

**Vasco da Gamas erste Fahrt
nach Indien
1497-1499.**

Ein Augenzeugenbericht

herausgegeben von Dirk Friedrich

minifanal.de

Dirk Friedrich (Hg.):
Vasco da Gamas erste Fahrt nach Indien 1497-1499.
Ein Augenzeugenbericht

ISBN 978-3-95421-049-7

(Taschenbuch)

1. Auflage, 2014

Verlag: minifanal

www.minifanal.de

Herausgeber:

© Dirk Friedrich

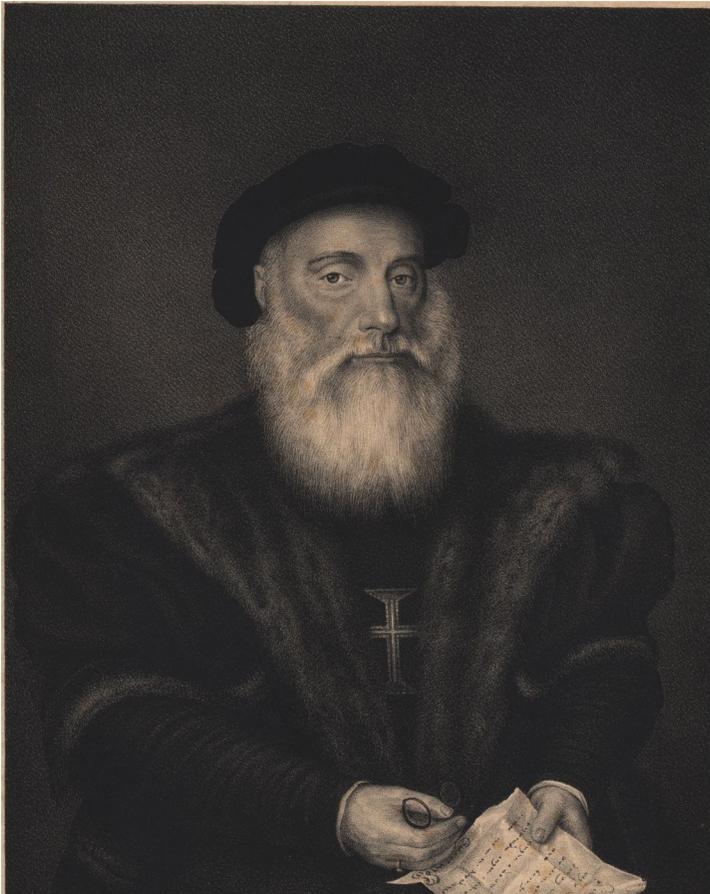
Dorfstr. 57a, 53125 Bonn

Alle Rechte vorbehalten

Covergestaltung: Marian Jaworski (marianjaworski.de)

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung.....	5
Der Roteiro: Bericht von der ersten Reise des Vasco da Gama nach Indien im Jahr 1497.....	15
João de Barros: Die Entdeckung Indiens unter der Regierung des Königs Manuel.....	93
Chronik der Fahrt Vasco da Gamas.....	121
Literatur- und Quellenverzeichnis.....	123

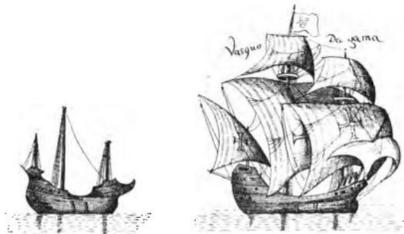
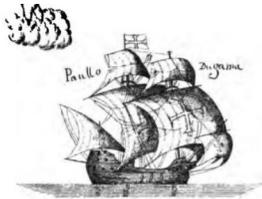


Vasco da Gama

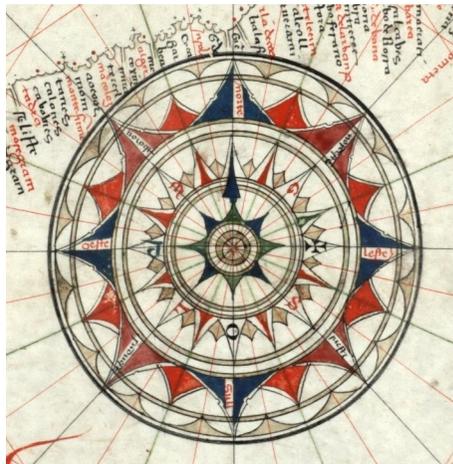
Bald sehen sie sich nah an jenem Lande,
dem schon so sehr ersehnten, angelangt,
das Indus' Ström' umschließen und der Ganges,
des Wohnung in dem ird'schen Himmel liegt.
Wohlauf nun, tapfres Volk, du, das im Kampfe
des Sieges Palme zu erringen sucht:
Schon bist zur Stelle du, schon strebst du vorwärts
zum Lande, das von Reichtum überfließt.

