



*Ein Porträt des Seefahrers aus den »Lendas da India«
von Gaspar Correa*

VASCO DA GAMA

DIE ENTDECKUNG DES
SEEWEGS NACH INDIEN

1497 – 1499

HERAUSGEGEBEN UND MIT EINEM
VORWORT VERSEHEN VON
GERNOT GIERTZ

MIT 25 ILLUSTRATIONEN



EDITION ERDMANN



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im
Internet über
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Es ist nicht gestattet, Abbildungen und Texte dieses Buches zu scannen, in
PCs oder auf CDs zu speichern oder mit Computern zu verändern oder
einzeln oder zusammen mit anderen Bildvorlagen zu manipulieren, es sei
denn mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Alle Rechte vorbehalten

© 2011 by Edition Erdmann in der marixverlag GmbH, Wiesbaden
Der Text wurde behutsam revidiert nach der Edition Erdmann Ausgabe,
Stuttgart

Lektorat: Dietmar Urmes, Bottrop

Covergestaltung: Nicole Ehlers, marixverlag GmbH, nach der Gestaltung
von Nele Schütz Design, München

Bildnachweis: akg-images GmbH, Berlin

Satz und Bearbeitung: Medienservice Feiß, Burgwitz
Gesetzt in der Adobe Garamond

Gesamtherstellung: GGP Media GmbH, Pößneck
Printed in Germany

ISBN: 978-3-86539-822-2

www.marixverlag.de/Edition_Erdmann
www.marixverlag.de

INHALT

Einführung	7
Die Berichte von den Fahrten Vasco da Gamas . . .	27
Die erste Indienfahrt Vasco da Gamas	33
Nachrichten über andere Königreiche	135
Wie man in diesen Ländern mit Elefanten in den Krieg zieht	140
Wie man wilde Elefanten fängt	140
Wie man es anstellt, den Elefanten aus dem Graben zu bringen und ihn zu zähmen	142
Die zweite Indienfahrt Vasco da Gamas	145
Calcoen (d. i. Calicut)	175
Der Brief des italienischen Faktors Mateo di Begnino über die Reise nach Indien	191

EINFÜHRUNG

Die Weltgeschichte kennt neben der Entdeckung Amerikas kein bedeutenderes Ereignis als die Entdeckung des Seewegs nach Indien. Da kaum ein Unternehmen für die Entwicklung der gesamten Menschheit von so großer politischer, wirtschaftlicher und kultureller Tragweite war wie die Fahrten des Columbus und Vasco da Gamas, liegt es nahe, Parallelen zu ziehen. Mit den bescheidensten Mitteln haben diese beiden Seefahrer das gleiche Ziel verfolgt, den Seeweg nach Indien gesucht und ihre Zeitgenossen in höchste Erregung versetzt, als sie den Schleier zerrissen, der die ungeheure Weite des Globus bislang vor den Augen Europas verborgen hatte. Columbus, der Visionär, fand die Neue Welt, Vasco da Gama, der Realist, erreichte, was er hatte erreichen wollen. Der Ruhm, die Entdeckung eines ganzen Kontinents eingeleitet, eine wahrlich neue Welt entdeckt zu haben, lebt bei der Nachwelt naturgemäß strahlender fort als die Entdeckung eines neuen Weges zu einem ohnehin schon bekannten Ziel, und seien die dabei gefundenen Erkenntnisse über die ungeheure Landmasse Afrikas, über dessen Bewohner und Reichtümer auch noch so folgenreicher. Vielleicht ist dies der Grund, warum der Portugiese noch immer im Schatten des Genuesers steht; zu Unrecht, wie uns heute scheint, denn seine Reise stellt eine navigatorische Meisterleistung dar, die alle bis dahin bekannten seemännischen Pioniertaten verblassen lässt: Columbus

