

Vasco da Gama (um 1469–1524) wurde im Küstenstädtchen Sines unweit von Lissabon geboren. Als fähiger Navigator ernannte König Manuel I. ihn zum Kommandanten der Indienflotte. Zweimal stach eine Armada von Schiffen unter seinem Kommando in See und erlangte sensationelle Erfolge im Asienhandel, die allerdings nicht ohne Blutvergießen der afrikanischen und indischen Einheimischen erzielt wurden.

Der Herausgeber Gernot Giertz (1940–2021) war Theaterwissenschaftler und Germanist, Autor und Herausgeber sowie wissenschaftlicher Angestellter an der Württembergischen Landesbibliothek Stuttgart. In der Edition Erdmann hat er außerdem Charles Darwins *Reise um die Welt* und Roald Amundsens *Die Eroberung des Südpols* herausgegeben.

»(...) von dort an führen wir, ohne einen Hafen anzulaufen, so lange auf dem offenen Meer, bis uns das Trinkwasser knapp wurde und die Speisen nur noch mit Salzwasser zubereitet werden konnten«

Aus: Die Entdeckung des Seewegs nach Indien

Kaum ein Unterfangen war für die Entwicklung der Menschheit von so großer politischer, wirtschaftlicher, kultureller, aber auch existenzieller Tragweite wie die Seefahrten Vasco da Gamas. Die Reisen des Portugiesen stellten eine navigatorische Meisterleistung dar, die mit Ausnahme von Kolumbus' Entdeckung von Amerika alle bis dahin gekannten seemännischen Pioniertaten verblassen ließ.

Um Portugal eine besondere Stellung im Handel mit Indien zu verschaffen, suchte da Gama eine Route übers Meer, die zu weiten Teilen an der afrikanischen Küste entlangführte und der Mannschaft alles abverlangte.

Heute sind es weniger die Gewürze und Kostbarkeiten, die Reisende auf diese Route über die Ozeane locken, sondern die atemberaubende Natur und die artenreiche Tierwelt, die entlang der Küsten Süd- und Ostafrikas sowie im Südwesten Indiens zu finden sind. Von unschätzbarem Wert ist auch der kulturelle Reichtum dieser Gegenden, dem wir uns heute mit weitaus mehr Wertschätzung nähern. Ein unvergessliches Reiseerlebnis ist gewiss.

Vasco da Gama DIE ENTDECKUNG DES SEEWEGS NACH INDIEN

Vasco da Gama

DIE ENTDECKUNG DES SEEWEGS NACH INDIEN

1497 – 1499

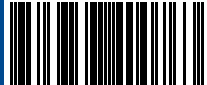


Als Vasco da Gama am 8. Juli 1497 mit insgesamt vier Schiffen und einer einhundertsechzig Mann starken Besatzung in See stach, leitete er eine neue Epoche des Welthandels ein und machte zugleich einen nautischen Fund, der in die Geschichtsbücher einging: die Entdeckung des Seewegs nach Indien. Die Einzelheiten dieser abenteuerlichen Entdeckungsfahrt, mit der sich Portugal die ersehnte Monopolstellung im lukrativen europäischen Gewürzhandel sicherte, hat ein anonymer Chronist verzeichnet. Als mitreisender Offizier auf da Gamas Flaggschiff liefert er einen eindringlichen Augenzeugenbericht, der die zahlreichen Entbehrungen und Kämpfe dieser Expedition vor dem inneren Auge des Lesers in schnörkelloser Sprache lebendig werden lässt.

Auch die Berichte anderer Mitfahrer geben einen tiefen Einblick in die Herausforderungen und Wunder der Reise, verschweigen aber auch nicht die Gewalt, mit der gegen die einheimische Bevölkerung unterwegs vorgegangen wurde.

www.verlagshaus-roemerweg.de

€ 19,90 (D)
€ 20,50 (A) ISBN 978-3-7374-0076-3



EDITION ERDMANN

Die Reisen des Vasco da Gama



- Vasco da Gamas erste Reise nach Indien 1497–1499
- Vasco da Gamas zweite Reise nach Indien 1502/03

0 1000 2000 3000 km

Karte: © Peter Palm, Berlin

Die Reisen des Vasco da Gama



- Vasco da Gamas erste Reise nach Indien 1497–1499
- Vasco da Gamas zweite Reise nach Indien 1502/03

0 1000 2000 3000 km

DIE 100 BEDEUTENDSTEN ENTDECKER



Vasco da Gama

DIE ENTDECKUNG DES SEEWEGS NACH INDIEN

1497 – 1499

Herausgegeben und mit einem
Vorwort versehen von Gernot Giertz



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

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 verblässen 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 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 Nadeln

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.

