

# Carinthia

## II.

Mittheilungen des naturhistorischen Landesmuseums für  
Kärnten

redigiert von

Dr. Karl Krauscher.

---

Dr. 1.

Siebenundachtzigster Jahrgang.

1897.

---

### Die geographischen Entdeckungen um 1497 und 1597.

Nach einem Vortrage, gehalten am 27. November 1896 im naturhistorischen  
Museum von Joh. Braumüller.

Wenige Ereignisse in der Geschichte haben so tiefgreifende Veränderungen im öffentlichen und privaten Leben Europas hervor gebracht, als die geographischen Entdeckungen des 15. und 16. Jahrhunderts. Die Folgen der Erforschung Amerikas, des südlichen Afrikas und des südlichen und östlichen Asiens wirkten bestimmend auf die Politik der europäischen Staaten in der Zeit des Kaiser Maximilians I. und Karls V. ein und die neu entdeckten Länder geben noch heute unseren Staatsmännern schwere Räthsel zu lösen, Telegramme aus Japan, China, Indien, aus Südafrika oder Amerika können heute Europa ebenso beunruhigen, als Nachrichten von der deutsch-französischen oder russischen Grenze. Der chinesisch-japanische Krieg hat uns in gleicher Spannung gehalten, wie ein Krieg zwischen europäischen Mächten. Und wirtschaftlich machten sich die Erzeugnisse der neuentdeckten Länder sofort im europäischen Haushalte geltend und wir werden an dieselben noch jetzt täglich, ja stündlich erinnert, wir haben sie auf unserem Tische und tragen sie auf unserem Leibe, sie dienen unserem Vergnügen und unserem fabrikmäßigen Bedarfe. Welche Revolutionen diese geographischen Entdeckungen in der Methode der wissenschaftlichen Forschung hervorriefen, zu welcher Größe durch sie besonders die Naturwissenschaften emporschossen, das konnte ich schon vor vier Jahren an dieser Stelle andeuten, als ich die Ehre hatte,

der ersten Entdeckungsreise des Columbus einige Sätze der Weihe zu zollen, und ich kann in dieser Stunde nur wiederholen, daß sich heutzutage niemand mehr unterfangen kann, in einem kurzen Vortrage Ergebnisse zu skizzieren, die ganze Akademien in riesigen Compendien zu erschöpfen kaum vermöchten.

Von hochachtbarer Seite wurde mir damals gerathen, bisweilen ein Segment dieser Ergebnisse zum Gegenstande populärer Vorträge zu machen und ich versuche, diesem Rathe mit meinem gegenwärtigen Thema zu entsprechen. Will man dieser Entdeckungen in Bewunderung und Dankbarkeit gedenken, so bieten die Neunzigerjahre, und zwar fast jedes derselben erhebende Gelegenheit. Am 4. März 1394 wurde der portugiesische Prinz Heinrich, der Seefahrer, geboren, auf dessen Anregungen die Westküste Afrikas erforscht wurde. 1492 betrat Christoph Columbus zum erstenmale den Boden Amerikas, 1496 kehrte er von seiner zweiten Entdeckungsreise zurück. In demselben Jahre trafen die Portugiesen Vorkehrungen zur denkwürdigen ersten Fahrt Vasco da Gamas nach Indien und in dem gleichen Jahre 1496 wurde Johann de Barros, der portugiesische Geschichtschreiber, geboren, dessen Werk „Asia“ neben den „Lendas“ von Correa eine wichtige Quelle für diese Entdeckungsfahrt ist. 1496 am 5. März erhielt der mit venetianischem Bürgerrechte ausgestattete Ligurer Giovanni Cabotto ein Patent des Königs Heinrich VII. von England, das ihn und seine drei Söhne zu Entdeckungsfahrten nach Westen autorisierte. 1497 umsegelt Vasco da Gama das bisher so gefürchtete Cap der Stürme in Südafrika, das nun in Wahrheit zum Cap der guten Hoffnung wurde, und in demselben Jahre fand Cabotto Labrador, und vielleicht die Küste der heutigen Vereinigten Staaten von Nordamerika. Sebastian Cabotto, der Sohn des Vorigen, ist der Urheber des Gedankens einer Umsegelung Sibiriens; um von da nach China zu gelangen und 1596 versuchten holländische Schiffe unter Willem Barendsz einen ähnlichen Weg nach dem Nordpole, wie der im heurigen Sommer glücklich zurückgekehrte und mit so beispiellosem Jubel empfangene Fritjof Nansen.