Lúis de Camoes: Die Lusiaden (Os Lusíadas),

7. Gesang, Strophe 1



Начинаю де несутъ оцелъ 9 25 феврал



Vorbemerkung

Als Vasco da Gama am 22. Mai 1498 mit seinem Geschwader vor der indischen Stadt Calicut vor Anker ging, hatte er einen Meilenstein der Geschichte gesetzt: Er hatte auf der bis dahin längsten Seereise aller Zeiten den Seeweg von Europa nach Asien entdeckt und Calicut erreicht, damals einer der größten Häfen der Welt und Knotenpunkt des indischen und ägyptischen Seehandels¹. Dieses Ereignis bildete unter geografischen, politischen und ökonomischen Gesichtspunkten eine Zäsur in der Geschichte des späten Mittelalters im Übergang zur Frühen Neuzeit.

Seit dem Mittelalter bildeten Portugal und die iberische Halbinsel das Zentrum der See- und Entdeckungsfahrten. Die Entdeckung des Seewegs nach Indien war dabei stets das erträumte Ziel, eine Seeverbindung zu dem Land der Gewürze, Edelsteine, Färbestoffe und so vieler anderer wertvoller Waren. Die (Handels-)Verbindung zwischen Westeuropa und Asien auf dem Landweg existierte schon lange, doch unzählige Zwischenhändler und Zölle verteuerten die begehrten Waren². Ziel des Lissabonner Hofes war es, diesen Handel selber zu führen, die Waren also über den Seeweg direkt nach Portugal zu bringen und so zum europäischen Handelszentrum dieser Güter zu werden, was unermesslichen Reichtum versprach. Angetrieben von diesen Aussichten und auf der Suche nach den afrikanischen Goldminen, nahmen die Portugiesen zu Beginn des 15. Jahrhunderts die Entdeckungen der afrikanischen Westküste in Angriff. 1434 umsegelte Gil Eanes das Kap Bojador, das für die Grenze des befahrbaren Meeres gehalten worden war. In immer kürzeren Abständen entsandte Expeditionen tasteten sich in den folgenden Jahren stetig Richtung Süden vor. Nachdem diese Erkundungsfahrten in den 1470er Jahren vorübergehend ihren hohen Stellenwert in den königlichen Planungen verloren hatten, rückten sie unter João II., der von 1485 bis 1495 regierte, wieder stärker in den Fokus. Bereits 1474 war João die Leitung der maritimen Entdeckungsfahrten übertragen worden, er war es, der die entsprechenden Pläne nun klar auf das Ziel ausrichtete, den Seeweg nach Asien zu finden. Auf zwei von João II. in Auftrag gegebenen Fahrten 1482 und 1485/86 erforschte der Seefahrer Dio-

1 Die Gesamtstrecke, die das Geschwader auf hin und Rückfahrt bewältigte, war länger als der Erdumfang.

2 Im Fall der Gewürze kann man davon ausgehen, dass der in Europa gezahlte Preis das Hundertfache des ursprünglichen Preises betrug.

go Cão die afrikanische Küste beinahe bis an den südlichen Wendekreis. 1488 dann gelang Bartolomeu Dias die Umseglung jenes Kaps an der Südspitze Afrikas, dem er oder sein König den Namen „Kap der Guten Hoffnung“ (Cabo da Boa Esperança) gab, da er hoffte, dass nach dessen erfolgreicher Umseglung der Seeweg nach Indien offen stehe. Im selben Jahr schickte João II. Abgesandte auf dem Landweg aus, von denen Pero de Covilhã bis nach Indien kam und seinem König 1491 schriftlichen Bericht über das Land erstattete. Dieser ließ daraufhin Vorbereitungen für eine weitere Expedition beginnen, die dieses Mal auf dem Seeweg bis nach Indien vordringen sollte. Nach dem Tod Joãos II. 1495 führte sein Thronfolger Manuel I. die Planungen fort, so dass das Geschwader im Juli 1497 in See stechen konnte.