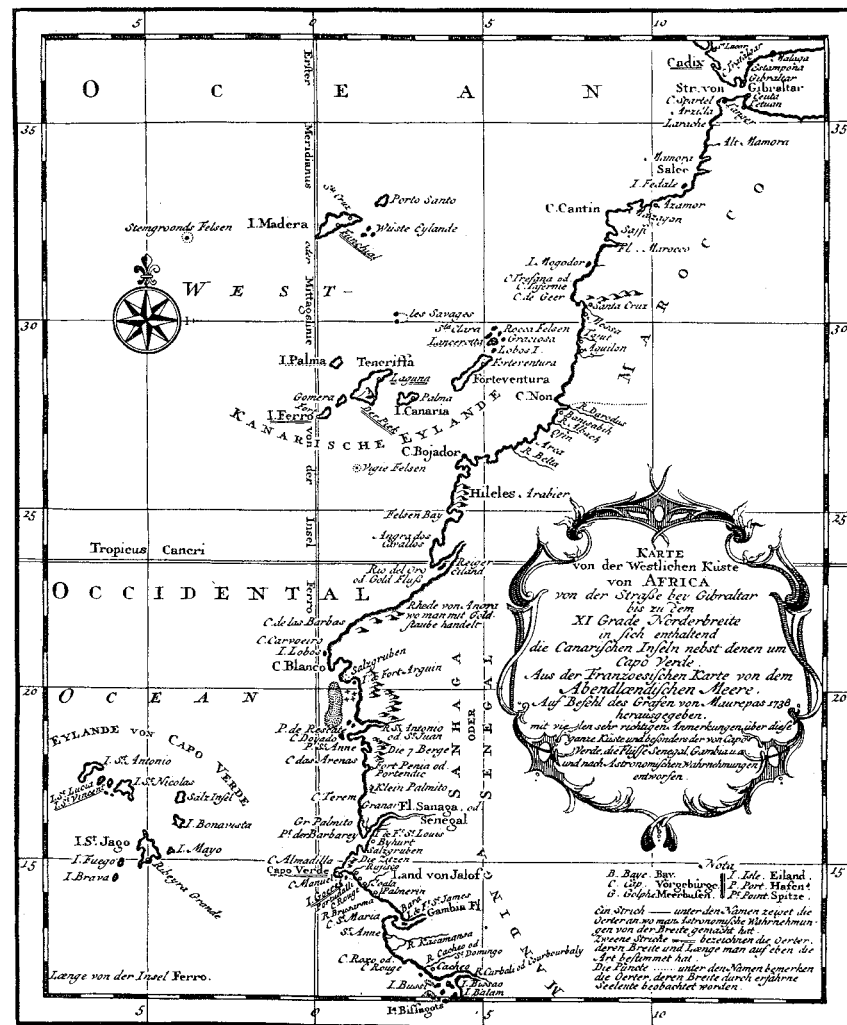
1415 erreichten die ersten Karavellen Kap Bojador, das allerdings für die folgenden zwanzig Jahre ein unüberwind-

bares Hindernis darstellte. Die Furcht vor den Schrecken des offenen Meeres, vor unberechenbaren Strömungen und Stürmen, gebot nachdrücklich Einhalt. Erst 1434 gelang es Gil Eanes, das Kap zu umsegeln. Ein Jahr darauf erreichte Baldaya den Rio do Ouro. 1444 entdeckte Nuno Tristão den Senegal, 1454 umrundete Dinis Diaz das Kap Verde, und in den folgenden dreißig Jahren drangen portugiesische Händler bis Sierra Leone vor, fuhren die Goldküste und Kamerun an und entdeckten den weiteren Nord-Süd-Verlauf der Westküste Afrikas.

Schon zu Lebzeiten Prinz Heinrichs hatten die portugiesischen Könige Duarte und Afonso V. die Expeditionen großzügig unterstützt. Nach dem Tod Heinrichs und besonders unter König João II. (1481–1495) erhielten diese Fahrten einen eindeutigen wirtschaftlichen und politischen Zweck. Die Entdeckung des Seewegs nach Indien wurde zum erklärten Ziel. Wirtschaftlich bedeutete dies: die Brechung des arabischen Handelsmonopols und der Vormachtstellung Genuas und Venedigs; politisch: Bekämpfung des Islams, Unterwerfung und Ausbeutung neuer Länder.

1482–1485 kam Diogo Cão bis zur Kongo-Mündung und erreichte schließlich das heutige Cape Cross in Namibia, nördlich der Walfisch-Bucht, das er Cabo do Padrão nannte und wo er einen Wappenpfeiler aufstellen ließ, der – und dieser Exkurs sei erlaubt – 1893 von einem deutschen Kapitän namens Becker wiedergefunden und nach Kiel ins Institut für Meereskunde gebracht wurde. Später kam er nach Berlin und befindet sich heute im Museum für Deutsche Geschichte.

Den vorläufigen Schlusspunkt setzte Bartolomäu Diaz, als er zu Beginn des Jahres 1488 das Kap der Stürme (Kap der Guten Hoffnung) umschiffte und am 13. Februar in der heutigen Mossel-Bucht (S. Braz) vor Anker ging. Er stieß



Die nördliche Westküste Afrikas (nach einer Karte von 1738)

noch bis zum Rio do Infante vor, musste aber umkehren, als sich die geschwächten Mannschaften einer Weiterfahrt widersetzen und meuterten.

Wenn ihm auch der ganz große Erfolg nicht geglückt war, so war doch sein großes Verdienst, den Weg zum Indischen Ozean für weitere Unternehmungen geöffnet zu haben. Daneben war es fast nur von sekundärer Bedeutung, dass seine geografischen Erkenntnisse den Vorstellungen einer Landverbindung von Afrika und Malakka endgültig ein Ende machten. Seine nautischen und geografischen Aufzeichnungen waren von unschätzbarem Wert. König João II. beschloss, neue Schiffe für die Überwindung der letzten Etappe bauen zu lassen, die sich gegen alle Gefahren des Meeres und alle Angriffe kriegerischer Völker behaupten konnten.