segelte mit günstigem Wind auf fast gerader Route von den Kanarischen Inseln nach Westen und betrat nach einer Fahrt von zehn Wochen mittelamerikanischen Boden. Nach insgesamt sieben Monaten war er wieder in Europa und konnte seinen Geldgebern von seinen Erfolgen berichten. Vasco da Gama war mehr als zwei Jahre unterwegs, legte ein Vielfaches an Entfernung zurück und begründete mit seiner folgenreichen Fahrt die Route, auf der bis zur Eröffnung des Suez-Kanals alle europäischen Schiffe nach Mittelost fuhren. Beiden gemeinsam war jedoch dieselbe Energie und Willenskraft, die ihnen den Mut gaben, in einer Zeit, in der sich die Seefahrt fast ausschließlich in Sichtweite der Küsten abspielte, unbekannte Ozeane zu durchqueren, in denen es nach dem Glauben der Menschen von Seeungeheuern wimmelte und Stürme und andere Naturgewalten den sicheren Tod bedeuteten.

Dennoch waren diese Entdeckungen, zumal die der Portugiesen, keine Zufallsergebnisse oder übermenschlichen Taten von tollkühnen Einzelgängern. Sie waren vielmehr die Höhepunkte einer bereits zu Beginn des fünfzehnten Jahrhunderts in Gang gesetzten Entwicklung, die dann im letzten Jahrzehnt kulminierte. Das Verdienst dafür gebührt letztendlich Prinz Heinrich, genannt der Seefahrer (1394–1460), dem vierten Sohn König João's I., der – ohne je zur See gefahren zu sein – zum geistigen Vater des neuen Portugal und machtvollen Wegbereiter der folgenden portugiesischen Expeditionen entlang der afrikanischen Küste wurde.

1415 gründete er in Sagres, an der Südspitze Portugals, eine Akademie, wo, zumeist auf den Erkenntnissen jüdischer und arabischer Wissenschaftler basierend, Geografie, Astronomie und der Umgang mit nautischen Instrumenten, mit Kreuzstab, Astrolabium, Quadrant und Genueser Na-

deln gelehrt wurde. Lissabon blieb zwar das Zentrum von Handel, Seefahrt und Wissenschaft, auf das allmählich ganz Europa blickte; das, was wir heute »Forschung« nennen, fand in Sagres statt. Dort wurden alle Berichte zusammengetragen, Roteiros (Seespiegel, Logbücher) der heimkehrenden Seefahrer ausgewertet, Landmarken, Untiefen, Ankerplätze und andere navigatorische Hinweise in Karten übertragen und somit die Voraussetzungen für ein allmähliches Vordringen nach Süden geschaffen.

Dies alles geschah zweifellos nicht nur aus reinem Forschungsdrang; handfeste wirtschaftliche und politische Überlegungen waren durchaus mit im Spiel, und es ist gewiss nicht übertrieben, wenn man annimmt, dass bereits Prinz Heinrich bei seinen Plänen für die Umschiffung Afrikas an einen direkten Zugang zu den Ländern Asiens dachte, deren Reichtum an Gewürzen und Bodenschätzen legendär war. Lag dieses Ziel vielleicht auch noch in weiter Ferne, so kündeten doch die ersten Früchte der Arbeit der Akademie bereits eine Wende in der Weltpolitik an: Die Portugiesen wurden in wenigen Jahrzehnten die sichersten Navigatoren der Seefahrer-Nationen und verstanden es darüber hinaus, diesen wissenschaftlichen Vorsprung in greifbare Erfolge umzumünzen. Die Sammlung aller Informationen in einem »Forschungszentrum«, die Mitarbeit der führenden Köpfe auf dem Gebiet der Kartografie, Astronomie, Geografie und anderer Wissenszweige und die systematische Aufbereitung des Materials sollten Folgen haben, die die Welt veränderten. Unablässig wurden nun Schiffe ausgesandt, um den Seeweg um Afrika zu erkunden, galt es doch als gesichert, dass den Süden des unermesslichen Kontinents eine Landenge mit der Halbinsel Malakka verband.