Den schon für die Zeitgenossen größten materiellen Wert von den angeführten Entdeckungen hat die Fahrt des Vasco da Gama nach Indien. Sie war der glänzende Abschluß der von Heinrich dem Seefahrer eingeleiteten Entdeckungsreisen an den afrikanischen Küsten. Allerdings kommt sie nicht gleich der Kühnheit, mit welcher ein

Columbus, ein Magellan und andere ihre Reise in das Ungewisse unternahmen, aber im Vergleich mit den bescheidenen Versuchen der ersten Fahrten der Portugiesen muß man zugeben, daß auch hier wie überall der Mensch mit seinen größeren Zwecken wuchs. Heinrich, der Seefahrer, war anfangs froh, als sich ihm die Möglichkeit bot, Guinea zu erreichen, von welchem Lande man seinerzeit nur wußte, daß es südlich der Sahara lag und den Kaufleuten Marokkos Gold und Sklaven lieferte, die man im südlichen Europa zum Unterschiede von den dunkelbraunen Mohren, die schwarzen Mohren (mauros negros, daher das spätere Neger) nannte. Handelsbeziehungen mit diesen Negern anzuknüpfen und sie, wenn möglich auch zu einem politischen Bündnisse gegen die Mauren zu gewinnen, mit welchen die Staaten der pyrenäischen Halbinsel in beständigem Kampfe lagen, schien ein Ziel, das damals den kühnsten Hoffnungen entsprach. Dazu muß man wissen, daß für eine solche Fahrt unter den im Seewesen noch unerfahrenen Portugiesen erst die rechten Leute herangebildet werden mußten. Es war erst eine Sternwarte, ein See-Arsenal und eine Kartographenschule zu gründen. Gründungen, welche viel Geld kosteten und zu welchen der Prinz den Muth nur in seinem astrologischen Aberglauben fand, der ihm für sein Vorhaben ein gutes Horoskop stellte. Die ersten Schiffe, die der Prinz auf Entdeckungen an der marokkanischen Küste aussandte, wagten sich nicht über das Cap Bojador hinaus, eine flache Landzunge, von einem Riffe umgürtet, das kaum eine deutsche Meile lang ist und heute nur ungeschickte Küstenfahrer zurückzuschrecken vermag. Aber eine trübe Atmosphäre lagert über diese Küste, die einen an diese Erscheinung nicht gewohnten Seefahrer mit Grauen erfüllen konnte; heute wissen wir, daß es der vom Nordostpassat ins Meer gewehrte Wüstenstaub ist, der diese Stellen Afrikas allerdings schwer sichtbar und durch Bildung von Untiefen auch nicht ungefährlich macht.

Weitere Nahrung bekam diese Furcht vor der Saharaküste durch den aus den spärlichen Resten der geographischen Bildung des Alterthums überlieferten Glauben, daß die heiße Zone unbewohnbar sei, ein Glaube, der sich hauptsächlich auf Aristoteles und Claudius Ptolemäus stützen konnte. Nur der religiöse und politische Fanatismus, der den Portugiesen in jedem Mauren einen Todfeind sehen ließ, den zu bekämpfen und zu vernichten Christenpflicht war, dazu ihre Armut, Habsucht und Kauflust, die selbst im Freibeuterthum eine

ritterliche Handlung sah, halfen über diese Furcht hinweg. Sie er-muthigten den Bagen Gilannes 1434 zu dem Wagnis der Umsegelung des gefürchteten Cap Bojador, Nuno Tristao 1441 zur Umsegelung des Cap Branco und zur Erreichung der Bucht von Arguim und Dionysius Dias, einen Vorfahren des Bartholomäus Dias, zur Entdeckung des grünen Vorgebirges 1445. Nun erst, als das sagenhafte Negerland wirklich gefunden war, als man angesichts der reichen tropischen Vegetation Senegambiens entschieden mit dem Glauben von der Unbewohnbarkeit der heißen Zone brechen mußte und als nach den ersten Gewaltthätigkeiten, die leider jede Entdeckung der Portugiesen und später der Spanier begleiteten, sich ein einträglicher Handel mit den Negern entwickelte, tauchte der Plan einer Aufsuchung des Seeweges nach Indien auf und auch der Prinz Heinrich hat später dieses Ziel angestrebt.