Die politische Lage in den Mittelmeerländern zwang João jedoch, sein Augenmerk auf andere Dinge zu richten. Seit der Einnahme von Tanager durch die Portugiesen im Jahre 1471 war der Krieg mit Marokko wieder aufgeflammt, die Bedrohung Europas durch das Osmanische Reich nahm rasant zu und der Wettlauf mit Spanien bei der Eroberung überseeischer Gebiete machte ein rasches Handeln notwendig. Die größte Gefahr aber stellten die Mohammedaner dar.

Im Mai 1487 entsandte João den Pêro da Covilhã, der gut Arabisch sprach, nach Osten. Er sollte in königlichem Auftrag ein Bündnis mit dem Erzpriester Johannes, dessen Königreich man in Äthiopien vermutete, gegen die muslimischen Länder schließen, um gegen die Nordafrikaner einen Zweifrontenkrieg zu führen. Außerdem sollte Covilhã die Länder am Roten Meer und um den Persischen Golf erkunden, die zusammen mit Indien für den sagenhaften Reichtum der italienischen Handelsstädte gesorgt hatten. Mit meist arabischen Kauffahrern gelangte Covilhã von

Ägypten nach Aden, an die Malabarküste, lernte die Zentren des Gewürzhandels Goa, Calicut und Cananor kennen, fuhr nach Hormus und die afrikanische Ostküste hinunter bis Sofala, dem unbekanntem Goldland, und kehrte nach Kairo zurück, von wo aus er 1491 einen ausführlichen Bericht an João sandte. Er durchquerte auf vielen Wegen die Arabische Halbinsel, sah sich in Dschidda, Mekka und Medina um und schickte aus Hormus einen zweiten Bericht nach Portugal. Ein Bündnis mit dem Herrscher Äthiopiens kam nicht zustande, obwohl Covilhã die restlichen dreißig Jahre seines Lebens dort am Hof verbrachte.

Mit seinem großen Rivalen konnte sich Portugal allerdings einigen. 1494, zwei Jahre nach der Entdeckung der Neuen Welt, schloss es mit Spanien den Vertrag von Tordesillas, der die Interessensphären global absteckte: Alle Länder jenseits einer Grenzlinie 370 Léguas westlich der Kapverdischen Inseln sollten dem spanischen Eroberungsdrang offenstehen, alle Gebiete östlich dieser Grenze aber der portugiesischen Krone gehören.

1495 starb João II., ohne dass er die Früchte dieses Abkommens hätte ernten können. Sein Nachfolger auf dem Thron, Manuel, setzte die Vorbereitungen für die vielversprechende Attacke auf Indien mit Vehemenz fort.

Zwei Dreimaster waren in Auftrag gegeben worden. Das Holz für die Schiffe lag seit einem Jahr in Lissabon. Sie sollten einen größeren Tiefgang als die bewährten Karavellen haben, dafür jedoch seetüchtiger als diese sein. Der vordere und der Hauptmast waren, wie auch der mächtige Bugspriet, mit Rahen getakelt. Der Besanmast trug ein lateinisches, das heißt ein dreieckiges Segel. Die Tonnage war – gemessen am Vorhaben – nach heutigen Vorstellungen lächerlich gering und belief sich auf nur hundert bis hundertzwanzig Tonnen. Die Länge betrug über alles rund zweiundzwanzig Meter,

um in Küstennähe und in Flussmündungen manövrieren zu können. Zum Schutz bei den zu erwartenden Kämpfen wurden die Schiffswände oberhalb der Wasserlinie durch eine zusätzliche Panzerung von mächtigen Planken verstärkt. Was dabei an architektonischer Eleganz verloren ging, wurde durch die vergrößerte Sicherheit wieder wettgemacht. Bestückt waren die Schiffe mit jeweils anderthalb Dutzend Kanonen. Die schweren Geschütze waren auf Lafetten montiert, die leichteren waren vornehmlich Bombarden. An Bord befanden sich jeweils ein Beiboot und eine Jolle, die von vier bzw. sechs Mann gerudert wurden.

Diese beiden Schiffe, das Flaggschiff *S. Gabriel* und die *S. Rafael*, wurden für eine Reisedauer von maximal drei Jahren verproviantiert. Ein drittes Schiff, die *Bérrio*, eine Karavelle von rund fünfzig Tonnen, die man in Lagos einem Kauffahrer namens *Bérrios* abkaufte, sollte die Flottille vervollständigen. Ein mächtiger, rund zweihundert Tonnen verdrängender Frachter mit den Vorräten sollte laut königlichem Befehl die Reise bis zur Bucht S. Braz mitmachen und dort, nachdem er seinen Dienst getan, abgewrackt und verbrannt werden.

Bartolomé Diaz hatte die Aufsicht beim Bau und der Zusammensetzung der Armada geführt, und seine Afrika-Erfahrung war zweifellos mit eine der Voraussetzungen für eine erfolgreiche Durchführung der geplanten Expedition. Warum aber nicht er selbst, sondern der junge Vasco da Gama das Kommando über die kleine Armada erhielt, ist nicht zufriedenstellend zu klären. Hing es damit zusammen, dass ihn, Diaz, 1488 eine Meuterei daran gehindert hatte, seine Fahrt um Afrika fortzusetzen? Hatte er nicht genügend Durchsetzungsvermögen im Umgang mit seinen erschöpften Mannschaften bewiesen? Der Oberbefehl über eine solche Flotte setzte angesichts des hohen Auftrags

und der Unwägbarkeiten der Fahrt Eigenschaften voraus, über die selbst in diesen bewegten Zeiten nicht jeder Kapitän verfügte: Um gegenüber der See, dem Wetter, den Mannschaften, den Krankheiten, der Feindseligkeit der Afrikaner, Araber und Inder, dem tropischen Klima und politischen Intrigen bestehen zu können, bedurfte es neben navigatorischer Fertigkeit einer Mischung aus Diplomatie, Entschlossenheit, Schläue, Geistesgegenwart, Gerechtigkeit, Treue gegen den König und einer Hartnäckigkeit, die selbst in den hoffnungslosesten Situationen nicht zu erschüttern war.

