei dem ein Teil seiner Mannschaft an Infektionskrankheiten starb, segelte er über das Kap der Guten Hoffnung zurück nach England und hatte damit die Erde einmal umrundet.

Als ihm das Kommando über die *Endeavour* zu Gunsten von James Cook verweigert wurde, zog er sich ins Privatleben zurück. 1780 wurde er noch einmal in den aktiven Dienst zurückgerufen. Als Sinekure teilte man ihm zwei Jahre später den Posten eines „extra naval commissioners“ zu. Wallis starb am 21. Januar 1795 in London.

Literatur

Sammlungen der besten Reisebeschreibungen: 5. Bd. *Reise um die Welt*, von Samuel Wallis, Esq., Befehlshaber des englischen Schiffs „Dolphin“ in den Jahren 1766, 1767, 1768, der Kompagnie, Troppau 1785, Digitalisat.



Philipp Carteret, auch *Philip Carteret*; eigentlich *Philip de Carteret, Seigneur of Trinity* (* 22. Januar 1733 in Trinity Manor, Insel Jersey; † 21. Juli 1796 in Southampton) war ein britischer Seefahrer und Entdecker. Er entstammte einer Adelsfamilie auf der Insel Jersey.

Philipp Carteret reiste zwischen 1764 und 1766 unter John Byron ein erstes Mal um die Welt und umrundete unter Samuel Wallis zwischen 1766 und 1769 ein zweites Mal die Erde.

Wallis begann seine Reise auf dem Schiff *Dolphin*, dem als Begleitung die Sloop oder Brigg HMS *Swallow* mitgegeben war, die von Carteret befehligt wurde. Die Reise begann am 22. August 1766. Am 17. Dezember erreichten die Schiffe die Magellanstraße an der Südspitze Südamerikas, wo sie bis zum 11. April 1767 aufgehalten wurden. Beim Austritt aus der Straße wurden die Schiffe für immer getrennt. Die *Dolphin* steuerte nach Nordwesten, die *Swallow* segelte zur Insel Pitcairn, die Carteret für Europa entdeckte und nach einem Seekadetten der *Swallow* benannte. An den folgenden Tagen sichtete man drei weitere, bislang unbekannte Inseln im Tuamotu-Archipel: Nukutepipi, Anuanuraro und Anuanurunga.

Nach langer Fahrt mit zahlreichen Entbehrungen gelangte man zu den Santa-Cruz-Inseln, die Carteret „Königin-Charlotte-Inseln“ nannte. Von hier aus steuerte er weiter nach Nordwesten und entdeckte am 29. August 1767 den St.-Georgs-Kanal im heutigen Bismarck-Archipel, der Neubritannien und Neuirland voneinander trennt. Carteret erkannte die Landmassen erstmals als zwei eigenständige Inseln und gab Neuirland den Namen „Nova Hibernia“ (nachdem William Dampier bereits 1700 dem westlichen Land den Namen „Nova Britannia“ gegeben hatte). Die *Swallow* ankerte in einer Bucht bei der Südspitze Neuirlands und Carteret nahm hier, im später verzeichneten „Carterethafen“ (*Carteret's Harbour*), im Namen des Königs von England vom Land Besitz. Auf seiner weiteren Fahrt entdeckte er die Insel Neuhannover und die Admiralitätsinseln. Nun steuerte er durch die Molukken hindurch, kartierte die gesamte Westküste von Celebes (Sulawesi) und kam am 15. Dezember 1767 nach Mangkassar (heute Makassar). Am 3. Juni 1768 fuhr er weiter nach Batavia und traf schließlich am 20. März 1769 wieder in Spithead in England ein.

Die Reise mit der *Swallow* war mühsam gewesen. Die Admiralität hatte Carteret mit einem nur eingeschränkt seetüchtigen Schiff entsandt. Die *Swallow* leckte, und die nötige Reparatur-Ausstattung war nicht an Bord. Dass Carteret sein Schiff nach Hause brachte, war eine Meisterleistung an Seemannskunst. Am 20. Februar 1769 kam es auf der Heimreise zu einer ungewöhnlichen Begegnung im Atlantik. Die französische Fregatte *La Boudeuse* kam längsseits und schickte einen Offizier, der offenbar genaue Kenntnisse von der Fahrt der *Swallow* zu haben schien. Später erfuhr Carteret, dass die *Boudeuse* unter Kapitän Louis Antoine de Bougainville fast der gleichen Route gefolgt war. Die *Boudeuse* war ein schnelles Schiff und holte die Monate vorher gestartete *Swallow* schließlich im Atlantik ein.

Carterets Verdienste fanden bei der Admiralität nicht die gebührende Anerkennung. Obwohl er zum Kapitän befördert wurde, musste er jahrelang auf ein neues Kommando warten. Von einem Kommando über andere Schiffe ist nicht viel bekannt. 1779 überführte er die HMS *Endymion* nach etlichen Schwierigkeiten zu den Westindischen Inseln. Sein Bericht ist in Hawkesworths Buch: „An Account of the Voyages undertaken by Order of His Present Majesty ...“ von 1773 veröffentlicht. Ein Jahr später erschien eine Übersetzung in deutscher Sprache.

Philipp Carteret zog sich 1794 im Rang eines Konteradmirals aus dem aktiven Dienst zurück. Er starb am 21. Juli 1796 in Southampton im Alter von 63 Jahren und wurde dort in der All Saints' Church beigesetzt.

Siehe auch: Liste der Entdecker

Literatur

Philip Carteret, Helen Wallis (Hrsg.): *Carteret's voyage round the world, 1766-1769*. (= *Hakluyt Society Series 2*. 124–125). 2 Bände. Cambridge University Press, Cambridge 1965. (Bibliografie: S. 528–548).

P. Werner Lange: *Südseehorizonte*. Eine maritime Entdeckungsgeschichte Ozeaniens. 3. Auflage. Urania-Verlag, Leipzig/Jena/Berlin 1990, ISBN 3-332-00365-8.

John Hawkesworth: *An Account of the Voyages undertaken by the Order of His Present Majesty for Making Discoveries in the Southern Hemisphere, and successively performed by Commodore Byron, Captain Carteret, Captain Wallis, and Captain Cook*. Vol. I. *The Carteret, Byron, Carteret and Wallis Voyages*. London 1773. (Online-Ausgabe der National Library of Australia).

John Hawkesworth: *Geschichte der See-Reisen und Entdeckungen im Sud- Meer welche auf Befehl Sr Grossbrittannischen Majestat unternommen : und von Commodore Byron, Capitain Wallis, Capitain Carteret und Capitain Cook in Dolphin, der Swallow, und dem Endeavour nach einander ausgefuhret worden sind / aus den Tagebuchern der verschiedenen Befehlshaber und den Handschriften Joseph Banks in drey Banden verfasst Dr. Johann Hawkesworth ; Mit des Herrn Verfassers Genehmigung aus dem Englischen ubersetzt von Johann Friedrich Schiller.* Haude & Spener, Berlin 1774.