Dieser nach der Entdeckung des grünen Vorgebirges und selbst noch nach der Erreichung der Sierra Leona-Küste recht überschwängliche Plan wurde gefördert durch die falschen Vorstellungen von der Gestalt Afrikas und Ausdehnung Indiens, so daß man sagen kann, daß hier der Irrthum der Wahrheit den Weg bahnen half.

Bis auf Alexanders des Großen Zeit kannte man nur ein Indien und meinte damit Vorderindien. Als man nach der Betretung dieses Landes von einer zweiten östlichen Halbinsel mit ähnlichen Bewohnern und Erzeugnissen, mit einem Worte von Hinterindien hörte, gewöhnte man sich, zwei Indien zu unterscheiden und im Mittelalter bezeichnete man auch die Ostküste von Afrika wegen der Aehnlichkeit seiner Producte mit den indischen als Indien.

In der Zeit Heinrichs des Seefahrers glaubte man daher drei Indien zu kennen. Wenn man somit von einem Seewege nach Indien sprach, so meinte man zunächst nicht Vorderindien, sondern das südöstliche Afrika. Dieses aber hoffte man nun leicht erreichen zu können, entweder durch eine Umsegelung Afrikas, über dessen südliche Ausdehnung man sich damals noch argen Täuschungen hingab, oder durch die in Senegambien und Oberguinea entdeckten Flüsse, von denen man zu wissen meinte, daß sie mit dem Nil in Verbindung ständen.

Uebrigens drängten zu diesem Versuche auch wirtschaftliche und politische Gründe. Seit dem vierten Kreuzzuge, der mit der Eroberung Constantinopels durch die Kreuzfahrer und mit der Errichtung des

lateinischen Kaiserreiches endigte, wurde man im Abendlande mit den Erzeugnissen des Morgenlandes und seinen Genussmitteln besser wie früher bekannt, die Seidenwaren, Teppiche und Schmuckgegenstände des Orientes wurden in unserem Haushalte häufiger, Rohrzucker, Pfeffer, Gewürznelken, Muscatnüsse, Macis, Ingwer, Zimmt u. s. w. fanden ihren Weg in unsere Küchen und brachten eine förmliche Revolution in der Kochkunst hervor, mehrere dieser Gewürze wurden unentbehrlich in der Heilkunde. Durch den Zwischenhandel der Araber und Italiener, namentlich der Venetianer und Genueser, empfindlich vertheuert, entzogen sie dem europäischen Verkehre große Geldsummen, da man ihnen keine Tauschwaren entgegensetzen konnte.

Die vergrößerten Ansprüche an den Lebensgenuss und die geringeren Ertragnisse des Bergbaues verursachten eine Knappheit in den Edelmetallen, die sich zunächst, allerdings neben politischen Gründen, in den Münzverschlechtungen des 14. und 15. Jahrhunderts bemerkbar macht, und die Oskar Peschel in seinem Buche der Geschichte Europas im Zeitalter der Entdeckungen mit Recht als einen Sporn zu den Fahrten nach Indien anführt. Seit dem Alterthume war ja dieses Land auch wegen seines Reichthumes an Gold, Perlen und Edelsteinen gerühmt. Instinctiv suchte man daher seinen erhöhten Bedarf von Edelmetallen durch Aufsuchen neuer Quellen außerhalb Europas zu decken und die Folge lehrte, dass dies der richtige Weg war. Wie könnten die Gold- und Silberbergwerke Europas unserem heutigen Geldbedarf gerecht werden? Andererseits hoffte man, die Bedürfnisse seines Wohllebens an den Bezugsquellen billiger zu erwerben und billiger zu Markte zu bringen.