Wer aber war nun dieser Vasco da Gama, der nach Ansicht König Manuels all dies in so hohem Maße mitbrachte, dass selbst ein so erfahrener Kapitän wie B. Diaz daneben nur zweite Wahl war?

Über die Jugend und den Werdegang Vasco da Gamas ist fast nichts bekannt. Er wurde um 1469 (wahrscheinlich früher) in Sines, einem kleinen Küstenort einhundert Kilometer südlich von Lissabon, als dritter Sohn eines königlichen Beamten geboren. Er erlangte offenbar einen gewissen Ruf als fähiger Navigator, was in einem Land erfahrener Seeleute immerhin etwas heißen wollte. Trotz seiner Jugend fiel er João II. auf und erwies diesem 1492 in einer Auseinandersetzung mit den Franzosen gute Dienste. All dies wären vielleicht die Grundlagen für eine solide Karriere zur See oder bei Hof gewesen, scheint aber allein nicht ausreichend für die Ernennung zum Kommandanten der Indienflotte. Warum die Wahl Manuels auf ihn fiel, ist nicht bekannt. Keine der Begründungen in den Aufzeichnungen portugiesischer Chronisten stimmt mit der anderen überein.

Da Gama selbst gab sich zunächst zurückhaltend, schlug vor, seinen älteren Bruder Paulo damit zu beauftragen –

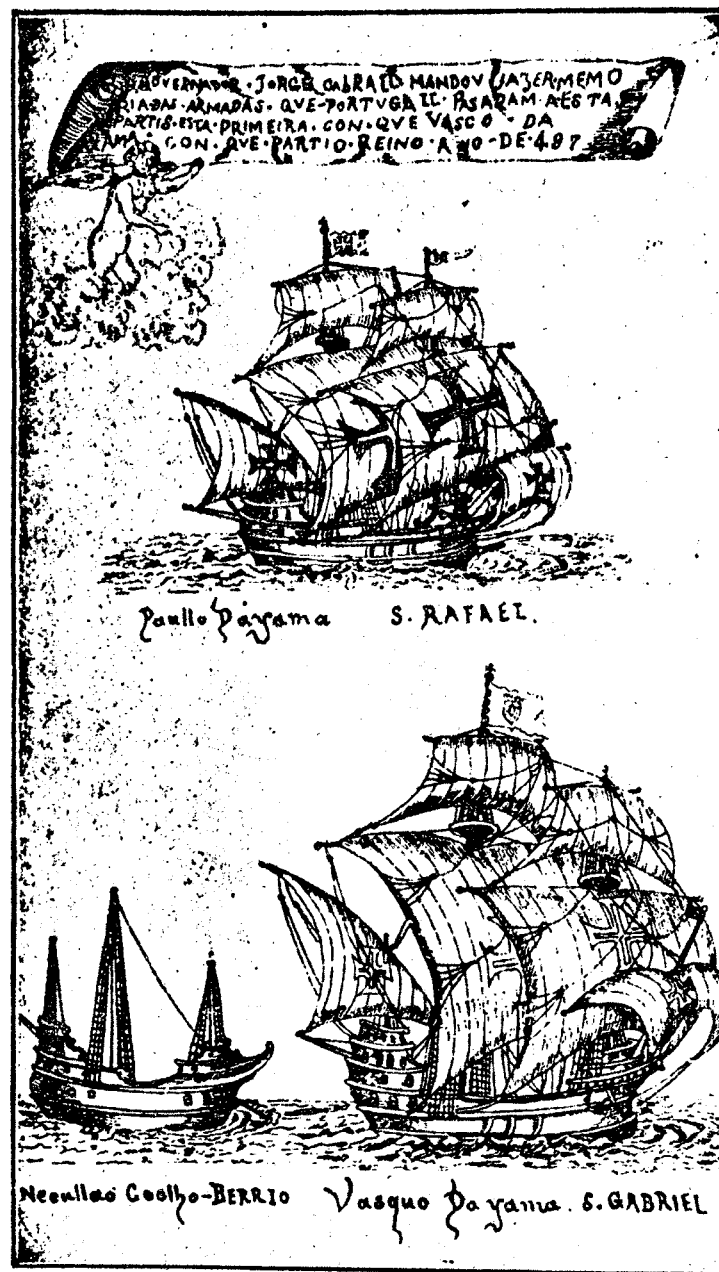
ein geschickter taktischer Schritt, um sich die Dienste eben dieses Bruders zu sichern, ohne die familiäre Hierarchie angetastet zu haben –, und sagte schließlich zu.

Noch größeres Geschick bewies er bei der Besetzung der Schlüsselpositionen auf den Schiffen.