Kommandant des Geschwaders war Vasco da Gama. Dieser wurde vermutlich 1469 in Sines, einer Küstenstadt im Südwesten Portugals, geboren. Bereits 1492 stand er im Dienst Joãos II., als unter seinem Kommando französische Schiffe in Setúbal und der Algarve als Reaktion auf einen französischen Übergriff auf eine mit Gold beladene portugiesische Karavelle beschlagnahmt wurden. Ob es João II. oder erst Manuel I. war, der Vasco da Gama das Oberkommando über die Expedition nach Indien übertrug, ist nicht mehr zu klären; auch nicht, ob der noch junge Kapitän den Posten möglicherweise nur erhielt, weil sein eigentlich erwählter Vater verstarb oder weil sein älterer Bruder Paulo das Oberkommando ablehnte oder entzogen bekam. Genauso gut scheint es möglich, dass sich da Gama im Dienst des Königs bewährt hatte und dass gerade sein geringes Alter und seine Erfahrung und Persönlichkeit ihn als idealen Kommandanten für das schwierige Vorhaben erscheinen ließen.

Gut zweieinhalb Jahre nach der Rückkehr von der ersten Indienfahrt führte Vasco da Gama erneut ein Geschwader nach Asien¹. Dieses Mal bestand es aus zwanzig Kriegsschiffen, um die portugiesischen Handelswege zu sichern und lokale Gegenwehr niederzuschlagen. Auf einer dritten Reise nach Indien verstarb Vasco da Gama schließlich am 24. Dezember 1524 im indischen Cochin, wo er zunächst bestattet wurde. 1539 wurden seine Gebeine nach Portugal gebracht, erst nach Vidigueira und 1880 schließlich ins Lissabonner *Mos-*

1 Bereits 1500 war eine Flotte unter der Führung Pedro Álvares Cabrals nach Indien entsandt worden. Diese kam auf dem Hinweg zu weit vom Kurs ab und entdeckte Brasilien.

teiro dos Jerónimos, in jenes Kloster also, das König Manuel I. aus Dank für die Entdeckung des Seewegs nach Indien hatte errichten lassen.

Der Roteiro und seine Geschichte

Der *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia* (Bericht von der ersten Reise Vasco da Gamas nach Indien) ist der Augenzeugenbericht eines Teilnehmers dieser erfolgreichen Entdeckungsfahrt. Er ist überliefert in einer zeitgenössischen handschriftlichen Kopie aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, das Originaldokument ist nicht erhalten. Die Abschrift befand sich ursprünglich im Bestand der Bibliothek des Klosters von Santa Cruz in Coimbra und kam 1834 nach der Auflösung der Männerorden in Portugal ins Archiv der Stadt Porto. 2013 wurde das Dokument in die UNESCO-Memory of the World-Liste aufgenommen. Wer der Verfasser dieses einzigartigen Augenzeugenberichts ist, steht nicht fest. Es wird jedoch vermutet, dass das Werk von Álvaro Velho stammt, der zur Besatzung des Geschwaders gehörte. Über den Autor erfahren wir im Roteiro vereinzelt Dinge¹, die es zumindest möglich erscheinen lassen, dass es sich um Álvaro Velho handelt. Der Autor war offenbar, obwohl er des Schreibens mächtig war, ein einfacher und bescheidener Mann mit einer guten, wenn auch oft naiven Beobachtungsgabe und einem simplen und unaufgeregten Schreibstil. Sein Bericht ist sachlich und relativ unpersönlich; über das Leben an Bord und persönliche Erlebnisse schweigt er weitgehend, seine Beobachtungen sind zumeist eher wirtschaftlicher Natur: Er berichtet von Gegenständen und Waren auf den verschiedenen Stationen ihrer Reise, vom Handeln und Tauschen.

Erstmals in einer bearbeiteten und kommentierten Ausgabe erschien der Roteiro 1838, herausgegeben von Diogo Kopke und Antonio da Costa Paiva². 1861 folgte eine zweite, nur gering veränderte Auflage durch Alexandre Herculano und erneut Costa Paiva, der dieses Mal unter seinem in der Zwischenzeit erhaltenen Titel als Barão de Castelo de Paiva geführt wurde³. Weitere ver-

1 Er gehörte vermutlich zu den Matrosen, kannte den Ort Alcochete bei Lissabon und gehörte zu der kleinen Gruppe, die Vasco da Gama zum Samorin begleitete.