Die politischen Beweggründe gab der Kampf Südeuropas mit dem Islam ab, der mit der Gründung des Khalifenreiches begann und bis heute nicht entschieden ist. Die Kriege mit den Arabern, die Kreuzzüge, die Kämpfe gegen die Mauren in Spanien und gegen die Türken in Kleinasien und am Marmorameere sind nur einzelne Stadien desselben. Im 14. Jahrhundert bildeten diese Kämpfe eine ungeheure Schlachtlinie vom Schwarzen Meere bis zur Meerenge von Gibraltar. Die Türken bildeten den rechten, die Mauren in Granada und Marokko den linken Flügel und die Babaraskenstaaten von Algier und Tunis das Centrum der mohamedanischen Streitmacht. Von den gewaltigen Vorstößen der Türken musste Kaiser Sigismund zu erzählen, das Bergland von Granada war ein Vorwerk der Mauren

gegen Spanien, und Maroffo trotzte wie in einem verschanzten Lager den Angriffen Portugals. Mit der Entdeckung Senegambiens war man dem linken Flügel in den Rücken gekommen, jetzt hoffte man die ganze Linie umgehen zu können, in Indien glaubte man ihren Stützpunkt zu treffen. Sogar Bundesgenossen gedachte man in ihrem Rücken zu finden. Seit den Kreuzzügen wußte man im Abendlande von einem Erzpriester Johannes zu erzählen, der im Osten der mohamedanischen Reiche einen christlichen Staat mit königlicher Gewalt beherrschen und erfolgreiche Kämpfe gegen den Islam führen sollte. Diese sagenhafte Gestalt bildete sich in der Phantasie abendländischer Politiker aus verschiedenen mißverstandenen und mißhörten Namen. Ein georgischer Feldherr, Johannes Orbelian, dann ein Anführer mongolischer Kriegerscharen, Kurchan, der zu Kurchanes und Johannes umgedeutet wurde und die Beide Siege über mohamedanische Herrscher errangen, bilden die reale Grundlage dieses Namens im 13. Jahrhundert. Im 14. und 15. Jahrhundert erfuhr man dann von einer christlichen Bevölkerung in Abessinien, die ihr eigenes priesterliches Oberhaupt habe und von nun an suchte man diesen Priesterkönig Johannes in Ostafrika und kümmerte sich nicht weiter darum, der wievielte dieses Namens er wäre, ob überhaupt alle so heißen müßten, oder ob etwa gar ein einziger sich eines Jahrhunderte langen Lebens zu erfreuen habe. Genug, man glaubte an seine Existenz und vermeinte ihn nun über Sierra Leona hinaus, entweder an der afrikanischen Küste oder durch das afrikanische Flußnetz hinauf zu finden.

Zunächst ließ Prinz Heinrich den Rio grande in Senegambien und den Gambia auf ihre Schiffbarkeit und eventuelle Verbindung mit dem Osten Afrikas erforschen, natürlich ohne Erfolg. Aber man hörte von Karawanen, die von Tunis und Cairo bis in diese Gegenden kamen, von großen Flüssen, die ihren Lauf nach Osten nehmen und selbst mit einem Abessinier machte man Bekanntschaft, der die Existenz dieses christlichen Staates bestätigen konnte. Aber die Terrainschwierigkeiten waren zu groß und so blieb man beim Seewege. Nach dem Tode Heinrichs des Seefahrers, 1460, setzten Alfons V., Johann II. und später Emanuel der Große seine Forschungen fort und behielten sein in späteren Jahren eingeschlagenes und bewährtes Verfahren bei. Entdeckte Küstenstrecken wurden entweder an Handelsgesellschaften oder an einzelne Unternehmer verpachtet, gewöhnlich auf einige Jahre, und ihnen zugleich das Recht eingeräumt, auf eigene Kosten die Ent-