Eine glückliche Mischung von erfahrenen Seeleuten und glänzenden Begabungen unter den jüngeren Navigatoren beweist seinen Scharfblick. Flaggschiff war die *S. Gabriel*, deren Kapitän: Gonçalo Alvarez; als Pilot, das heißt Lotse, fuhr Pêro de Alenquer, der schon mit Bartolomëu Diaz ums Kap der Guten Hoffnung gesegelt und 1490 an den Kongo gekommen war. Schiffsschreiber der *S. Gabriel* war Diogo Diaz, der Bruder des Bartolomëu. Das Kommando auf der *S. Rafael* führte Paulo da Gama; als Lotse fungierte João de Coimbra; Schreiber war João de Sá, der spätere Schatzmeister der portugiesischen Krone in Indien.

Kapitän der *Bérrio* war Nicolau Coelho, ein Freund Vascos, der schon 1500 mit Cabral und 1503 mit Albuquerque wieder nach Indien fuhr. Lotse auf der *Bérrio* war Pêro Escobar, Schiffsschreiber Álvaro de Braga, der spätere portugiesische Faktor in Calicut. Als Kapitän des Proviantschiffs ist Gonçalo Nunes überliefert.

Als Dolmetscher wurden Fernão Martins (für Arabisch) und Martin Afonso (für afrikanische Sprachen) angeheuert. Außerdem machten zwölf zum Tod oder zur Verbannung Verurteilte die Reise mit, die dann vorgeschickt werden sollten, wenn man auf unbekanntem Boden einen unfreundlichen Empfang zu erwarten hatte. Einschließlich dieser Teilnehmer belief sich die Zahl der Mannschaften auf einhundertsechzig Mann, wobei Da Gama auch diese mit Klugheit ausgewählt hatte: Matrosen, Navigatoren, Segelmacher, Zimmerleute und Vertreter verwandter Berufe, Köche und Seesoldaten bildeten



Die Flotte da Gamas

eine Truppe, die mit allen Misshelligkeiten fertigzuwerden versprach.

Man darf annehmen, dass sich der junge Kommandant ebenso umsichtig um die Bereitstellung allen verfügbaren Materials bemüht hat, das ihm nützlich hätte werden können. Alles, was an Karten, Logbüchern, nautischen Tabellen greifbar war, wurde ebenso mitgenommen wie die unerlässlichen Instrumente zur Bestimmung von Zeit und Ort: Kompass (die »Genueser Nadeln«), Sanduhren und Astrolabien. Allein schon die Tatsache, dass Da Gama einen Brief Manuels an den Samorin, den König von Calicut, mitführte, lässt darauf schließen, dass auch die verschiedensten Aufzeichnungen (wohl nicht zuletzt die von Pêro da Covilhã) als Informationsquelle über die Länder am Indischen Ozean dienten, bevor die Flotte Lissabon verließ.

Auf Befehl Manuels wurden ferner drei steinerne Wappeneisen an Bord genommen, die – jeder eine halbe Tonne schwer – denen glichen, die schon Diogo Cão und B. Diaz mitgeführt hatten. Auch sie sollten den portugiesischen Machtanspruch im Orient dokumentieren. Dazu kamen noch verschiedene Gebrauchsartikel für den Tausch mit den Eingeborenen und Geschenke für die Landesfürsten: Glasperlen, Korallen, metallene Becken, Mützen, Hüte, Baumwolltücher – Waren von geringem Wert also, die leicht zu entbehren waren. Gold- oder Silbergeräte fehlten in dieser Kollektion völlig.

Im Sommer 1497 sind alle Vorbereitungen abgeschlossen, und am Nachmittag des 8. Juli lichtet das Geschwader in Rastello, dem vier Meilen vor Lissabon liegenden Seehafen im Tejo, gegenüber der Kapelle der »heiligen Maria von Bethlehem« (Belém) die Anker. Auf einem fünften Schiff fährt Bartolomäus Diaz mit, dessen Ziel die portugiesische

Niederlassung S. Jorge da Mina an der Goldküste ist. Und schon bald liefert Da Gama den ersten Beweis für seine Kühnheit und seine feste Absicht, das gesteckte Ziel ohne große Umwege zu erreichen. Im Gegensatz zu seinen Vorgängern tastet er sich nicht die Küste Afrikas entlang, sondern steuert vom Kap Verde direkt nach Süden bis zur Breite des Kaps, dann dreht er nach Osten. Ähnlich geht er später im Indischen Ozean vor, als er von Malindi nach Calicut segelt.

Nach seiner Rückkehr aus Indien erhält Vasco da Gama von Manuel eine relativ bescheidene Staatspension und wird zum »Admiral der Indischen Meere« ernannt – Auszeichnungen, die trotz der damit verbundenen Privilegien und Einkünfte nicht eben von überschäumender königlicher Dankbarkeit zeugen. Dass sich Manuel der Bedeutung Da Gamas Entdeckung bewusst ist, beweist sein Drängen, die Indienroute durch Stützpunkte in Afrika zu sichern. Er ernennt den jetzigen »Dom« Vasco da Gama zum Oberbefehlshaber für alle Armadas, die nun in rascher Folge dorthin ausgesandt werden. Manuel glaubt offensichtlich, ihn durch die Möglichkeit, eigene Geschäfte mit Gewürzen machen zu können, auf leichte Art entschädigen zu können. Doch der so Geehrte verzichtet zunächst auf diese Auszeichnung. Er hat geheiratet und zieht es vor, seine junge Ehe und die Pension zu genießen. Zweifellos war der stolze, hochfahrende Entdecker auch enttäuscht über seinen König und dessen Engherzigkeit.