2 *Roteiro da Viagem que em Descobrimeto da India pelo Cabo da Boa Esperança fez Dom Vasco da Gama em 1497, publicado por Diogo Kopke e o Dr. Antonio da Costa Paiva, Porto 1838.*

3 *Roteiro da Viagem de Vasco da Gama em MCCCCXCVII, por A. Herculano e o Barão do Castelo de Paiva, Lissabon 1861.*

schiedene Bearbeitungen folgten über die Jahre in vielen Sprachen¹, die neueste portugiesische stammt von José Marques aus dem Jahr 1999². In deutscher Übersetzung erschien der Reisebericht erstmals 1898, übersetzt und kommentiert von Franz Hümmerich als Teil einer Abhandlung über Vasco da Gama³.

Auf dieser Übersetzung basiert auch die hier vorliegende Bearbeitung. Der Text wurde dafür durchgesehen und überarbeitet. Zur Gliederung und besseren Orientierung wurden Zwischenüberschriften eingefügt und die im Text genannten Wochentage mit dem entsprechenden Datum versehen. Der dem Originalbericht anhängende Teil – eine Beschreibung der indischen Königreiche, eine kurze Abhandlung über Kriegselefanten und eine Liste mit Wörtern aus Calicut samt ihrer Übersetzung⁴ – fand bei Hümmerich keine Beachtung, wird aber im vorliegenden Buch der Vollständigkeit halber und wegen seines historischen Wertes in deutscher Übersetzung wiedergegeben. Die Anmerkungen und Kommentare entsprechen dem aktuellen Stand der Forschung.

Das Werk *Da Ásia* von João de Barros

Viele portugiesische Geschichtsschreiber widmeten sich in den folgenden Jahrhunderten in ihren Werken dieser ersten Indienfahrt Vasco da Gamas, wofür sie auf verschiedene Quellen zurückgriffen, von denen einige als unwahr widerlegt werden können, während andere weitere Aspekte der Reise aufzeigen. Einer der bekanntesten dieser Geschichtsschreiber ist João de Barros. Barros (ca. 1496-1570) kam als Kind an den Königshof Manuels I., wo er früh schriftstellerisch tätig wurde. 1528 ernannte ihn König João III. zum Schatzmeister der Casa da Índia, der zentralen Einrichtung des portugiesischen Indienhandels, 1532 wurde er zu deren Verwalter befördert. Kurz später begann er sein Werk über das portugiesische Vordringen nach Indien, das er *Da Ásia* nann-

1 So etwa auf Englisch E.G. Ravenstein: A Journal of the first Voyage of Vasco da Gama, 1497-1499, London 1898 und auf Französisch Arthur Morelet: Journal du Voyage de Vasco da Gama en MCCCCXCVII, Lyon 1864.

2 Álvaro Velho: Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama à Índia. Leitura Crítica, Notas e Estudo Introdutório por José Marques, Porto 1999.

3 Franz Hümmerich: Vasco da Gama und die Entdeckung des Seewegs nach Ostindien. Auf Grund neuer Quellenuntersuchungen dargestellt, München 1898.

4 Die Wörterliste im Anhang des Roteiro ist ihrem Verfasser bemerkenswert exakt gelungen. Vgl. Maria Leonor Carvalhão Buescu: O Estudo da Línguas Exóticas no Século XVI, Lissabon 1983, S. 47.

te¹. Da er sein Werk in Dekaden unterteilte, wurde es bald „*Décadas da Ásia*“ genannt, Barros selbst wurde als „portugiesischer Livius“ bezeichnet, da der römische Geschichtsschreiber in seinem Werk ähnlich vorgegangen war. Die Erstellung des Werkes war Barros noch von König Manuel I. vorgeschlagen worden. Dessen Nachfolger João III. unterstützte die Idee ebenfalls, weshalb Barros auf eine Fülle bester Unterlagen und Quellen zurückgreifen konnte, sowohl portugiesische als auch orientalische.

Das erste Buch der *Décadas* erschien 1552, das zweite folgte gleich im nächsten Jahr. Das dritte Buch wurde 1563 veröffentlicht, das vierte brachte Barros bis zu seinem Tod nicht mehr zu Ende, es wurde von João Lavanha vervollständigt und erschien 1615. Nochmal deutlich später setzte Diogo de Couto das Werk fort und erweiterte es um neun Bücher, die zwischen 1778 und 1788 veröffentlicht wurden².

1821 dann wurde eine zusammenfassende deutsche Übersetzung des Werks publiziert, ihr Autor war Dietrich Wilhelm Soltau³. Das vierte Buch der I. Dekade, das sich der Entdeckung des Seewegs nach Indien widmet, wurde für das vorliegende Buch in Soltaus Übersetzung überarbeitet und um wichtige Stellen aus dem portugiesischen Original erweitert.