(Digitalisat in der Deutschen Digitalen Bibliothek)

Sammlungen der besten Reisebeschreibungen: 6. Bd. *Reise um die Welt* von Philipp Carteret, Esq., Befehlshaber der englischen Schaluppe „Swallow“ in den Jahren 1766, 1767, 1768, 1769, der Kompagnie, Troppau 1785, Digitalisat.

Te Rangi Hiroa: *An introduction to Polynesian Anthropology.* (= *Bernice P. Bishop Museum Bulletin.* 187). The Museum, Honolulu 1945, S. 23, Abschnitt: Carteret. (Online-Text der New Zealand Electronic Text Collection (NZETC)).

Te Rangi Hiroa: *Explorers of the Pacific.* European and American discoveries in Polynesia. (= *Bernice P. Bishop Museum Special Publication.* 43). The Museum, Honolulu 1953, S. 24, Kapitel: Wallis and Carteret. (Online-Text der NZETC, New Zealand Electronic Text Collection).



Jean-François de Galaup de La Pérouse (Lapérouse; * 23. August 1741 in La Gua bei Albi; † 1788 bei Vanikoro, Salomonen) war ein französischer Seefahrer, Weltumsegler und Geograf im Zeitalter der Aufklärung.

Jean-François de La Pérouse entstammte einer Patrizierfamilie der südwestfranzösischen Stadt Albi im Languedoc. Im Alter von 15 Jahren ging er nach Brest und schlug eine Laufbahn bei der französischen Marine ein. Die Offiziere waren in adlige ‚Rote‘ und bürgerliche ‚Blaue‘ gespalten. Um besser Karriere zu machen, fügte La Pérouse seinem Familiennamen *de Galaup* ein Adelsprädikat hinzu, das auf einen kleinen Hof der Familie außerhalb von Albi mit dem Namen *La Peyrouse* Bezug nimmt. Der gerade ausgebrochene Siebenjährige Krieg führte La Pérouse unter anderem nach Québec. Die Rückkehr des Weltumseglers Louis Antoine de Bougainville nach Frankreich im Jahr 1769 inspirierte La Pérouse zu ähnlichen Taten. Von 1772 bis 1776 segelte La Pérouse im Auftrag des französischen Gouverneurs im Indischen Ozean zwischen den französisch beherrschten Kolonien Mauritius, Réunion, Pondicherry in Südindien und Madagaskar, wo er seine geografischen Kenntnisse vervollständigte. La Pérouse nahm für die Franzosen am Amerikanischen Unabhängigkeitskrieg auf Seiten der Amerikaner teil. Er befehligte ein Geschwader und nahm im August 1782 das Fort Prince of Wales an der Hudson Bay in der heutigen kanadischen Provinz Manitoba kampflos ein und nahm dort den englischen Entdecker Samuel Hearne gefangen. Wegen besonderer Verdienste wurde La Pérouse bei seiner Rückkehr geadelt und befördert. Als Frankreich nach den Entdeckungen des Briten James Cook eine ähnlich prestigeträchtige Fahrt unternehmen wollte, fiel die Wahl des Königs Ludwig XVI. 1785 auf La Pérouse. Zwei Schiffe – die *Astrolabe* und die *Boussole* – wurden ausgerüstet und eine hochkarätige Truppe von Wissenschaftlern aus den Fachgebieten Astronomie, Mathematik, Geologie, Mineralogie und Botanik für die Reise zusammengestellt. Ihr Auftrag war die genaue Erforschung der Geografie des Pazifik und der dortigen Handelsmöglichkeiten, vom hohen Norden bis nach Australien, von Asien bis Amerika. Am 1. August 1785 stachen die beiden Schiffe von Brest aus in See. Die erste Station war Teneriffa. Im Januar 1786 wurde Patagonien erreicht. Über Kap Hoorn und die Osterinsel ging es nach Hawaii und weiter nach Alaska. La Pérouse, der sich zu den Aufklärern zählte, verzichtete als erster Europäer bewusst auf die Inbesitznahme noch unerforschter Inseln. In Alaska knüpfte er wichtige Kontakte mit Indianern, bevor er die Küste Kaliforniens bereiste. Der Winter wurde für die Überfahrt über den Pazifik genutzt. Im Januar 1787 landeten die beiden Schiffe in Macau. Nun wurden die bisher wenig bekannten ostasiatischen Nebenmeere, die Chinesische See und die Japanische See, systematisch erforscht und kartografiert, ebenso wie die große sibirische Halbinsel Kamtschatka, die wegen des Pelzreichtums interessant war. In Petropawlowsk (heute: Petropawlowsk-Kamtschatski) ging am 29. September 1787 der Dolmetscher Jean Baptiste Barthélemy de Lesseps von Bord. Er durchquerte Kamtschatka und Sibirien und gelangte über Ochotsk, Irkutsk und Sankt Petersburg, nach über einjähriger Reise, im Oktober 1788 nach Paris. Er überbrachte dort die ersten Berichte der Weltreise zu einem Zeitpunkt, als La Pérouse und seine Leute vermutlich nicht mehr am Leben waren. Nachdem Sachalin und die japanischen Kurilen erkundet waren, wurde die Südsee angesteuert. Auf der samoanischen Insel Tutuila wurde am 11. Dezember 1787 der zweite Kapitän und enge Freund La Pérouses, der Wissenschaftler Paul Fleuriot de Langle (1744–1787), von Einheimischen getötet. Von nun an stand die Reise unter keinem guten Stern. La Pérouse segelte nach Australien. In der Botany Bay begründeten die Engländer gerade Sydney. Im Februar 1788 schickte La Pérouse eine Nachricht mit der weiter geplanten Route in die Heimat: über Tonga, Neukaledonien und die Salomonen sollte es nach Neuguinea gehen. Doch La Pérouse erreichte keines dieser Ziele. Beide Schiffe nebst Mannschaft verschwanden spurlos. Man mutmaßt, dass die Schiffe in einen tropischen Wirbelsturm gerieten. Die Expedition wurde in Frankreich leidenschaftlich verfolgt, und trotz der 1789 beginnenden Französischen Revolution wurden 1791 zwei Schiffe ausgerüstet, um nach La Pérouse zu suchen. Doch die Rettungsaktion verlief nicht glücklich. Die Kapitäne d’Entrecasteaux und Houn Kermadec starben 1793 auf der Fahrt und die Mannschaft kehrte ohne Ergebnis zurück. Das Schicksal der beiden Schiffe *Astrolabe* und *Boussole* blieb viele Jahre lang ungeklärt, bis der britische Handelskapitän Peter Dillon, Eigner der Bark *St. Patrick*, am 23. Mai 1826 nach Tikopia kam. Dillon hatte dreizehn Jahre vorher einen Preußen mit Namen Martin Buchert (oder Bushard) sowie einen Laskaren mit Namen Joe und dessen Fidschi-Frau auf eigenen Wunsch dort abgesetzt. Als die *St. Patrick* Anker warf, kamen Buchert und Joe an Bord. Joe besaß, wie Dillon in seiner „Narrative“ schreibt, die silberne Parierstange eines alten Degens, die er