So sticht am 8. März 1500 eine Flotte von dreizehn Schiffen und fünfzehnhundert Mann unter dem Kommando von Pedro Álvares Cabral in See, der ein Memorandum Da Gamas mit Segelanweisungen und einen versöhnlichen Brief Manuels an den Samorin mit sich führt – und wertvollere

Geschenke. Die Verärgerung des Inders über die Ärmlichkeit der Gegenstände, die Da Gama ihm anzubieten die Stirn gehabt hatte, mahnte zur Vorsicht.

Einer Weisung Manuels gemäß verfolgt Cabral nicht die Route Da Gamas, sondern hält nach den Kapverdischen Inseln auf Südwest und landet am 22. April auf dem südamerikanischen Kontinent. Er nimmt das Land, das er für eine Insel hält, als »Ilha de Vera Cruz« offiziell in portugiesischen Besitz. Zehn Tage später, am 2. Mai, sticht er in Richtung Kap der Guten Hoffnung wieder in See. In einem Sturm im Südatlantik gehen am 24. Mai vier Schiffe verloren, darunter das des Bartolomäu Diaz, der dabei einen elenden Tod erleidet. Die anderen Schiffe umsegeln die afrikanische Südspitze, wobei Diogo Diaz so weit von der Flotte nach Osten abgetrieben wird, dass er Madagaskar entdeckt, den Anschluss an die anderen vollends verliert, alleine die Küste bis zum Roten Meer hinauffährt und dann schließlich nach Portugal zurückkehrt. Sechs Schiffe Cabrals landen in Calicut. Auf Betreiben arabischer Händler, die ihre Geschäfte gefährdet sehen, wird die dortige portugiesische Faktorei von den Indern gestürmt und in Brand gesteckt. Mehr als vierzig Portugiesen werden bei diesem Angriff getötet, worauf Cabral die Stadt bombardieren und zehn arabische Handelsschiffe verbrennen lässt. Die eigentlichen Geschäfte macht er in Cananor und Cochin, wo er Gewürze, Moschus, Porzellan und Tuche einkauft.

Obwohl er 1501 nur fünf Schiffe wieder in die Heimat zurückbringt, machen die Erlöse für diese Waren die Verluste materiell mehr als wett.

Noch im selben Jahr fährt eine kleine Flotte unter dem Kommando von João da Nova nach Indien. Das Bemerkenswerteste dieser Fahrt ist die Entdeckung der Insel St. Helena auf der Rückreise.

Die Zerstörung des arabischen Handelsmonopols und die Eroberung von Calicut, dem Zentrum des Handels mit Afrika, Arabien, den Ländern des Persischen Golfs und Indien, erforderten einen größeren Einsatz. Außerdem waren die ermordeten Portugiesen zu rächen und Portugals Machtansprüche durchzusetzen. Manuel drängte Da Gama zur Aktion, und nach kurzer Vorbereitungszeit war eine neue Flotte gerüstet. Der Admiral der Indischen Meere gebot dieses Mal über zwanzig Schiffe in drei Verbänden. Zehn Schiffe befehligte er selbst. Fünf Schiffe, die sich fortan im Indischen Ozean aufhalten und den arabischen Handel unterbinden sollten, unterstanden Vicente Sodré, dem Onkel Vasco da Gamas. Fünf weitere Schiffe kommandierte Estevão da Gama, ein Neffe des Admirals. Diese sollten vor der Malabarküste kreuzen und die portugiesischen Faktoreien schützen.

Die beiden ersten Verbände lichteten am 10. Februar 1502 die Anker. Das Geschwader Estevão da Gamas folgt am 1. April. Während Dom Vasco die direkte Route fährt, das Kap glücklich umschiff, das Königreich Quiloa erobert und tributpflichtig macht, segelt Estevão zunächst nach Brasilien und stößt in Quiloa mit dreien seiner Schiffe zur Hauptflotte. Die beiden anderen erreichen die Kameraden erst bei Angediva. Auch über die Ereignisse dieses Unternehmens geben die Berichte ein anschauliches Bild.

Der wirtschaftliche Erfolg der Reise war groß. Vasco da Gama hatte die Niederlassungen in Sofala und Moçambique gegründet, Handelsverträge abgeschlossen und der Krone Tributpflichtige gebracht. Bei genauem Hinsehen sind seine Erfolge noch viel folgenschwerer gewesen. Er hat die Voraussetzung für die Ausbeutung Ostafrikas und der Länder um den Indischen Ozean geschaffen, die selbst in späteren Jahrhunderten kaum je übertroffen wurde. 1503 ist die

Ostküste Afrikas vollständig erforscht; Goa und Malakka, zwei weitere Zentren des Handels, fallen 1509 und 1511 unter der beispiellosen Gewalt des Afonso de Albuquerque, der mohammedanische Einfluss verschwindet fast ganz. Die Einnahme von Hormus und Diu (1515) sichert den Portugiesen die Herrschaft über den Persischen Golf und das Arabische Meer; 1517 setzen sie sich auf Ceylon fest, ein Netz von Faktoreien und Forts hilft, diese Eroberungen zu schützen.