deckungen fortzusetzen. Eingeführt wurden farbige Tücher, Leinwand, Wollmäntel, Sättel, Steigbügel, Schüsseln, Honig, Silber, europäische Gewürze, rothe Korallen, Getreide; ausgeführt: Negerclaven aus Guinea, Gold aus Timbuktu, Büffelfelle, Gummi, Zibethkagen, Straußeneier, Kameele, Kühe und Ziegen, später auch Elfenbein. Der Pachtzins betrug zum Beispiel an der Bucht von Arguin 250 Ducaten, an der Guineaküste bis Manrovia 500 Ducaten jährlich. Der Pächter des letzteren Gebietes, Fernando Gomez, mußte sich überdies verpflichten, auf eigene Kosten jährlich 100 Leguas weiter vorzubringen und alles Elfenbein dem Könige zu dem festen Preise von 1500 Realen per Centner zu überlassen und wurde dabei ein so reicher Mann, daß andere Unternehmer sich um solche Pachtgebiete förmlich stritten. So drangen zwischen 1471 und 1482 Johann de Santarem und Pedro de Escovar über die Goldküste und die Nigermündung hinaus bis zum Aequator vor und stellten fest, daß Afrika über die Bai von Biafra hinaus noch eine Verlängerung nach Süden hat. Diese Verlängerung zu erkunden, machte sich 1484 und 1485 Diogo Cao auf, der den deutschen Cosmographen Martin Behaim an Bord hatte und besuhr Afrika bis zum Cap Negro (15° 40' südlicher Breite). Die wichtigste Entdeckung war die Congomündung. Der Fluß wurde schon damals dicht bevölkert gefunden, eine Strecke aufwärts befahren und mit dem Herrscher daselbst wurden Handelsverbindungen angeknüpft. Auch die Abrichtung Eingeborner zu Dolmetschern wurde nunmehr versucht. Martin Behaim construierte 1492 den ersten Globus und trug diese Fahrt auf demselben ein. Mit dem Cap Negro glaubte man die Südspitze Afrikas gefunden zu haben. Die Fahrt hatte 19 Monate gedauert.

Schon im August 1486 stach wieder eine Expedition von zwei Fahrzeugen mit je 50 Tonnen Gehalt in die See, um die Küstenerforschung Diogo Cao's weiter zu verfolgen. Ihr Führer ist heute selbst Volksschülern bekannt, es ist der berühmte Bartholomäu Dias, ein Nachfolger jenes Dionys Dias, der das grüne Vorgebirge entdeckt hatte. Ein anderer Vorfahre, Johann Dias, hatte sich an der Umsegelung des Cap Bojador theilgenommen, es wuchsen somit schon Entdeckerfamilien heran. Aber Johann II., der sich bereits einen bestimmten Antheil an dem Ertragnisse des Handels an der Guineaküste vorbehielt, hielt sich bei Vergebung von Entdeckungslizenzen an die freie Concurrenz, gestattete einem Einzelnen weder ausschließliche Bereicherung, noch

unbeschränkten Einfluß und sicherte sich dadurch die Freiheit seiner Entschlüsse; daher blieb Diogo Cao jetzt unberücksichtigt und Bartholomäus Dias kam an die Tour. Von ihm erwartete man bestimmt, daß er das Reich des Priesterkönigs erreichen werde. Man gab ihm deshalb Negerinnen mit reichen Geschenken mit, die er an verschiedenen Stellen des schwarzen Erdtheiles, vom Congo südwärts bis über das Cap der guten Hoffnung hinaus, ans Land setzen und mit dem Auftrage einwärts schicken mußte, möglichst viel von der Pracht und Macht der Portugiesen und ihrer Reise zum Erzpriester Johannes zu erzählen. Man kannte also bereits die Schnelligkeit, mit welcher Gerüchte in Afrika ihren Weg machen und hoffte auf eine Benachrichtigung und auf ein freudiges Entgegenkommen dieses geheimnisvollen christlichen Herrschers. Aber ganz andere überraschende Ergebnisse sollte diese Fahrt bringen.

Die öden Sandküsten des deutschen Südwestafrika, Stürme, welche die Schiffe weit über die Südspitze Afrikas hinaustrieben, eine rasche Abnahme der Temperatur, die Entdeckung einer südlichen gemäßigten und kalten Zone waren diese Ergebnisse, ebenso interessant für die Wissenschaft, wie entmuthigend für die phantastischen Erwartungen der kühnen, opfermuthigen Forscher. Das Südende Afrikas war gefunden, aber auch ein unwirthbares Land, die Ausdehnung desselben nach Osten noch unbekannt. Diese denkwürdige Expedition kam enttäuscht und mit Verlusten an Geld und Menschenleben im December 1487 nach Lissabon zurück. Das „Cap der Stürme“ nannte der Entdecker die Südspitze des Erdtheiles, in deren Nähe er seine vom Sturm arg mitgenommenen Schiffe ausbessern und seine von Entbehrungen, Scorbut und Kälte gemarterten Leute sich erholen ließ. König Johann II. änderte zwar den Namen des stürmischen Vorgebirges in den des „Caps der guten Hoffnung“ um, aber diese gute Hoffnung, die Gewürzländer zu erreichen, harrete noch 10 Jahre ihrer Erfüllung.