einem Mannschaftsmitglied zum Kauf anbot. Auf Dillons Frage, wie dieser Gegenstand von eindeutig europäischer Herkunft auf das abgelegene Tikopia hatte gelangen können, teilte Buchert mit, dass die Eingeborenen die Parierstange, mehrere silberne Besteckteile sowie eiserne Nägel, Äxte, Teetassen, Glasflaschen und andere Teile von einer entfernten Insel namens „Manicolo“ (Vanikoro) mitgebracht hätten. Die Eingeborenen dieser Insel hätten noch mehr solcher Gegenstände, die von zwei Schiffen stammen würden die vor vielen Jahren („als die alten Männer von heute noch jung waren“) in einem heftigen Sturm dort havariert seien. Einer der Tikopianer hätte noch vor sechs Jahren (1820) dort zwei Besatzungsmitglieder von diesen Schiffen gesehen und mit ihnen gesprochen. Dillon, der die Teile als von mutmaßlich französischer Herkunft identifizierte, beschloss, nach Vanikoro zu segeln, da er vermutete, dass die Gegenstände von der vermissten La-Pérouse-Expedition stammten. Die *St. Patrick* erreichte Vanikoro zwei Tage später, konnte wegen ungünstiger Wind- und Strömungsverhältnisse nicht landen, sondern war gezwungen, sieben Tage vor der Küste zu kreuzen. Weil das Schiff jedoch leckte, die Vorräte beschränkt waren und der Eigentümer der Ladung, die die *St. Patrick* transportierte, Einspruch erhob, beschloss Dillon, das Vorhaben abzubrechen, unverzüglich nach Kalkutta zu segeln und später nach Vanikoro zurückzukehren. Er erreichte Indien mit einigen Schwierigkeiten. In Kalkutta identifizierte ein französischer Künstler die Degenstange als in Versailles gefertigt und etwa vierzig Jahre alt. Sehr schwach waren die Initiale „P.“ und die Fleur de lys zu erkennen. Am 8. September 1827 kehrte Dillon mit der *Research* nach Vanikoro zurück und fand zahlreiche weitere Relikte, die sich den vermissten französischen Schiffen – und auch La Pérouse persönlich – zuordnen ließen. Er brachte sie 1829 nach Frankreich, wo ihn König Karl X. zum Ritter der Ehrenlegion ernannte und ihm einen Ehrensold bewilligte.

Jules Dumont d'Urville erreichte 1828 die Insel Vanikoro, barg weitere Teile der Wracks und brachte sie nach Frankreich.

Ehrungen

La Pérouse wird in Frankreich und im Pazifik bis heute verehrt. Nach ihm wurden nicht nur mehrere Schiffe der französischen Marine benannt, sondern auch:

ein Stadtteil von Sydney (*La Perouse*) an der Nordseite der Bucht Botany Bay;

zwei Berge in Alaska (*Laperouseberg* und *Laperousegletscher*);

eine Bucht in Hawaii (*La Perouse-Bucht*);

eine Bucht in Kanada (*La Perouse-Bucht*);

eine Bucht auf der Osterinsel (*La Perouse Bahia*);

eine Meerenge zwischen Sachalin und Hokkaidō, die *La-Pérouse-Straße*;

zwei Berge in Tasmanien und Neuseeland;

der Mondkrater La Pérouse;

der Asteroid (13560) La Pérouse;

ein Gymnasium (*Lycée Lapérouse*) sowie ein Platz (*Place Lapérouse*) und ein Denkmal in seiner Geburtsstadt Albi;

eine Insel im Nordwesten Hawaiis (*La Perouse Pinnacle*);

ein Tiefseeberg im Indischen Ozean, etwa 90 Seemeilen nordwestlich der Insel Réunion (*La Pérouse Seamount*).

Literatur

Jean-François de Lapérouse: *Zu den Klippen von Vanikoro. Weltreise im Auftrag Ludwigs XVI. 1785–1788*. Nach Lapérouses Tagebüchern aufgezeichnet von M. L.-A. Milet-Mureau, übersetzt, bearbeitet und herausgegeben von Klaus Fischer. Verlag Neues Leben, Berlin 1987, ISBN 3-355-00540-1.

Jean Baptiste Barthélemy de Lesseps: *Des Herrn von Lesseps Französischen Consuls und Gefährten des Grafen de la Perouse Reise von Kamtschatka nach Frankreich*. Aus dem Französischen vom Herrn Professor [Peter] Villaume. 2 Bde., Johann Friedrich Hartknoch, Riga und Leipzig 1791.

Hans-Otto Meissner: *Die verschollenen Schiffe des Lapérouse*. Bertelsmann, München 1984 (faktengestützte, romanhafte Darstellung).

Naomi J. Williams: *Die letzten Entdecker*. Aus dem Englischen von Monika Köpfer.

DuMont Buchverlag, Köln 2015, ISBN 978-3-8321-9770-4 (Roman).



Alessandro Malaspina di Mulazzo (* 5. November 1754 in Mulazzo in der Toskana; † 9. April 1810 in Pontremoli) war ein italienischer Adliger und Seefahrer in spanischen Diensten. Er stammte aus der Familie Malaspina, einer Nebenlinie des Hauses Este.