Man sucht vergebens nach entlastenden Momenten, die das Handeln Vasco da Gamas auf seiner zweiten Reise erklären könnten. Auf seiner ersten Indienfahrt hatte er sich durch undiplomatischen Stolz, Anmaßung, Skrupellosigkeit, Argwohn und Unnachsichtigkeit selbst um die möglichen Erfolge gebracht und Hass gegen alles Portugiesische gesät. Seine zweite Reise hinterließ eine breite Spur von nutzlos vergossenem Blut, fast unvorstellbarer Grausamkeit, Tod und Verderben, die nur durch die Schreckensherrschaft eines Albuquerque übertroffen werden sollte. Seine Saat ging auf in Kriegs- und Rachefeldzügen, denen sich seine Nachfolger ausgesetzt sahen. Seine Beispiele willkürlichen, kaltblütigen Mordens machten Schule und waren ebenso Ursache schneller Erfolge wie des Verlustes der wertvollsten Besitzungen, die Portugal je hatte. Nach wenigen Jahrzehnten spielten die Portugiesen in Indien keine bedeutende Rolle mehr. Andere Nationen traten ihre Nachfolge an.

Auch nach der Rückkehr von dieser Fahrt erhält Dom Vasco nicht das, was ihm versprochen worden ist. Die schon 1498 verfügte Schenkung von Sines, seinem Geburtsort, scheitert erneut am Widerstand des Sant-Jago-Ordens, der dort die Grundherrschaft innehat. Sein Stolz ist verletzt, seine Habgier bleibt unbefriedigt. Sein hochfahrendes Wesen

und seine Kompromisslosigkeit, auch im Umgang mit seinem König, und Manuels Mangel an Großzügigkeit werden ein Übriges dazu beigetragen haben, dass sich der verdiente Seeheld grollend zurückzieht. Die wahren Gründe für das Ende seiner Karriere liegen trotz verschiedener Spekulationen der Chronisten und Biografen im Dunkeln. Manuel hat ihn dennoch nicht ganz in Ungnade fallen lassen. Da Gama erhält ein ansehnliches Ruhegehalt als Admiral, genießt etliche Steuer- und Zollprivilegien, erhält 1519 Vidigueira als Schenkung, wird im selben Jahr geadelt und »Graf von Vidigueira«.

Während dieser zwei Jahrzehnte führen die in Indien amtierenden Vizekönige ein furchtbares Regiment. Auf jeweils drei Jahre ernannt, üben sie nicht nur eine blutige Herrschaft aus, die auf Raub, Mord und offener Plünderung basiert, sondern verstehen es, sich durch Günstlingswirtschaft, Korruption und Betrug persönlich so zu bereichern, dass sie nach ihrer Amtszeit für den Rest ihres Lebens ausgesorgt haben. Die Kolonie beginnt allmählich zu verfallen. Das ungesunde Klima, Cholera, Malaria und andere Krankheiten dezimieren die Besatzungen. Als Manuel am 13. Dezember 1521 stirbt, tritt sein neunzehnjähriger Sohn als João III. ein desolates indisches Erbe an. Doch er erinnert sich an den unbeugsamen, loyalen Admiral im Wartestand, hofft, durch ihn den Missständen ein Ende machen zu können, und ernennt ihn zum Vizekönig von Indien.

Im Frühjahr 1524 rüstet sich Vasco da Gama zu seiner dritten Fahrt nach Indien. Die Untätigkeit der vergangenen Jahre und die allmähliche Verbitterung haben ihn nicht fügbarer oder versöhnlicher werden lassen. Er tritt – soweit möglich – noch anmaßender, prunkliebender und unbarmherziger auf als in der Zeit seiner großen Erfolge. Am 9. April



Eine italienische Rundansicht der Erde aus dem 15. Jahrhundert

verlässt unter seinem Kommando eine Flotte von vierzehn Schiffen mit annähernd dreitausend Mann an Besatzung und Passagieren, das heißt mit Beamten, Soldaten und Seeleuten, Lissabon. Am 8. September gehen die Schiffe bei Dabul an der indischen Küste vor Anker.

Da Gama setzt eine gnadenlose Säuberungswelle in Gang, beendet die Korruption, den illegalen Handel der Beamten mit portugiesischem Staatsgut und macht sich mit einem Katalog rigoroser Verordnungen und drakonischer Strafen daran, Ordnung zu schaffen. Den früheren Vizekönig, Duarte de Menezes, stellt er unter Arrest, doch kann sich dieser mitsamt seinem Geld in Sicherheit bringen.

Während Da Gama mit seiner früheren Energie und der gewohnten Härte die Angelegenheiten seines Königs regelt, ist er bereits krank. Geschwüre am Hals hindern ihn bald am Sprechen; die Hitze, die anstrengenden Reisen und sein ungeheurer Einsatz verschlimmern seinen Zustand rapide. In den beiden letzten Monaten des Jahres dominiert noch einmal sein eiserner Wille über den erschöpften Körper. Dann hilft ihm auch dieser nicht mehr. Er stirbt in der Nacht vom 24. auf den 25. Dezember 1524 in Cochin im Alter von ungefähr vierundfünfzig Jahren.

1534 werden seine sterblichen Überreste nach Portugal gebracht und in Vidigueira beigesetzt. Seit 1898 ruhen sie in der Kirche des Hieronymiten-Klosters in Belém, die König Manuel anstelle der Kapelle von Rastello nach der Rückkehr Da Gamas 1499 hatte bauen lassen.

