



Fernando Magellan 1480–1521

ANTONIO PIGAFETTA

MIT MAGELLAN
UM DIE ERDE

Ein Augenzeugenbericht der ersten
Weltumsegelung 1519 – 1522

Herausgegeben von Robert Grün

Mit einer Einführung von Lars Hoffmann
und einem Vorwort von Dieter Lohmann



EDITION ERDMANN

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

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

Alle Rechte vorbehalten

© 2009 by Edition Erdmann in der marixverlag GmbH, Wiesbaden
Der Text wurde behutsam aktualisiert und revidiert nach der Edition
Erdmann-Ausgabe
Stuttgart 2001
Editorisch begleitet von Dr. Lars Hoffmann, Mainz
Korrekturen: Dietmar Urmes, Bottrop
Covergestaltung: Nicole Ehlers, marixverlag GmbH, nach der Gestaltung
von Nele Schütz Design, München
Titelbild: akg-images GmbH, Berlin
Satz und Bearbeitung: Medienservice Feiß, Burgwitz
Gesetzt in der Adobe Garamond
Gesamtherstellung: GGP Media GmbH, Pößneck
Printed in Germany

ISBN: 978-3-86539-811-6

www.marixverlag.de/Edition_Erdmann

INHALT

Einführung	7
Dieter Lohmann	15
Antonio Pigafetta – Mit Magellan um die Erde	31
Vorwort des Herausgebers	33
Die erste Reise um die Erde	71
Antonio Pigafetta	71
Von der Abfahrt bis zur Entdeckung der Magellanstraße	73
Vom Abschied von der Meerenge bis zum Tode des Generalkapitäns	108
Vom Abschied von Zubu bis zum Abschied von den Molukken	174
Vom Abschied von den Molukken bis zur Ankunft in Spanien	234
Nachwort des Herausgebers.	261
Editorische Notiz	276
Weiterführende Literatur	279

EINFÜHRUNG

Der auf Antonio Pigafetta, eines aus Vicenza in Venetien stammenden Gelehrten und Reisenden zurückgehende Bericht über die Weltumsegelung von Ferdinand Magellan wurde bereits wiederholt in der Sammlung Erdmann vorgelegt und gehört zu den Klassikern dieser Reihe: Die Tatsache, dass nach nur relativ kurzer Zeit wiederum eine Neuauflage gerade dieses Bandes erforderlich wurde, spricht für die große Verbreitung, aber auch für die enorme Bedeutung des Textes selbst heute. In der Zeit, in der er entstand, war man sich im Allgemeinen noch nicht so ganz sicher, ob die Erde tatsächlich eine Kugel sei – oder ob ein Weltumsegler irgendwann nicht doch an ihrem Rand hinunterfiel. Gleichwohl gingen nach dem Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit, die auch im Europa des 15. Jahrhunderts zu tiefgreifenden kulturellen und politischen Umwälzungen geführt hatte, die sich neu formierenden Großmächte daran, ihr Einflussgebiet so weit wie möglich auszuweiten. Ein besonderes Interesse galt natürlich den neu entdeckten, vielleicht auch noch neu zu entdeckenden und große Reichtümer verheißenden Weltgegenden, die insbesondere die nach mittelalterlichem Verständnis am westlichen Ende der bekannten Erde lebenden Völker Spaniens und Portugals nunmehr für ihre eigenen Interessen zu sichern versuchten und deren Bereisung man anderen Völkern nach Möglichkeit vorenthalten wollte.

Die beiden westeuropäischen Seemächte einigten sich infolgedessen im Jahr 1494, d.h. rasch nach der Rückkehr des Kolumbus aus Amerika, darauf, die bekannte Welt in zwei gleich große Interessensphären aufzuteilen, eine spanische und eine portugiesische, zwischen denen man eine hypothetische Demarkationslinie zog. Diese Übereinkunft war nicht zuletzt durch die Vermittlung Papst Alexanders VI. zustande gekommen und von eben diesem Papst im Vertrag von Tordesillas bestätigt worden. Ein Bestandteil dieses Vertrags, der später insbesondere für Magellan von tragischer Bedeutung werden sollte, war auch die Missionierung der neu entdeckten Gebiete im Sinne der katholischen Kirche.