Abfahrt, Geschwader und Mannschaft

Am 8. Juli 1497 stachen Vasco da Gama und seine Begleiter in Restelo im heutigen Lissabonner Stadtteil Belém in See. In der dortigen Einsiedlerkirche, der Ort war damals noch weit von der Hauptstadt entfernt, hatten der Kommandant und seine Kapitäne ausgiebig Andacht gehalten, ehe sie am Abfahrtstag von dort in einer feierlichen Prozession von Priestern und Volk zu ihren bereitliegenden Schiffen begleitet wurden⁴.

Das Geschwader bestand aus vier Schiffen: der *São Gabriel*, der *São Rafael* und der *Berrio* sowie einem Proviantschiff. Gabriel und Rafael waren extra

1 Da Ásia de Joao de Barros. Dos feitos que os Portugueses fizeram na conquista e descobrimento das terras e mares do oriente.

2 Da Ásia de Joao de Barros e de Diogo de Couto, Lissabon ab 1778.

3 Dietrich Wilhelm Soltau: Geschichte der Entdeckungen und Eroberungen der Portugiesen im Orient, vom Jahr 1415 bis 1539 nach Anleitung der Asia des João de Barros, Braunschweig 1821.

4 Verschiedene Geschichtsschreiber nennen abweichende Abfahrtstage, etwa den 3., 9. oder 20. Juli. Der 8. Juli gilt aber als der wahrscheinlichste Tag des Reisebeginns.

für dieses Vorhaben gebaut worden, angeleitet von Bartolomeu Dias, der aufgrund seiner eigenen Reiseerfahrungen wusste, wie die Schiffe für eine solche Expedition beschaffen sein mussten. Die Berrio war einem Reeder in Lagos abgekauft worden und hieß möglicherweise eigentlich São Miguel, wurde aber von den Beteiligten nach dem Namen des Reeders Berrio benannt.

Auf der Gabriel, einer Nau mit 90 bis 120 Tonnen Ladekapazität¹ fuhr Vasco da Gama als Kapitän und Oberbefehlshaber über das gesamte Geschwader. Sein Steuermann war Pedro (Pero) de Alenquer, der bereits 1888 mit Bartolomeu Dias bis zum Rio de Infante (Great Fish River) vorgestoßen war, Schiffmeister war Gonçalo Álvares, Schiffsschreiber Diogo Dias, der Bruder des Bartolomeu. Die Nau Rafael (90 bis 100 Tonnen) fuhr unter dem Kapitän Paulo da Gama, Bruder Vascos. Sein Steuermann war João de Coimbra, Schiffsschreiber João de Sá. Die Berrio, eine Karavelle mit 50 Tonnen Ladekapazität, wurde von Kapitän Nicolao Coelho befehligt, der Steuermann war Pedro (Pero) Escobar, Schiffsschreiber Álvaro de Braga. Das Proviantsschiff (110-200 Tonnen), von dem kein Name überliefert ist, fuhr unter der Leitung von Gonçalo Nunes. Das Schicksal dieses Schiffs war bereits vor der Abreise besiegelt: es sollte in der Mosselbucht verbrannt werden, da man es ab dort nicht mehr brauchen würde².

Die Karavelle ist ein Schiffstyp, der, stets weiterentwickelt, vom 13. bis ins 18. Jahrhundert verwendet wurde. Zur Zeit der ersten Indienfahrt Vasco da Gamas war die sogenannte Lateinerkaravelle (Caravela Latina) das modernste Modell, die sich durch zwei Masten und ihre dreieckigen „Lateinersegel“ auszeichnete. Sie verfügte über ein Deck und einen einstöckigen Aufbau am Heck, ihre Ladekapazität belief sich auf 50 Tonnen. Sie war ca. 20 bis 25 Meter lang, das Verhältnis von Länge zu Breite betrug ungefähr 3,5:1. Ihre Segel-eigenschaften und der geringe Tiefgang machten die Karavelle zum idealen Schiff für die entlang der Küste führenden Entdeckungsfahrten, sie eignete sich auch bestens dazu, in Buchten und Flussmündungen einzufahren. Bis 1488 war dieser Schiffstyp entsprechend auf den portugiesischen Erkundungs-

1 Die Angaben zu den Ladekapazitäten der Schiffe variieren. Marques: Roteiro, S. 9, Anm. 1 macht folgende Angaben: Gabriel: 90 Tonnen, Rafael: 90 Tonnen, Berrio: 50 Tonnen, Proviantsschiff: 110 Tonnen.