Vom 15. September 1786 bis 18. Mai 1788 unternahm Malaspina eine kommerzielle Weltumrundung. Während dieser Reise befahl er die Fregatte *Astrea*. Er leitete von 1789 bis 1794 die erste große spanische Forschungsexpedition in den Pazifik mit der Korvette *Descubierta*. Es wurde die Küste von Patagonien bis Alaska erforscht. Dabei wurden auch Expeditionen ins küstennahe Hinterland unternommen. In Yakutat Bay (Alaska) nahm man Kontakt mit den Tlingit auf, die vorwiegend mit konkurrierenden Russen und Stämmen des Hinterlands Handel trieben. Spanische Gelehrte erstellten Aufzeichnungen über Sitten, Sprache, Lebensweise, Kriegführung und Wirtschaft dieser indianischen Stammesgruppe. Die Maler Tomas de Suria und José Cardero porträtierten einige von ihnen und fertigten Skizzen zum Alltagsleben. Der Botaniker Luis Née sammelte und beschrieb für ihn neue Pflanzen. Als weiterer Naturwissenschaftler nahm von 1790 bis 1793 Thaddäus Haenke an der Expedition teil. Anschließend segelte Malaspina über Guam und die Philippinen nach Neuseeland. Sein Weg führte ihn dann zur Botany Bay in Australien und zu den Tonga-Inseln. Schließlich kehrte er über das damals spanische Perú nach Cádiz in Spanien zurück. Nach seiner Rückkehr fiel Malaspina einer Intrige am spanischen Königshof zum Opfer. Seine Forschungsberichte verschwanden in den spanischen Archiven und wurden erst im 20. Jahrhundert teilweise publiziert. Er selbst wurde verhaftet. Erst 1803 wurde Malaspina wieder freigelassen und nach Italien ausgewiesen.

Nach Alessandro Malaspina wurde der größte nordamerikanische Gletscher in Alaska, der Malaspinagletscher benannt sowie die Sandsteinformationen *Malaspina Galleries* auf der kanadischen Insel Gabriola.

Presseartikel

Allgemeine Geographische Ephemeriden, Bd. 2, October 1798: 390–391.

Der *Moniteur* vom 9 Fructidor (26. Aug. 1798) gibt folgende Nachricht über *Malespina's* Reise. Den 30 Jul. 1789 segelten zwey Spanische Corvetten, *la Decouverte* und *la Subtile*, die erste unter dem Commando *Don Alexandre Malespina*, die zweyte unter *D. Joh. de Bastiamente* in Gesellschaft mit einander von Cadix ab. Die Befehlshaber hatten vorzüglich den Auftrag, die Küsten von Amerika aufzunehmen vom Fluss *de la Plata* bis zum Vorgebirge *Horn*, und von diesem Vorgebirge an bis zur äussersten nördl. Gränze dieses Welttheils. Bey ihrer Ankunft an der nordwestlichen Küste Amerika's unterm 59. 60. n. 61. Gr. der Breite suchten sie vergebens eine Durchfahrt ins Atlantische Meer. Sie schlossen daraus, dass die von einem alten Spanischen Seefahrer *Maldonado* angekündigte Meerenge nur in seiner Einbildungskraft existirt habe, und dass die Vorhersagung *Cook's* auf Grundsätzen gegründet sey, wenigstens in diesen Gegenden. Im Anfang d. J. 1792 vereinigten sich *la Subtile* und eine Spanische Galiote *la Mexicaine*, mit andern Englishen Schiffen unter Befehl des Capitain *Vancouver*, in der Absicht, die unermesslichen vom *Admiral de Fuentes* entdeckten Insel Gruppen zu erkennen und zu untersuchen, so wie auch die Einfahrt des *Juan de Fuca*. Die Beschreibung des Capitain *Vancouver*, die so eben erschienen ist, wird uns über den Erfolg dieser Untersuchungen unterrichten. Etches, Befehlshaber des Amerikanischen [Englischen] Schiffs *La Princesse royale*, hat nach dieser Zeit gefunden, dass der ganze westliche Theil von Amerika von 48° bis 57° nördl. Br. aus einer Kette von Inseln besteht, welche am Eingange eines grossen inländischen, dem Baltischen und Mittelländischen Meere ähnlichen, Meeres liegen. Nachdem er dieses Meer in der Richtung gegen Norden durchschiffte hatte, in einem Raum von mehrern hundert Seemeilen, kam er an ohngefähr 200 Seemeilen von der Hudsons-Bay entfernt. Da der Gegenstand seiner Reise bloss kaufmännisch war, so hat er nicht gesucht, die äusserste Gränze dieses neuen mittelländischen Meeres zu erforschen; aber aus dem, was er davon hat entdecken können, scheint es wahrescheinlich, dass es mit der Hudsons Bay in Verbindung steht. Mehr als 50 Inseln, die er besucht hat, waren sämmtlich von Indianischen Volksstämmen von einem friedlichen und zum Handel geneigten Character bewohnt. — Die beyden Spanischen Corvetten haben eine Inselgruppe entdeckt, die bisher den Europäern unbekannt war; die Einwohner heissen *Babacos*, und man wird in ihrem Werke die Sitten und Gebräuch dieser Insulaner finden. Die Corvetten verbrauchten den grössten Theil des Jahrs 1792, die *Marianischen* und *Philippinischen* Inseln zu besuchen, so wie auch Macao an der Chinesischen Küste. Sie gingen hernach zwischen den *Mindanao* und *Mountag*-Inseln (?) [Morintay] durch and richteten ihren Lauf längs den Küsten von *Neu-Guinea* hin. Also sie

jenseits des Aequators waren, durchfuhren sie einen Meerbusen von ohngefähr 500 Seemeilen, welchen kein Europäisches Schiff vor ihnen bemerkt hatte. Als sie ihren Lauf von diesem Meerbusen nach *Neu-Seeland* und *Neu-Holland* richteten, entdeckten die in der Inselgruppe, die unter den Namen der *Freundschafts-Inseln* bekannt sind, die *Babacos*, [Vava'u] und blieben da einige Zeit vor Anker.

Nach einer Menge anderer Untersuchungen im südl. Weltmeere landeten sie im Prairial J.I. (20. May 1793) zu *Callao* an der Küste von *Peru*. Sie machten von diesem Haven aus verschieden Excursionem, selbst bis an die *Moluccischen* [Malvinas] Inseln. Sie beschlossen endlich damit, in den Fluss *de la Plata* einzulaufen, nachdem sie alle Hindernisse und alle diesen südlichen Breiten eigene Gefahren überstiegen hatten. Sie segelten dann nach *Cadix* und kamen in 90 Tagen zu. Diese Reise wird gewiss viel zum Fortgang der Schifffahrt, der Botanik und Mineralogie beytragen. Man hat noch ausserdem unter verschiedenen Breiten in beyden Halbkugeln verschiedene Versuche über Schwere angestellt, welche Gelegenheit zu wichtigen Entdeckungen über die unregelmässige Gestalt unsrer Erdkugel geben und zugleich zur Bestimmung eines allgemeinen Metre's dienen werden.

Literatur

Dario Manfredi: *MALASPINA, Alessandro*. In: Mario Caravale (Hrsg.): *Dizionario Biografico degli Italiani* (DBI). Band 67: *Macchi-Malaspina*. Istituto della Enciclopedia Italiana, Rom 2006.