Unter dem Eindrucke dieser Enttäuschung gelang es Christoph Columbus, das Toscanellische Project einer Fahrt über den atlantischen Ocean zu Ehren zu bringen, da es jetzt nicht ausgeschlossen schien, daß Indien auf diesem Wege schneller zu erreichen wäre. Am 3. August 1492 fuhr er das erstemal, am 25. September 1493 das zweitemal nach Amerika und glaubte in den Antillen das metallreiche Land Cipangu des Marco Polo und selbst China erreicht zu haben.



Am 11. Juni 1496 kam er mit der Versicherung zurück, daß der Weg nach Indien gefunden sei, ja in Haiti glaubte er das Ophir Salomons erreicht zu haben. Diese Nachrichten erregten in ganz Europa begreifliches Aufsehen, die Portugiesen, die aus politischen Gründen ihre Entdeckungsfahrten unterbrochen hatten, beeilten sich, dieselben wieder aufzunehmen und den Spaniern mit der Betretung des wirklichen Indiens zuvorzukommen. Am 4. Mai 1493 hatte Papst Alexander VI. eine Abgrenzungslinie für die Entdecker beider Nationen gezogen.

Was 100 Leguas westlich von den Azoren und den Inseln des Grünen Vorgebirges in der Richtung von Pol zu Pol liege, sollte den Spaniern, das östlich davon Liegende den Portugiesen vorbehalten bleiben. Damit sollte einem Streite beider Mächte vorgebeugt werden, sie hatten selbst um eine solche Entscheidung gebeten. Bei unseren Kenntnissen von der Gestalt der Erdoberfläche können wir über diese Abgrenzungslinie nur lächeln, sie wurde aber auch damals bald hinfällig, da hiebei die Ausdehnung und geographische Lage der beiden Inselgruppen nicht berücksichtigt ist und daher weder der Anfang noch das Ende dieser 100 Leguas zu bestimmen waren. Doch für einige Jahre that sie ihre Schuldigkeit und die Portugiesen rüsteten nun ihre Flotte zur Fahrt nach Indien aus. Drei Schiffe von 100 bis 120 Tonnen Raumgehalt führte Bartholomäus Dias am 25. März 1497 bis an die Capverden, dort aber hatte er den Oberbefehl an Vasco da Gama abzugeben. In gerader Linie fuhr dieser südwärts, um die Südspitze Afrikas zu umsegeln. Vasco da Gama war über seinen Weg besser unterrichtet, als alle seine Vorgänger. Er wußte, daß er in den südlichen Winter hineinfuhr, und hatte schon eine beiläufige Vorstellung von den Küstenländern des indischen Oceans.

Er war nicht der erste Portugiese, der Indien betrat, er führte nur die ersten portugiesischen Schiffe dahin. Schon 1487 hatte die portugiesische Regierung zwei Agenten, Pero de Covilham und Alforio de Paiva nach Egypten gesandt, um von dort aus die Verkehrsverhältnisse des indischen Oceans und Abessinien, das Land des Priesterkönigs Johannes, zu erkunden. Sie fuhren bis Aden durch das Rothe Meer. Hier trennten sie sich. Paiva blieb zurück, Covilham fuhr nach Indien und besuchte dort Cananor, Calicut und Goa an der Malabarküste, segelte dann nach Afrika bis zur Sofalaküste und zog Erkundigungen über die Insel Madagaskar ein. Sodann kehrte

er nach Cairo zurück, erfuhr dort zwar, daß Paiva, sein Gefährte, indessen gestorben sei, fand aber zwei andere Agenten des Königs Johann II., den Rabbiner Abraham aus Beja und den jüdischen Schuster Josef aus Lamego vor. Den letzteren schickte er mit einem genauen Berichte über seine Reisen und Erkundigungen in die Heimat und dieser Bericht war schätzbares Material für Vasco da Gama. Covilham selbst begab sich darauf nach Abessinien, woselbst ihn der König beredete, in Schoa zu bleiben.