1415 erreichten die ersten Karavellen Kap Bojador, das allerdings für die folgenden zwanzig Jahre ein unüberwind-

Die Berichte von den Fahrten Vasco da Gamas

Der einzige authentische Augenzeugenbericht über die Entdeckung des Seewegs nach Indien stammt aus der Feder eines anonym gebliebenen Mitreisenden. Als Autor gilt heute Álvaro Velho, der auf der *S. Rafael*, dem Schiff Paulo da Gamas, als Soldat oder Matrose höheren Ranges Dienst tat. Auch dieser »Roteiro«, wie er in der Folge genannt wurde, ist nicht als Autograf erhalten, sondern nur in einer Abschrift der ersten Jahre des sechzehnten Jahrhunderts, wie Schrift- und Papiervergleiche ergeben haben. Er gehörte ursprünglich dem Kloster Santa Cruz in Coimbra und kam später in die Bibliothek von Porto, in deren Besitz er auch heute noch ist.

Daneben gab es schon früh Beschreibungen der Reiseabenteuer aus der Feder portugiesischer Chronisten, die jedoch entweder auf dem Roteiro selbst fußten (zum Teil im Wortlaut) oder aber auf Hörensagen beruhten und mit fantasievollen Ausschmückungen eher Geschichten als Geschichte festhielten. An erster Stelle sind hier die »Lendas da Índia« des Gaspar Correa zu nennen, dessen voluminöses Werk mit der ersten Indienfahrt Da Gamas beginnt. Ihm war der Roteiro nicht bekannt, und entsprechend groß ist die Zahl seiner Irrtümer, wenngleich er auch das Atmosphärische auf den Schiffen in lebhaften Farben darzustellen vermochte. Als Sekretär des Afonso de Albuquerque war er zudem selbst in Indien gewesen und kannte die dortigen Verhältnisse. Das erste Buch der »História de descobrimento e conquista da Índia pelos Portugueses« von Fernão Lopez

de Castanheda erschien 1551 in Coimbra und der erste Teil der »Ásia« (eigentlich »História da Índia«) des João de Barros 1552. Beiden lag der Roteiro vor, und sie benutzten ihn als einzige Quelle. Was Wunder, dass das Original neben solchen Gesamtdarstellungen in Vergessenheit geriet und erst im neunzehnten Jahrhundert im Druck erschien. Diogo Kopke gab es 1838 unter dem Titel »Roteiro da Viagem de Vasco da Gama em MCCCCXCVII« in Lissabon heraus. Weitere Ausgaben, auch in anderen Sprachen, folgten. 1898 erschien eine erste deutsche Fassung in der Übersetzung von Franz Hümmerich. Diese bildet eine der Grundlagen für den hier vorliegenden Text. Allerdings hat Hümmerich, der wohl kompetenteste deutsche Da-Gama-Forscher, den Anhang mit dem Bericht über die indischen Königreiche nicht übertragen.

Lässt man die erzählenden Chroniken der Correa, Castanheda und Barros einmal außer Acht, so ist die zweite Indienfahrt Da Gamas nur in einigen kürzeren Aufzeichnungen von Teilnehmern zu dokumentieren, die dazu noch unter verschiedenen Aspekten berichten, sich dadurch aber in wesentlichen Punkten ergänzen:

Der Verfasser des hier »Die zweite Indienfahrt Vasco da Gamas« betitelten Berichts ist bis heute unbekannt geblieben. Seine Sprache verrät eine gewisse Bildung, doch scheint er nur einen niederen Rang bekleidet zu haben, da er an keiner der Verhandlungen teilnimmt. Er fährt auf einem der zehn Schiffe, die Vasco da Gama selbst befehligt und die auf direktem Kurs Afrika umsegeln. Am Rande sei hier vermerkt, dass diese Aufzeichnungen die einzigen der Reise sind, die in der portugiesischen Originalfassung erhalten geblieben sind. Die Handschrift ist von Christine von Rohr in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts in der Nationalbibliothek Wien entdeckt und übersetzt worden. Sie stammt

Im Namen Gottes, amen! Im Jahre 1497 entsandte König Dom Manuel, der erste dieses Namens in Portugal, vier Schiffe auf Entdeckungen aus, die nach Gewürzen fahren sollten. Als Kommandant dieser Schiffe fuhr Vasco da Gama, und von den anderen Schiffen befehligte eines sein Bruder Paulo da Gama und ein anderes Nicolao Coelho.