Emilia Sarogni: *Alessandro Malaspina, gli oceani, la prigionia, le illusioni*. Edizioni Spartaco, Santa Maria Capua Vetere 2014, ISBN 978-88-96350-40-9.



Nicolas Thomas Baudin (French: [nikola bodɛ̃]; 17 February 1754 – 16 September 1803) was a French explorer, cartographer, naturalist and hydrographer.

Early career

Born a commoner in Saint-Martin-de-Ré on the Île de Ré on 17 February 1754, Nicolas Baudin joined the merchant navy as an apprentice (*pilotin*) at the age of 15; he was then "of average height with brown hair". He then joined the French East India Company at the age of 20 on *Flamand*. He returned from India on *L'Étoile* and arrived at Lorient. At the beginning of 1778, he was to set sail from Nantes on *Lion* as second lieutenant. It was a ship equipped by his uncle, Jean Peltier Dudoyer, at the request of the Americans, which would become a privateer and be renamed *Deane*. At first the Minister for the Navy was against it, but he finally changed his mind and authorised the departure, as France had signed a treaty with the United States on 6 February. Since the atmosphere between the French and American crews on *Lion* became unbearable, Baudin was assigned by Lamotte-Picquet to *Duc de Choiseul*, a ship equipped by Jean Peltier Dudoyer. Officially it was heading for Saint-Domingue, but in fact the destination was Nova Scotia. However the vessel was shipwrecked at Liverpool, Nova Scotia. Baudin was wounded, taken prisoner by the British on 24 April 1778 and interned in Halifax, Canada. After one month, he escaped with 10 other prisoners and hid among the friendly communities of Acadia. Appointed captain of the transport vessel *Amphitrite*, he was sunk by the English 60 leagues out to sea, rescued in a rowing boat and made his way to Cape Cod and then Boston. As captain of *Revanche*, 400 tons, equipped by Jeange and sons of Bordeaux, with 30 men and 12 cannon, he was retaken by the English outside Cap-Français, heading for Boston. He was taken to Jamaica as a prisoner, then exchanged at the request of the Comte d'Argout, the Governor of Saint-Domingue. He returned to France on board the frigate *Minerve*, under the command of Captain de Grimouard, who was later guillotined at Rochefort under the Convention. Back in France, he was appointed captain at the admiralty of La Rochelle on 2 March 1780 and was to sail in merchant ships. At the age of 27 he was named captain of *Apollon*, a civilian frigate of 1,100 tons and 42 cannon, fitted out by Jean Peltier Dudoyer. He was to form part of the convoy which took the Legion of Luxembourg to strengthen the defence of the Dutch Cape Colony at the Cape of Good Hope. However, during a stopover in Brest, the Comte d'Hector decided he would appoint a man with more experience, Felix de Saint-Hilaire. Having returned to Nantes, and to the annoyance of Beaumarchais, the owner of the vessel, Baudin's uncle entrusted him with the command of *Aimable Eugenie*, a ship of 600 tons, to go to Saint-Domingue and then to the US. He went back to Bordeaux and left the Gironde on 12 December 1782. He was part of a convoy of five merchant vessels attacked by an English ship, *Mediator*. After a hard battle, Baudin escaped, but the two other ships owned by Beaumarchais were captured. Reaching Saint-Domingue, the boat sank on 23 March 1783 at Puerto Plata, but the freight was saved. He negotiated for it and set off once again for Nantes on 23 April on *Prince Royal*, which he had bought on the spot. On 30 August he resold the boat, which in the meantime had become *Union des 6 Frères*, to Robert Pitot, a shipbuilder from the Isle de France who had just been freed from an English prison, and established himself as a trader in Bordeaux. The insurance company reimbursed Beaumarchais through his shipbuilder Peltier Dudoyer. On 16 April 1784, Baudin left once more for Saint-Domingue on *Comte d'Angevillier*, 1,000 tons with eight cannon, and built by Jean Peltier. He was still accompanied by his brother Alexandre Baudin as first mate. They were now 29 and 27 years old. Baudin had a 25% stake in the voyage and they returned to Nantes on 8 December 1784. On 21 April 1785, he wrote to Benjamin Franklin requesting a recommendation to be accepted as a member of the Society of the Cincinnati. He signed his letter 'Commander of the private frigate *Comte d'Angevilliers*, Maison Peltier du Doyer quai de l'hôpital'. On 22 July 1785, the Baudin brothers bought *Caroline*, a ship of 200 tons, built by the Thébaudière brothers. He was to take the last Acadians to Louisiana. He was a few months behind his brother Alexandre who was captain of *Saint Remy*, built by Jean Peltier Dudoyer. In La Nouvelle Orléans^[2] local merchants contracted him to take a cargo of wood, salted meat, cod and flour to Isle de France (now Mauritius), which he did in *Josephine* (also called *Pepita*), departing New Orleans on 14 July 1786 and arriving at Isle de France on 27 March 1787. In the course of the voyage, *Josephine* had called at Cap-Français in Haiti to make a contract to transport slaves there from Madagascar; while in Haiti he also encountered the Austrian botanist Franz Josef Maerter, who apparently informed him that

another Austrian botanist, Franz Boos, was at the Cape of Good Hope awaiting a ship to take him to Mauritius. *Josephine* called at the cape and took Boos on board. At Mauritius, Boos chartered Baudin to transport him and the collection of plant specimens he had gathered there and at the cape back to Europe, which Baudin did, with *Josephine* arriving at Trieste on 18 June 1788. The Imperial government in Vienna was contemplating organizing another natural-history expedition, to which Boos would be appointed, in which two ships would be sent to the Malabar and Coromandel coasts of India, the Persian Gulf, Bengal, Ceylon, Sumatra, Java, Borneo, Cochin China, Tongking, Japan, and China. Baudin had been given reason to hope that he would be given command of the ships of this expedition.