2 Begleitet wurden diese vier Schiffe bis zu den Kapverden von einem Schiff unter dem Kommando des Bartolomeu Dias, der auf dem Weg nach São Jorge da Mina, einer portugiesischen Handelsniederlassung im heutigen Ghana, war.

und Entdeckungsfahrten eingesetzt worden. In diesem Jahr hatte Bartolomeu Dias mit zwei Karavellen erstmals das Kap der Guten Hoffnung umrundet, musste aber kurze Zeit später umkehren, da sich seine erschöpfte Mannschaft weigerte, weiterzusegeln. Was die Besatzung nicht zu Unrecht gefürchtet hatte, war die Weiterreise auf einem unbekanntem Meer, die nicht mehr wie gewöhnlich in Küstennähe stattfinden konnte. Sie zweifelte angesichts des von ihr gefürchteten aufgewühlten Meeres, um das sich viele erschreckende Legenden rankten, an der Stabilität der Schiffe und fürchtete, dass aufgrund der geringen Ladekapazität unterwegs die Vorräte ausgehen könnten. Und tatsächlich war die Karavelle nicht der geeignete Schiffstyp für den nächsten Abschnitt der portugiesischen Entdeckungsreisen.

In Vasco da Gamas Geschwader gab es daher nur noch eine Karavelle, die *Berrio*, die weiterhin Vorteile bei der Erkundung von Passagen in Küstennähe sowie bei Einfahrten in Buchten und Flussmündungen bot. Die beiden anderen Schiffe, *Gabriel* und *Rafael*, waren *Naus*. Die *Nau* war ein bereits als Transportschiff in Portugal und Europa bekannter Schiffstyp. Die *Naus* dieser Zeit waren vermutlich knapp 25 Meter lang, das Verhältnis ihrer Länge zur Breite betrug 3:1. Sie verfügten über drei Decks und einen dreistöckigen Heckaufbau und hatten zwei Masten, die mit trapezförmigen Rahsegeln bestückt waren, zudem ein Lateinersegel am Heck. Ihre Lagerkapazität entsprach eher den Anforderungen an eine Reise, wie sie Vasco da Gama unternehmen sollte, auch um eine möglichst große Menge Gewürze für die Rückfahrt zu laden. Zudem wurden die speziell für diese Expedition gebauten Schiffe zusätzlich verstärkt. Es handelte sich bei den Schiffen um die modernsten ihrer Zeit.

Die gesamte Mannschaft – Seeleute und Soldaten – bestand wahrscheinlich aus 148 Mann, zudem wurden zwölf zum Tode verurteilte Verbrecher mitgenommen, die für besonders gefährliche oder unsichere Missionen unterwegs eingesetzt wurden¹. Neben den bereits oben genannten sind die Namen von einigen anderen Mitgliedern der Besatzung überliefert. Demnach ebenfalls dabei waren Álvaro Velho, Fernão Veloso, Gonçalo Pires, Sancho Mexia, Leonardo Ribeiro, die Brüder Pedro und Francisco de Faria e Figueiredo sowie Martin Afonso und Fernão Martins, die wegen ihrer Sprachkenntnisse auch als Dol-

1 Zu derartigen Missionen gehörte etwa die Erkundung gefährlicher Orte, wozu sie auf der Hinfahrt ausgesetzt und auf der Rückfahrt wieder an Bord genommen wurden. Auch der erste Portugiese, der in Calicut an Land ging, war einer der Verbannten.

metscher eingesetzt wurden; Afonso für die afrikanischen Sprachen, Martins für die arabischen.