Vasco da Gama hatte denn auch Empfehlungsschreiben an den Erzpriester Johannes, an den Fürsten von Calicut und anderen indischen Fürsten mit. Nur mit all den erwähnten sicheren Anhaltspunkten vermochte er dem Ungemach seiner Reise zu trotzen. Mindestens vier Monate wurden sie von Stürmen herumgeworfen, ehe sie das Cap der guten Hoffnung erreichten. Die Tage wurden immer kürzer, die Kälte war empfindlich, Regenschauer machten die Glieder starr. Auch über das Cap hinaus wurde die Fahrt nicht besser, Sturzseen überschwemmten die Schiffe. Nur der eiserne Wille des Führers überwand alle diese Mühseligkeiten, sogar eine Meuterei seiner Schiffsleute hatte er zu bändigen und mit der Vernichtung seiner nautischen Bücher zwang er sie, sich blind seiner Führung zu überlassen. Als sie nordwärts steuern konnten, mußten sie lange vor der heftigen Mozambiqueströmung lavieren und überzeugten sich dadurch, daß eine Durchquerung des indischen Oceans mit seinen damals noch vollständig unbekanntem Meeres- und Luftströmungen ohne Piloten unmöglich war. Bald sollten sie auch die Gefahren der Verrätherei kennen lernen. In Mozambique freundlich aufgenommen, verdankten sie es nur ihrer Wachsamkeit, daß sie treulose Piloten, die von arabischen Kaufleuten bestochen waren, nicht in Klippen führten. Gerade ihre offene Erklärung, sie seien Portugiesen und suchten den Weg nach Indien, erweckten ihnen die Feindschaft aller Mohamedaner und aller, denen sie Concurrenz machen mußten. Die commercziellen Verhältnisse der ostafrikanischen Küste waren von denen der Guineaküsten wesentlich verschieden. Im Westen fand man eine unwissende, furchtsame, mit dem Seehandel noch unbekanntem Bevölkerung, im Osten hatte sich seit den Zeiten der Chalifen ein indisch-afrikanischer Welthandel entwickelt, der meist in den Händen von Arabern lag; blühende Handelsstädte reichten von der Mozambiquestraße bis zur Sinaihalbinsel, Mozambique, Kiloa, Mombas, Malinde kamen den Portugiesen schon jetzt

zu Gesicht. Glücklicherweise lagen manche dieser Städte untereinander im Hader und dieser Uneinigkeit hatten es die Entdecker zu danken, daß sie in Malinde oder Melinde gute Aufnahme und aufrichtige Unterstützung fanden, als sie dem Scheich Hilfe gegen seine Rivalen in Aussicht stellten. Von ihm erfuhr Vasco da Gama, daß der Hauptstapelplatz des Gewürzhandels in Calicut sei, und dahin bekam er auch verlässliche Piloten. In 22 Tagen, vom 24. April bis 20. Mai 1498, wurde die letzte Strecke der großartigen Fahrt ohne Störung zurückgelegt. Man kann sich denken, mit welchem Stolge die kühnen Seefahrer das Land betrachteten, das seit einem Jahrhundert das Ziel ihrer Wünsche bildete und das ihnen nach damaligem Dafürhalten Columbus beinahe vorweg genommen hätte.

Allerdings war dafür gesorgt, daß sie sich ihres Erfolges nicht ungetrübt erfreuen konnten. Der Handel in den indischen Küstenstädten war ausschließlich in den Händen der Mohamedaner, da die eigentlichen Hindus als Brahmagläubige schon aus religiösen Gründen den Verkehr mit Ungläubigen mieden. Diese Handelsleute waren aber nicht nur Araber und Ägypter, sondern auch Mauren aus Tunis und Algerien und bisweilen Juden aus Nordafrika. Ihnen allen kamen die Portugiesen ungelegen, sowohl als Erbfeinde ihres Glaubens, als auch als neue Geschäftsrivalen. Gleich nach der Einfahrt der Schiffe kamen zwei Tunester herangerudert und schrien den Entdeckern zu: „Schert euch wieder zum Teufel, der euch hergebracht hat.“ Doch der Umstand, daß die Hindus nur an dem Handelseinkommen, soweit es in Form von Abgaben in die Cassen floss, interessiert waren, machte die herrschenden Classen gegen die Inhaber dieses Handels gleichgiltig, sie hielten es mit demjenigen, der den Platz zu behaupten wußte. Sie liebten die Moslems ebensowenig, wie die neuen Ankömmlinge, aber sie fürchteten sie. Es galt also, den Hindus durch Festigkeit zu imponieren und den Moslems mit Klugheit zu begegnen.