An einem Samstag – es war der 8. Juli besagten Jahres 1497 – traten wir von Rastello aus unsere Fahrt an, die Gott der Herr wolle zum Ziele führen lassen. Amen!

Am folgenden Samstag kamen wir in Sicht der Kanarischen Inseln und fuhren in derselben Nacht östlich an Lanzarote vorbei. In der folgenden Nacht fanden wir uns gegen Morgen auf der Höhe von Terra Alta, wo wir ungefähr zwei Stunden fischten. Am selben Abend, bei Einbruch der Nacht, hatten wir den Rio do Ouro hinter uns. Dann wurde die Dunkelheit so groß, dass Paulo da Gama sich von dem ganzen Geschwader weg nach dem einen Ende verlor und der Kommandant nach dem anderen. Und als es Morgen geworden war, hatten wir weder Sicht von ihm noch von den anderen Schiffen, und wir nahmen den Weg über die Kapverdischen Inseln, weil wir Befehl hatten, dass diese Route genommen werden sollte, wenn ein Schiff abgetrieben würde. Am folgenden Sonntag bei Tagesanbruch sahen wir die Ilha do Sal, und sehr bald danach, eine Stunde später, hatten wir Sicht von drei Schiffen, die wir einzuholen versuchten, und wir fanden das Proviantschiff und Nicolao Coelho und Bartolomeu Diaz, der in unserer Gesellschaft nach S. Jorge da Mina fuhr, die ebenfalls den Kommandanten verloren

hatten. Nachdem wir beisammen waren, verfolgten wir unseren Weg weiter, nur der Wind fing allmählich an uns zu fehlen, sodass wir in einer Windstille bis zum Mittwochmorgen fuhren. Und an diesem Tage, um 10 Uhr morgens, kam das Schiff des Kommandanten ungefähr fünf Léguas vor uns in Sicht, und zu unserer großen Freude konnten wir gegen Abend wieder miteinander sprechen, und wir gaben viele Schüsse ab und ließen die Trompeten blasen, alles aus lauter Freude darüber, dass wir uns wiedergefunden hatten.

Am anderen Tage – es war Donnerstag – kamen wir zu der Insel San Tiago, wo wir in der Bucht von S. Maria Anker warfen, so recht zu unserer Freude und Jubel. Dort nahmen wir Fleisch und Wasser und Brennholz ein und besserten die Rahen wieder aus, die sehr gelitten hatten. Und an einem Donnerstag – es war der 3. August – fuhren wir weiter, nach Osten zu, und eines Tages, als wir mit Südwind segelten, brach dem Kommandanten die große Rahe. Das geschah am 18. August und mochte wohl zweihundert Léguas von der Insel San Tiago sein, und wir lavierten mit dem Fock- und Besansegel zwei Tage und eine Nacht, und am 22. Tag des August, während wir nach Südwest seewärts fuhren, erblickten wir viele Vögel, die wie Reiher aussahen. Und als die Nacht kam, zogen sie nach Südosten, sehr schnell, so wie Vögel, die dem Lande zuflogen, außerdem sahen wir an diesem Tage noch einen Walfisch, und das gut achthundert Léguas im Meer.

Am 27. Oktober, am Tag von Simon und Judas – es war ein Freitag –, fanden wir viele Walfische und einige Tiere, die man Seehunde nennt, und Seelöwen.

An einem Mittwoch, dem 1. November – es war Allerheiligen –, entdeckten wir vielerlei Zeichen von Land, nämlich verschiedene schwimmende Tangarten, wie sie normalerweise entlang der Küsten wachsen.