Das (fehlende) Ende des Roteiro

Unklar ist, warum der überlieferte Augenzeugenbericht auf der Rückreise plötzlich abbricht, als sich das Geschwader auf der Höhe von Rio Grande, vor der Küste des heutigen Guina-Bissau, befand. Gestorben ist der Verfasser dort vermutlich nicht, da zwar der Reisebericht abbricht, nicht aber seine Aufzeichnungen, die er mit Informationen über die indischen Königreiche und eine Wörterliste mit Vokabeln aus Calicut samt deren portugiesischer Bedeutung abschließt. Möglich ist, dass er aus Protest gegen Nicolao Coelho und aus Respekt gegenüber Vasco da Gama von den weiteren Ereignissen nicht berichtete. So ist es denkbar, dass der Autor des Roteiro nach der Vernichtung der Rafael auf der Berrio unter Nicolao Coelho weiterfuhr¹. Kurz darauf wurde das Geschwader getrennt und Coelho fuhr allein nach Lissabon, wo er vor Vasco da Gama ankam (9. oder 10. Juli). Sollte er aus Ruhmsucht so gehandelt haben, so könnte unser Berichterstatter dieses Unternehmen missbilligt und folglich verschwiegen haben². Andere Hinweise lassen darauf schließen, dass Álvaro Velho seinen Bericht schrieb, solange er an Bord war, die Reise aber nicht bis zum Ende mitmachte, sondern bei Rio Grande an Land ging. Möglicherweise blieb er dort bis 1507 und machte Aufzeichnungen über die dortige Küste, die später der in Lissabon lebende Geograph Valentim Fernandes nutzte³. Sollte er tatsächlich Matrose auf dem Schiff gewesen sein, erscheint dies zumindest merkwürdig, nicht zuletzt, weil sich die Besatzung krankheitsbedingt stark dezimiert hatte.

Die Informationen über die indischen Königreiche könnte Álvaro Velho von jenem polnischstämmigen Mann bekommen haben, der auf der Rückreise an Bord der Schiffe kam und mit ihnen nach langer Zeit nach Europa zurückkehrte. Die Wörterliste könnte er auf der Grundlage eigener Erfahrungen in

1 Zu Reisebeginn war der Berichterstatter offenbar auf der Gabriel Vasco da Gamas unterwegs, hat während der Reise das Schiff aber wohl gewechselt. Dies wurde vermutlich durch Krankheiten und Todesfälle innerhalb der Mannschaft nötig und deshalb, weil von den anfangs vier Schiffen nur zwei zurückkehrten.

2 Für den Hinweg, so berichtet es der Roteiro, war für den Fall einer Trennung ein Treffpunkt auf den Kapverdischen Inseln vereinbart gewesen.

3 Vgl. Marques S. 18/19.

Calicut und mit Hilfe der Inder erstellt haben, die Vasco da Gama ebenfalls mit nach Portugal brachte¹.

Der letzte Abschnitt der Fahrt des Vasco da Gama

Vasco da Gama segelte, nachdem der Sturm seine Gabriel von der Berrio des Nicolao Coelho getrennt hatte, zur Kapverdeninsel Santiago. Das Kommando über seine beschädigte Nau übergab er dort an João de Sá, den Schiffsschreiber der mittlerweile vernichteten Rafael, der auf der Insel bleiben sollte, bis die nötigen Reparaturen durchgeführt wären. Vasco da Gama schiffte sich mit seinem kranken Bruder auf eine Karavelle ein, die sie nach Lissabon bringen sollte. Doch erneute Unwetter oder die Verschlechterung von Paulo da Gamas Gesundheitszustand zwangen sie, auf der Azoreninsel Terceira erneut Station zu machen. Dort erlag Paulo da Gama seiner Krankheit. Vasco stach nach der Beisetzung seines Bruders wieder in See und kam vermutlich am 29. August 1499 in Restelo an, wo er, so berichtet Barros, neun Tage Andacht hielt, ehe er nach Lissabon weiterzog, wo er feierlich empfangen wurde. Insgesamt kehrten nur 55 Mann lebend zurück.

An der Stelle der Einsiedlerkirche Santa Maria de Belém, von wo Vasco da Gama 1497 in See gestochen war, ließ König Manuel ab 1501 aus Dankbarkeit für den Erfolg der Expedition ein prächtiges Kloster (*Mosteiro dos Jerónimos*) errichten. Bezahlt wurde der im sogenannten Manuelinischen Stil aufwändig verzierte Bau mit den Erträgen aus dem Gold- und Gewürzhandel.



Die São Gabriel

Dirk Friedrich

¹ Vgl. ebd. S. 22.

Der Roteiro: Bericht von der ersten Reise des Vasco da Gama nach Indien im Jahr 1497

Im Namen Gottes, Amen! Im Jahr 1497 sandte der König D. Manuel, der erste dieses Namens in Portugal, vier Schiffe auf Entdeckungen aus, die Gewürzen bringen sollten. Als Kommandant der Schiffe fuhr Vasco da Gama, und von den anderen Schiffen befehligte eines sein Bruder Paulo da Gama und ein anderes Nicolao Coelho.