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 fußen (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

wahrscheinlich aus der Sammlung der Philippine Welser, befand sich bis 1665 auf Schloss Ambras bei Innsbruck und kam zusammen mit anderen Handschriften zur damaligen kaiserlichen Bibliothek nach Wien.

Auch der Autor der mit »Calcoen« überschriebenen Aufzeichnungen fuhr im Flottenverband des Admirals. Er war ein einfacher, ungebildeter flämischer Seemann, der auf dem Schiff *Leitoa* diente. In seinem Tagebuch kommt es immer wieder zu geografischen Irrtümern, die offenbar auf Hörfehlern beruhen, vor allem dann, wenn er irgendwelche Eigennamen in Zusammenhang mit der Reise zu bringen versucht. Dieser Bericht erschien in der niederländischen Originalsprache bereits in den ersten Dezennien des sechzehnten Jahrhunderts als Flugblatt. Der hier vorgestellte Text basiert auf der Übersetzung von H.C.G. Stier, die 1880 erstmals erschien. Der besondere Reiz liegt in der Frische des Eindrucks, dem naiven Staunen, mit dem der Berichterstatter die Wunder der Welt notiert.

Der lange Brief des italienischen Faktors Mateo di Begnino schließlich wird hiermit in der Übertragung von Michael Hörburger zum ersten Mal in Deutsch vorgestellt. Begnino, der Sprache nach ein Venezianer, reiste im Auftrag des Francesco Affaitato aus Cremona, der als Großkaufmann in Lissabon regelmäßig über die portugiesischen Entdeckungen und die Entwicklung des Afrika- und Indienhandels nach Venedig berichtete. Er sandte sein Schreiben mit dem zweiten der beiden Schiffe nach Portugal, die am 18. und 19. April 1503 von Moçambique absegelten, um die ersten Nachrichten über das Gelingen der Expedition in die Heimat zu bringen. Sie erreichten Lissabon am 20. und 30. August. Affaitato ließ – und dies mag als Beleg dafür dienen, wie wirksam das venezianische Informationsnetz operierte – unverzüglich eine Kopie anfertigen, die bereits

Mitte September auf dem Weg nach Italien war, sodass die Erfolge Vasco da Gamas dort schon bekannt wurden, bevor er selbst am 1. Oktober 1503 wieder in Lissabon einlief.

Begnino fuhr im Geschwader Estevão da Gamas, das am 1. April 1502, sieben Wochen nach der Abfahrt der fünfzehn Schiffe Vasco da Gamas und Vicente Sodrés, in See stach. Es machte einen Umweg über die Ilha de Vera Cruz (Brasilien) und stieß in Quiloa zur Hauptflotte.

Diese drei Berichte ergänzen sich inhaltlich und schildern aus einem jeweils anderen Blickwinkel die Vorgänge während der zweiten Indienreise Vasco da Gamas. Der Portugiese notiert mehr die nautischen und navigatorischen Manöver der Flotte, macht exakte Angaben zur Route und den einzelnen Daten. Beobachtungen zu Land und Leuten findet man bei ihm kaum. Hält er die Ereignisse zur See präzise fest, so schreibt der Flame vor allem die Begegnungen mit den Einwohnern der fremden Länder nieder, schildert Fauna und Flora mit der ganzen Freude des privaten Entdeckens all dieser Neuigkeiten. Der Italiener schließlich konzentriert sich mit dem scharfen Blick des Kaufmanns auf die Landesprodukte und die Handelsmöglichkeiten mit den neu erschlossenen Regionen. Sein Interesse gilt mehr den Preisen, Gewinnspannen und wirtschaftlichen Perspektiven im Rahmen der portugiesischen Kolonialpolitik als Naturschönheiten oder navigatorischen Fragen.

Das Gesamtbild, zu dem sich diese Aufzeichnungen zusammenfügen, erhält dadurch eine thematische Breite von erstaunlicher Vielfalt und lässt die Konquistadoren-Natur Vasco da Gamas im Licht eines rauen Zeitalters ohne Beschönigungen hervortreten.

Zu guter Letzt sei noch ein Wort zur Edition der Reiseberichte gesagt. Da die Texte für sich sprechen sollen, sind die Anmerkungen und Kommentare auf ein Minimum

beschränkt geblieben. Auch kann es nicht die Aufgabe des Herausgebers sein, alle astronomischen, nautischen, geografischen oder ethnologischen Irrtümer des Beschriebenen richtigzustellen oder durch neuere Erkenntnisse zu ergänzen. Dies haben andere bereits mit Erfolg getan (vgl. Hümmerich, Hart, von Rohr). Uns ging es darum zu zeigen, wie das unerhört Neue, wie das direkt Erlebte auf die Reisenden gewirkt hat, und nur dort, wo solche Angaben sinnentstellend sind, werden sie erklärt. Natürlich sind die Beobachtungen aus diesen ersten Entdeckungsfahrten in den letzten fünfhundert Jahren korrigiert und ergänzt worden. Wir wissen selbstverständlich mehr über diese Länder, als in den Berichten der Entdecker steht, aber ist es nicht gerade die unmittelbare Frische des ersten Augenblicks, die eine derartige Lektüre so faszinierend macht?

Die Schreibweise der Eigennamen ist behutsam modernisiert und zum besseren Verständnis – soweit es sich als notwendig erwies – vereinheitlicht worden. Dort, wo sie leicht zu identifizieren sind, blieben sie unangetastet.

Gernot Giertz