Austrian expeditions - Later in 1788, Baudin sailed on a commercial voyage from Trieste to Canton in *Jardinière*. He apparently arrived at Canton from Mauritius under the flag of the US, probably to avoid the possibility of having his ship seized by the Chinese for payment of the debts owed them by the Imperial Asiatic Company of Trieste. From there, he sent *Jardinière* under her second captain on a fur-trading venture to the north-west coast of America, but the ship foundered off Asuncion Island in the Northern Marianas Islands in late 1789. Baudin made his way to Mauritius, where he purchased a replacement ship, *Jardinière II*, but this vessel was wrecked in a cyclone that struck Port Louis on 15 December 1789. Baudin embarked on the Spanish Royal Philippines Company ship, *Placeres*, which sailed from Port Louis for Cadiz in August 1790. *Placeres* called at the Cape of Good Hope where it took on board the large number of plant and animal specimens collected in South Africa for the Imperial palace at Schönbrunn by Georg Scholl, the assistant of Franz Boos. Because of the poor condition of the ship, *Placeres* had to put in at the island of Trinidad in the West Indies, where Scholl's collection of specimens was deposited. Baudin proceeded to Martinique, from where he addressed an offer to the Imperial government in Vienna to conduct to Canton commissioners who would be empowered to negotiate with the Chinese merchants there a settlement of the debts incurred by the Imperial Asiatic Company, which would enable the company to renew its trade with China. On its return voyage from Canton, the proposed expedition would call at the Cape of Good Hope to pick up Scholl and the remainder of his natural-history collection for conveyance to Schönbrunn. After returning to Vienna in September 1791, Baudin continued to press his case for an expedition under the Imperial flag to the Indian Ocean and China, and in January 1792 he was granted a commission of captain in the Imperial navy for this purpose. A ship, called *Jardinière*, was acquired and the botanists Franz Bredemeyer and Joseph van der Schot appointed to the expedition. After delays caused by the outbreak of war between France and Austria (April 1792), *Jardinière* departed from the Spanish port of Málaga on 1 October 1792.^[9] From the Cape of Good Hope *Jardinière* sailed across the Indian Ocean to the coast of New Holland (Australia), but two consecutive cyclones prevented the expedition from doing any work there and forced Baudin to take the ship to Bombay for repairs. From Bombay the expedition proceeded to the Persian Gulf, the Red Sea and the east coast of Africa, where it gathered botanical and zoological collections. The expedition came to an abrupt end in June 1794 when *Jardinière* went aground in a storm while attempting to enter Table Bay at the Cape of Good Hope. Baudin survived the wreck and made his way to the US, from where he went to France. As the Cape had been occupied by the English in June 1795, Baudin went back to New England. On 23 November 1795, he set sail from New York as a passenger on board the American ship, *Ocean*, under the command of Captain Vredemburgh and also accompanied by General de Rochambeau, the Governor of Saint Lucia, the French Consul in Boston and a colonial trader from Saint-Domingue, Jean Baptiste Rivière de la Souchère (known as Souchère-Rivière). They arrived in Le Havre on 21 December 1795. Baudin believed that he was expected and offered his services and his talents. He wrote to the Minister to give notice of his imminent arrival in Paris. He would have been somewhat disappointed had he seen the little note at the top of the letter 'Could Bonneville please tell me if he knows Captain Baudin and for which mission he was responsible?' He managed to send *Jardinière's* cargo of natural history specimens to the island of Trinidad.

Belle Angélique Expedition

In Paris, Baudin visited Antoine de Jussieu at the Museum National d'Histoire Naturelle in Paris in March 1796 to suggest a botanical voyage to the Caribbean, during which he would recover the collection of specimens he had left in Trinidad. The museum and the French government accepted the proposal, and Baudin was appointed commander of an expedition in *Belle Angélique*, with four assigned botanists: René Maugé, André Pierre Ledru, Anselme Riedlé and Stanislas Levillain. *Belle Angélique* cleared Le Havre on 30 September 1796 for the Canary Islands, where the ship was condemned as unseaworthy. The expedition sailed from the Canaries in a replacement vessel, *Fanny*, and reached Trinidad in April 1797. The British, who had just captured the island from the Spanish in February 1797, refused to allow Baudin to recover the collection of natural-history specimens. Baudin took *Fanny* to St. Thomas and St. Croix, and then to Puerto Rico, specimens being collected in all three islands. At St Croix, *Fanny* was replaced by a newly purchased ship, renamed *Belle Angelique*.^[11] The expedition returned to France in June 1798 with a large collection of plants, birds and insects, which was incorporated into Bonaparte's triumphal procession, on 27 July, celebrating his recent Italian victories.^[12] On the recommendation of the Naval Minister to the Directory, Baudin was reinstated into the navy with the rank of Chief of Staff to Admiral Bruix, who at his request, granted to Marie-Etienne Peltier the command of a corsair, the *Virginie*. Baudin joined Bruix on *Océan*, on which Bruix was in charge of the squadron which resupplied Genoa.

New Holland Expedition

On 24 July 1798, at the suggestion of the Ministry of Marine, Baudin presented to the Assembly of Professors and Administrators of the National Museum of Natural History a plan for a hydrographic-survey expedition to the South Seas, which would include a search for fauna and flora that could be brought back for cultivation in France. The expedition would also have the aim of promoting the economic and commercial interests of France in the regions to be visited. The expedition would require two well-equipped ships, which would carry a team of astronomers, naturalists and scientific draughtsmen over whom Baudin as commander would have absolute authority. The first part of the voyage would be devoted to a thorough exploration of the coast of Chile and the collection of animal, bird and plant specimens suitable for acclimatization in France, followed by a survey of the coasts from Peru to Mexico. The expedition would then continue into the Pacific Ocean, including a visit to Tahiti and the Society Islands, and would be completed with a survey of the yet unexplored south-west coast of New Holland (Australia).^[13] After considering this extensive proposal, the French government decided to proceed with an expedition confined to a survey of western and southern New Holland. In October 1800, Baudin was selected by Bonaparte to lead what has become known as the Baudin expedition to map the coast of New Holland. He had two ships, *Géographe* and *Naturaliste* captained by Hamelin, and a suite of nine zoologists and botanists, including Jean Baptiste Leschenault de la Tour. Baudin left Le Havre on 19 October 1800, stopped off in Santa Cruz de Tenerife, then sailed straight to the Ile de France arriving on 15 March 1801, 145 days later. The voyage, overlong with early rationing left sailors and scientists feeling discouraged, but the colony was happy to build up the crews in case of conflict and to make use of the new skills they brought with them. He reached Australia in May 1801, and would explore and map the western coast and a part of the little-known southern coast of the continent. The scientific expedition proved a great success, with more than 2,500 new species discovered. The French also met Aboriginal peoples and treated them with great respect.[†]

Discussion of Baudin and Matthew Flinders' race to map Australia.

In April 1802, Baudin met Matthew Flinders, also engaged in charting the coastline, in Encounter Bay in present-day South Australia. Baudin then stopped at the British colony at Sydney for supplies, and from there he sent home *Naturaliste*, carrying all of the specimens that had been collected by both ships up to that time. According to recent research by academics from the University of Adelaide, during Baudin's expedition, François Péron, who had become the chief zoologist and intellectual leader of the mission, wrote a report for Bonaparte on ways to invade and capture the colony. Realising that *Géographe* could not venture into some of the shallow waters along the Australian coast that he was intending to survey, he bought a new ship, *Casuarina*, named after the wood it was made from, and placed it under the command of Louis de

Freycinet, who would 15 years later make his own circumnavigation in the corvette *l'Uranie*. He then headed back to Tasmania, before continuing along the southern and western coasts of Australia to Timor, mapping as he went. In very poor health, he then turned for home.