[Von Lissabon zu den Kapverdischen Inseln]

Wir brachen an einem Samstag – es war der 8. Juli 1497 – von Restelo aus zu unserer Fahrt auf, die Gott der Herr zu seinen Diensten möge zum Ziele führen lassen. Amen!

Zunächst kamen wir am folgenden Samstag [15. Juli] in Sicht der Kanaren und fuhren nachts leeseits¹ an Lanzarote vorbei, in der folgenden Nacht befanden wir uns bei Tagesanbruch [16. Juli] auf der Höhe von Terra Alta², wo wir ungefähr zwei Stunden fischten, und gleich am selben Abend, bei Einbruch der Nacht, ließen wir den Rio do Ouro³ hinter uns. Und nachts war es so dunkel, dass Paulo da Gama sich von dem ganzen Geschwader weg in eine Richtung verlor und der Kommandant in die andere. Und als es Morgen geworden war [17. Juli], sahen wir weder ihn noch die anderen Schiffe, und wir nahmen den Weg über die Inseln der Kapverden⁴, weil wir Befehl hatten, dass, wer abgetrieben würde, diese Route nehmen solle. Am folgenden Sonntag bei

1 Lee ist die vom Wind abgewandte Seite. Hümmerich merkte an: Lanzarote blieb also westlich liegen; denn von Juli bis September weht in diesen Breiten der Nordostpassat.

2 Terra Alta wurde ein Abschnitt der afrikanischen Westküste zwischen Kap Bojador und dem nördlichen Wendekreis genannt. Im Atlas des Visconde de Santarém: Atlas Composé de Cartes des XIV^e, XV^e, XVI^e et XVII^e Siècles ist der Name auf den Karten VIII, XIII, XIV und XV zu finden.

3 Beim Rio do Ouro (dt. Goldfluss) handelt es sich nicht um einen Fluss, sondern um eine tief einschneidende Bucht auf Höhe des nördlichen Wendekreises. Vgl. Richard Henry Major: The Life of Prince Henry of Portugal, London 1868, S. 176.

4 Der Name Kapverden stammt vom portugiesischen *Cabo Verde* – Grünes Kap.

Tagesanbruch [23. Juli] hatten wir die Ilha do Sal¹ in Sicht und schon eine Stunde später sahen wir drei Schiffe, die wir ansteuerten, und es waren das Proviantschiff und Nicolao Coelho und Bartolomeu Dias, der in unserer Gesellschaft nach Mina fuhr, die ebenfalls den Kommandanten verloren hatten². Und nachdem wir uns vereint hatten, folgten wir unserem Kurs. Der Wind flaute ab und wir fuhren in Windstille bis zum Mittwochmorgen [26. Juli]. Und an diesem Tag um 10 Uhr morgens kam der Kommandant ungefähr fünf Leguas³ vor uns in Sicht, und gegen Abend konnten wir wieder miteinander sprechen, zu unserer großen Freude, und gaben viele Schüsse ab und ließen die Trompeten erklingen und alles aus lauter Freude darüber, dass wir uns wiedergefunden hatten. Und am anderen Tag – es war Donnerstag [27. Juli] – kamen wir zu der Insel Santiago⁴, wo wir in der Bucht von Santa Maria Anker warfen, mit großer Freude und Jubel. Dort nahmen wir Fleisch und Wasser und Brennholz an Bord und besserten die Rahen aus, was nötig war.

[Über den Südatlantik]

Und an einem Donnerstag – es war der 3. August – brachen wir Richtung Osten auf, und eines Tages, am 18. August, gut zweihundert Leguas von der Insel Santiago, als wir mit Südwind segelten, brach dem Kommandanten die große Rah, und wir lavierten mit dem Fock- und Besansegel zwei Tage und eine Nacht, und am 22. des Monats, als wir südwestlich fuhren, fanden wir viele Vögel, die wie Reiher aussahen, und als die Nacht kam, zogen sie nach Südosten, sehr kräftig, so wie Vögel, die dem Lande zuflogen, und desgleichen sahen wir an diesem Tag einen Walfisch, und das gut achthundert Leguas im Meer.

1 Sal liegt im Nordosten des Inselgruppe.

2 Der Verfasser des *Roteiro* fuhr also, zumindest zunächst, auf dem Schiff des Paulo da Gama.

3 Die Legua ist ein altes Längenmaß, das je nach Region und Zeit stark variierte, hier entspricht eine Legua ungefähr 4 Kilometern.

4 Santiago ist die größte der Kapverdischen Inseln und liegt im Süden der Inselgruppe.