Am vierten Tag desselben Monats, einem Samstag, fanden wir zwei Stunden vor Morgen bei höchstens hundertzehn Faden Tiefe Grund, und um 9 Uhr morgens kam Land in Sicht. Darauf vereinigten wir uns alle und grüßten den Kommandanten mit vielen Flaggen und Wimpeln und Salutschüssen, und wir waren alle dabei festlich angezogen. Noch am selben Tag kehrten wir ganz nah am Land wieder nach der hohen See um und verzichteten, zu erforschen, wie das Land beschaffen sei.

Am Dienstag fuhren wir auf die Küste zu, und es kam ein niedriges Land mit einer weiten Bucht in Sicht. Der Kommandant schickte den Pero de Alemquer in einem Boot ab, um herauszufinden, ob es einen guten Ankerplatz gäbe, und Alemquer fand die Bucht gut und sicher und geschützt gegen alle Winde, außer gegen Nordwest; sie erstreckt sich in westöstlicher Richtung, und Vasco da Gama gab der Bucht den Namen S. Helena.

Am Mittwoch warfen wir in der besagten Bucht Anker und blieben acht Tage dort liegen, reinigten die Schiffe, besserten die Segel aus und frischten unsere Holzvorräte auf.

Vier Léguas südöstlich dieser Bucht liegt ein Fluss, der aus dem Inneren des Landes kommt. Er ist an der Mündung einen Steinwurf breit, zwei bis drei Faden tief und heißt Rio de Santiago.

In diesem Lande wohnen Menschen von brauner Hautfarbe, die sich von Seelöwen ernähren, von Walfischen, Gazellenfleisch und von Pflanzenwurzeln. Sie gehen in Felle gekleidet und tragen über ihren Geschlechtsteilen eine Art von Scheide. Ihre Waffen sind im Feuer gehärtete Hornstücke, die sie in Stöcke von wildem Ölbaum einsetzen; und sie halten sich viele Hunde, gerade wie die Portugiesen auch, und diese bellen in derselben Manier.

Die Vögel dieses Landes sind, ebenfalls wie die in Portugal, Seeraben, Möwen, Tauben, Haubenlerchen und viele andere Arten. Das Land macht einen sehr gesunden Eindruck, hat ein gemäßigtes Klima und einen guten Graswuchs.

Einen Tag nachdem wir Anker geworfen hatten – es war ein Donnerstag –, gingen wir mit dem Kommandanten an Land und fingen einen der Eingeborenen. Dieser war klein von Gestalt und ähnelte Sancho Mexia, einem Mitglied unserer Besatzung. Er hatte in der Heide Honig gesammelt, weil in diesem Lande die Bienen den Honig unten in den Büschen bereiten. Wir nahmen unseren Gefangenen mit auf das Schiff des Kommandanten, der ihn dann zu sich an den Tisch setzte, und von allem, was wir aßen, aß er auch. Am folgenden Tag ließ der Kommandant ihm schöne Kleider anziehen und ihn wieder an Land bringen. Tags darauf kamen vierzehn oder fünfzehn von ihnen dorthin, wo wir die Schiffe liegen hatten. Vasco da Gama ging an Land und legte ihnen verschiedene Waren vor, um zu erfahren, ob ihr Land irgendeine davon hervorbrächte, und zwar Zimt und Gewürznelken, Edelsteine und Gold und noch andere Dinge, aber sie verstanden nichts von den Waren, so wie Menschen, die so etwas noch nie gesehen hatten, und der Kommandant gab ihnen deshalb Schellen und Ringe von Zinn. Dies geschah am Freitag und ebenso am darauffolgenden Samstag. Am Sonntag kamen etwa vierzig oder fünfzig von ihnen, und wir gingen, nachdem wir gegessen hatten, an Land und tauschten Kupfermünzen, die wir mitgenommen hatten, gegen Muscheln ein, die sie am Ohr trugen und die versilbert schienen, und gegen Fuchsschwänze, die sie an Stöcken festgebunden hatten und mit denen sie sich Luft zufächelten. Ich kaufte mir für einen Ceitil die Scheide, die einer von ihnen am Geschlechtsteil trug. Kupfer schien uns