Miss lutze Oh

Baudin died of tuberculosis at Mauritius on 16 September 1803, at the age of 49, apparently in the home of Madame Alexandrine Kerivel. Baudin's exact resting place is not known, but the historian Auguste Toussaint believed that he was interred in the Kerivel family vault. However, the historian Edward Duyker likes to think that Baudin was buried in Le Cimetière de l'Ouest in the district of Port Louis, "just a few hundred metres from the explorer's certain love: the sea".

These were his last wishes:

"He gives and bequeaths to citizen Augustin Baudin, his brother, currently in India, his silver marine watch, his night telescope and an 'Oriental Neptune'. He gives and bequeaths to Citizen Ronsin, wife of Citizen Louis Peltier, his porcelain from Saxony and Chantilly, consisting of three services, one of twelve cups, one of six and one of two pieces plus his gold watch. He names as the Executor of his will Citizen Louis Peltier (brother of Jean Peltier Dudoyer), Judge of the Court of Appeal of this colony, to whom he entrusts the execution of the present document wishing and expecting that his goods be distrained in accordance with usual custom."

Legacy

In South Australia, the following places bear Baudin's name – Baudin Beach on Kangaroo Island, Baudin Rocks on the south-east coast of the state and Nicolas Baudin Island on the west coast of Eyre Peninsula.^[*citation needed*] A number of monuments have been established around Australia, including eight at various locations around Western Australia.

Six animals are named in his honour:

Calyptorhynchus baudinii Lear, 1832 – Baudin's black cockatoo

Smilisca baudinii (A.M.C. Duméril & Bibron, 1841) – common Mexican tree frog (Hylidae)

Emoia baudini (A.M.C. Duméril & Bibron, 1839) – Baudin's emo skink (Scincidae)

Pseudemoia baudini (Greer, 1982) – Bight Coast skink (Scincidae)

Zanclaea baudini Gershwin & Zeidler, 2003 – a jellyfish (Zanclaeidae)

Baudin pig – a once feral landrace on Kangaroo Island



Matthew Flinders (* 16. März 1774 bei Donington, Lincolnshire, England; † 19. Juli 1814 in London) war ein britischer Forschungsreisender.

Inspiziert durch die Lektüre von Daniel Defoes Robinson Crusoe, hatte Matthew Flinders schon früh den Wunsch, zur See zu fahren. 1789 trat Matthew Flinders der Royal Navy bei und fuhr 1791–1793 mit Kapitän William Bligh auf der *Providence* in den Pazifik. Mentor und Förderer von Matthew Flinders war Joseph Banks, der maßgeblich an der Vorbereitung der beiden Expeditionen beteiligt war. 1795 begleitete Flinders als Midshipman den Marinearzt George Bass auf dessen Fahrt an die Südostküste Australiens und erforschte 1798 die Inseln am Osteingang der Bass-Straße. Mit Bass zusammen durchquerte er die nach diesem benannte Straße und umrundete Tasmanien. Auf einer neuen Entdeckungsreise 1801 mit seinem Schiff *Investigator* folgte Flinders der Südküste Australiens von Kap Leeuwin bis zur Bass-Straße und entdeckte dabei den Spencer-Golf und den St. Vincent-Golf. Auf dieser Reise begleiteten ihn der Botaniker Robert Brown und als Midshipman sein zwölf Jahre jüngerer Neffe John Franklin, der spätere Konteradmiral und Polarforscher. Der botanische Zeichner Ferdinand Bauer begleitete ihn und fertigte insgesamt 2073 Zeichnungen. Ferner diente Bungaree, ein Elder der Aborigines, als Dolmetscher und Vermittler. Am 8. April 1802 traf Flinders in der Encounter Bay mit der von Nicolas Baudin geführten französischen Forschungsexpedition zusammen. Im selben Jahr erforschte Flinders auch Australiens Ostküste von Port Stephens bis Kap Palmerston und das Great Barrier Reef. Auf dieser Entdeckungsreise fand er die Einfahrt zur Bucht von Port Phillip, die kurz zuvor von John Murray gesichtet worden war. In der Torres-Straße entdeckte er die einzig sichere Durchfahrt im Norden der Prinz-Wales-Insel. Flinders hatte damit als Erster Australien ganz umsegelt. Auf dem Rückweg von Sydney nach England musste Flinders wegen des schlechten Zustandes seines Schiffes *Cumberland* die damals noch französische Insel Mauritius (Île de France) anlaufen. Trotz eines Geleitbriefes der französischen Regierung ließ der Gouverneur der Insel, Charles Matthieu Isidore Decaen, das Schiff beschlagnahmen und Flinders gefangen nehmen. Auch Aufforderungen der französischen Regierung, Flinders freizulassen, ignorierte er. Erst eine britische Blockade erzwang 1810, nach einer Gefangenschaft von sechs Jahren und fünf Monaten, die Freilassung. Im Oktober desselben Jahres erreichte Flinders London und wurde nachträglich zum *post-captain* befördert, was in diesem Fall etwa einem heutigen Fregattenkapitän entsprach. Flinders erfand ein Hilfsmittel, den Einfluss des Schiffseisens auf die Kompassnadel zu verringern: die sogenannte *Flindersstange*, eine senkrechte Eisenstange oder ein senkrecht Eisenrohr vor dem Kompass. Auch schlug er 1804 als Erster als Namen für den neuen Erdteil *Australien* vor, zur Erinnerung an das über Jahrhunderte gesuchte sagenhafte Südland, die Terra Australis. Diese Bezeichnung verdrängte schnell den bis dahin gebräuchlichen Namen *Neuholland*. Seine einzige Tochter Anne (1812–1892), die aus der Ehe mit Ann Chappelle hervorging, heiratete den Landvermesser und Erfinder William Petrie und wurde die Mutter des bedeutenden Ägyptologen William Matthew Flinders Petrie.

Flinders wurde am 23. Juli 1814 auf dem Friedhof *St James's Garden* in London bestattet. Nur wenige Jahrzehnte später wurde sein Grabstein jedoch, zusammen mit vielen anderen, bei einer Umgestaltung des Friedhofs entfernt. Bereits 1852 war sein Grab auch für seine Verwandten nicht mehr auffindbar. Bei archäologischen Ausgrabungsarbeiten auf dem Areal des damaligen Friedhofs im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnschnelllinie *High Speed 2* wurde im Januar 2019 sein Grab wiederentdeckt. Die Zuordnung war aufgrund einer beschrifteten Bleiplakette an seinem Sarg eindeutig möglich.