Die Macht der Kaufleute beruhte auf der niederen Bevölkerung, den Varias, die in ihren Diensten stand und auf der Wirkung ihrer Einflüsterungen bei den Behörden, die sie um die Steuereingänge besorgt machen und denen sie die Fremden als Spione und Seeräuber verdächtig machen konnten. Die politischen Verhältnisse lagen für die Portugiesen günstig. Das Innere von Vorderindien zerfiel in eine Menge Königreiche, die sich häufig befehdeten, an der Westküste erstreckte sich vom Cap Comorin bis zum Mont d'Elv, vom achten bis

zum zwölften Grad nördlicher Breite das Reich Malabar mit der Hauptstadt Calicut, dessen Herrscher den Titel Samudrin, portugiesisch Samorin, d. h. Herr des Meeres, führte. Seine Macht war aber beschränkt durch die Lehensverfassung seines Reiches, welche seinen Lehensträgern fast die Unabhängigkeit von ihrem Oberherrn zugestand. Vasco da Gama überreichte dem Samudrin ehrfurchtsvoll das Beglaubigungsschreiben seines Königs und erwirkte die Erlaubnis zur Eröffnung des Gewürzhandels, den Nachstellungen des mohamedanischen Statthalters Catual begegnete er mit offener Gewalt und auch dem Samudrin erklärte er furchtlos, daß sich die Portugiesen von den Mauren, die sie oft genug besiegt hätten, keine Beleidigungen gefallen lassen würden. So wurde es ihm möglich, seine Schiffe mit Gewürzen zu befrachten, ja er schwieg sogar, als man seinen Leuten verfälschte und unbrauchbare Ware unter die gute mischte, um keinen unfruchtbaren Streit hervorzurufen. Dann besuchte er noch die Städte Cananor und Goa, vervollständigte in ersterer Stadt noch seine Fracht und brach am 10. December zur Rückfahrt nach Europa auf

Begünstigt durch den Nordostmonsum gieng die Fahrt bis Melinde, wo man am 8. Jänner 1499 anlangte, glücklich vorstatten. Wieder wurde die Expedition gut aufgenommen, der Sultan von Melinde gab Vasco da Gama einen Brief an den König von Portugal, Emanuel den Großen, mit und versicherte, die Portugiesen würden ihm stets willkommen sein. Auch die weitere Fahrt um das Sturmcap der guten Hoffnung, die jetzt glänzend erfüllt war, verlief glücklich. Leute, die in Melinde in Folge der Hitze und Anstrengungen erkrankt waren, genasen in der kühleren Breite. An den Küsten Guineas brachen die Krankheiten neuerdings aus und auch die Schiffe wurden leck, so daß der Befehlshaber auf einer Azoreninsel landen und dieselben ausbessern mußte. Hier verlor er noch seinen Bruder Paolo an der Seuche und im September 1499 lief er wieder in Lissabon, vom König ehrenvoll empfangen, ein.

20.000 Cruzados, à 2·75 Mark, 10 Centner Pfeffer und die Erlaubnis, sich jährlich mit 200 Cruzados am Gewürzhandel zu betheiligen, war sein Lohn für eine der größten Thaten der Geschichte. Aber die Fahrt hatte auch der Großvater des größten portugiesischen Dichters Louis Camoens mitgemacht und in den „Lusiaden“ ist Vasco da Gama, der in glänzenden Stansen besungene Held eines National-Epos.

(Fortsetzung folgt.)

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Carinthia II](#)

Jahr/Year: 1897

Band/Volume: [87](#)

Autor(en)/Author(s): Braunmüller Johann

Artikel/Article: [Die geographischen Entdeckungen um 1497 und 1597 \(nach einem Vorträge am 27.11.1896 von Johann Braunmüller\) 1-12](#)