Nach Flinders benannt

Mehrere geographische Objekte und Gebietskörperschaften in Australien sind nach Matthew Flinders benannt, darunter der Fluss *Flinders River*, das Verwaltungsgebiet *Flinders Shire* und die Fernverkehrsstraße *Flinders Highway* im Bundesstaat Queensland, der Gebirgszug *Flinders Ranges* (deutsch *Flinderskette*) und eine weitere Fernstraße namens *Flinders Highway* im Bundesstaat Südaustralien sowie die Tasmanien vorgelagerte Insel *Flinders Island*. In den Großstädten Adelaide und Melbourne sind bedeutende Straßen in den jeweiligen Stadtzentren nach Flinders benannt; ebenso die *Flinders University* in Adelaide. Nach der *Flinders Street* in Melbourne ist auch einer der beiden größten Bahnhöfe der Stadt benannt, die emblematische *Flinders Street Station*. Außerhalb Australiens ist der *Flinders Peak*, ein Berg in der Antarktis, nach ihm benannt.

Werke

A Voyage to Terra Australis, with an accompanying Atlas. 2 Bände. G & W Nicol, London
18. Juli 1814 (ein Tag vor Flinders Tod) Bild Text

deutschsprachige Ausgabe

Matthew Flinders: *Reise nach dem Austral-Lande in der Absicht, die Entdeckung desselben zu vollenden, unternommen in den Jahren 1801, 1802 und 1803.* Aus dem Englischen von Ferdinand Götze. Weimar im Verlag des Landes-Industrie-Comptoirs 1816. (teilweise ungeschickt gekürzt und mit Schwächen in der Übersetzung)

Matthew Flinders: *Die erste Umsegelung Australiens.* Nach der ersten deutschen Ausgabe von Ferdinand Götze neu herausgegeben von Wolf-Dieter Grün. Edition Erdmann; Stuttgart 1984. ISBN 3-86503-217-6. (gegenüber der Vorlage weiter gekürzt, nur an wenigen Stellen nach der englischen Originalausgabe ergänzt)



Bungaree, or **Boongaree** (1775 – 24 November 1830), was an Aboriginal Australian from the people of the Broken Bay area north of Sydney, who was known as an explorer, entertainer, and Aboriginal community leader. He is also significant in that he was the

first person to be recorded in print as an Australian, and the first Australian to circumnavigate the continent.

When Bungaree moved to the growing settlement of Sydney in the 1790s, Bungaree established himself as a well-known identity, as one able to move between his own people and the newcomers. He joined the crew of HMS *Reliance* on a trip to Norfolk Island in 1798, during which he impressed Matthew Flinders. In 1798 he accompanied Flinders (and his brother, Samuel Ward Flinders, a midshipman from the *Reliance*) on the sloop *Norfolk* on a coastal survey as an interpreter, guide and negotiator with local indigenous groups. Despite the lack of a common language, the indigenous people persistently sought Bungaree out to speak to instead of Flinders. And his mediation skills were greatly appreciated by the Europeans with whom he shared the ship. In 1799, to reach an agreement with local people in one particular situation, Bungaree gave them a spear and a spear thrower as gifts, showing them how to use them. It is referred to by Bronwen Douglas as a "cross-cultural act, signifying a reciprocal rather than a hierarchical relationship and challenging the reified notion of 'cross-cultural' as contact between opposed, homogenized 'cultures'", adding that "the Moreton Bay people probably took Bungaree for the leader of the expedition and the white men for his followers".

He was recruited by Flinders on his circumnavigation of Australia between 1801 and 1803 in *Investigator*. Flinders was the cartographer of the first complete map of Australia, filling in the gaps from previous cartographic expeditions, and was the most prominent advocate for naming the continent "Australia". Flinders noted that Bungaree was "a worthy and brave fellow" who, on multiple occasions, saved the expedition. Bungaree was the only indigenous Australian on the ship – and as such, played a vital diplomatic role as they made their way around the coast, overcoming not inconsiderable language barriers in places. According to historian Keith Vincent, Bungaree chose the role as a go-between, and was often able to mollify indigenous people who were about to attack the sailors, by taking off his clothes and speaking to people, despite being in territory unknown to himself. Flinders later wrote in his memoirs of Bungaree's "good disposition and open and manly conduct" and his kindness to the ship's cat, Trim.

In 1815, Governor Lachlan Macquarie dubbed Bungaree "Chief of the Broken Bay Tribe" and presented him with 15 acres (61,000 m²) of land on George's Head as well as a breastplate inscribed "BOONGAREE – Chief of the Broken Bay Tribe – 1815". Bungaree was also known by the titles "King of Port Jackson" and "King of the Blacks", with his principal wife, Cora Gooseberry, known as his queen. Bungaree continued his association with exploratory voyages when he accompanied Captain Phillip Parker King to north-western Australia in 1817 in the *Mermaid*, amongst other things giving advice on which plants were safe to eat.

Captain Faddei Bellingshausen referred to Bungaree's welcoming visit to the Russian exploration ship *Vostok* in 1820.

Bungaree spent the rest of his life ceremonially welcoming visitors to Australia, educating people about Aboriginal culture (especially boomerang throwing), and soliciting tribute, especially from ships visiting Sydney. He was also influential within his own community, taking part in corroborees, trading in fish and helping to keep the peace.

In 1828, he and his clan moved to the Governor's Domain, and were given rations, with Bungaree described as 'in the last stages of human infirmity'. He died at Garden Island on 24 November 1830 and was buried in Rose Bay. Obituaries of him were carried in the *Sydney Gazette* and *The Australian*.

By the end of his life, he had become a familiar sight in colonial Sydney, dressed in a succession of military and naval uniforms that had been given to him. His distinctive outfits and notoriety within colonial society, as well as his gift for humour and mimicry, especially his impressions of past and present governors, made him a popular subject for portrait painters, with eighteen portraits and half a dozen incidental appearances in wider landscapes or groupings of figures. His were among the first full-length oil portraits to be painted in the colony, and the first to be published as a lithograph.

Legacy

Boongaree Island, located off the Kimberley coast of Western Australia, was named after him by Captain King in 1820.

The suburb of Bongaree, Queensland, is named after him. HMAS Bungaree, originally built in Dundee as a cargo vessel in 1937 for the Adelaide Steamship Company, but commissioned by the Royal Australian Navy after conversion into a minelayer in June 1941 at Garden Island, Sydney, was named after him. In 2017, a Sydney Ferries Emerald-class ferry was named *Bungaree*. However Bungaree's important role in the exploration of Australia appears to have been almost forgotten. There are statues to Flinders and even the cat Trim, but as at January 2019, not a single statue to Bungaree recognising his achievements.¹