Umstritten zwischen den beiden Kontrahenten blieb bis zum Jahr 1529 nur ein einziges Territorium, das seinem Besitzer unendlichen Reichtum zu versprechen schien, die Molukken oder die Gewürzinseln. Denn wer die Möglichkeit dazu besaß, dorthin zu segeln und Gewürze auf dem Seeweg nach Europa zu importieren, konnte das osmanisch-arabische bzw. venezianische Handelsmonopol für diese Waren brechen und die aus diesen Geschäften zu erwartenden satten Gewinne selbst einstreichen. Den Seeweg in Richtung Osten entlang der afrikanischen Küsten beherrschten aufgrund des Vertrags von Tordesillas die Portugiesen, die erfolgreich jedwede spanische Unternehmung verhinderten, die dieselben Ziele zu erreichen versuchte. So blieb denn nur der Seeweg in Richtung Westen – vorausgesetzt freilich, dass die Erde tatsächlich rund sei und man jenseits des amerikanischen Kontinents nicht doch auf das Ende der Welt stieße.

Der aus Nordportugal stammende Fernão de Magalhães, der zu Beginn des 15. Jahrhunderts wiederholt in diplomatischen Angelegenheiten der Portugiesen unterwegs war und auf diese Weise auch in die südostasiatische Inselwelt gelangte, besaß

die erforderlichen nautischen Kenntnisse und Erfahrungen, um eine solche Expedition zu leiten. Vieles spricht dafür, dass Magellan in der Lissabonner Admiralität auch Kenntnis von Aufzeichnungen portugiesischer Seefahrer bekommen hatte, die einen Seeweg durch den amerikanischen Kontinent hindurch immer weiter nach Westen vermuten ließen. In den Jahren 1513/14 fiel er jedoch bei seinem Dienstherrn in Lissabon, dem portugiesischen König Johann II. in Ungnade, da er Sklavenhandel auf eigene Rechnung betrieb. Magellan wurde folgerichtig aus dem Dienst der Krone entlassen, doch sollte es nicht lange dauern, bis ein Mann mit seinen Kenntnissen mit neuen Aufgaben versehen wurde. Er trat nämlich in die Dienste des spanischen Königs Karls I., dem er die Einrichtung einer Seehandelsroute zu den Gewürzinseln in Richtung Westen versprach. Magellan fand am spanischen Hof eine ganze Reihe von Fürsprechern für dieses Unternehmen, sodass im Frühjahr 1518 eine Vereinbarung mit Karl I. getroffen wurde: Kastilien erklärte sich dazu bereit, einen Verband aus fünf Schiffen unter der Leitung Magellans auszurüsten und einen großen Teil der Kosten dafür zu tragen, an deren Gegenfinanzierung sich wiederum das Augsburger Handelshaus der Fugger beteiligte. Magellan und seinen Erben wurde der fünfte Teil der zu erwartenden Einnahmen sowie der Gouverneursposten in den noch zu entdeckenden und für Spanien zu gewinnenden Gebieten versprochen. Vonseiten der portugiesischen Krone argwöhnisch beobachtet, begann Magellan im August 1519 seine Reise nach Westen, über deren dramatischen Verlauf der hier vorgelegte Bericht Antonio Pigafettas ein lebendiges Zeugnis ablegt. Pigafetta, der in Venedig Seewissenschaften und Kartographie studiert hatte, hatte bei Magellan gegen ein recht geringes Entgelt angeheuert, um Zeichnungen und neue Karten zu erstellen. Sein persönliches Logbuch sollte aber zur

DIE ERSTE REISE UM DIE ERDE

ODER
BERICHT VON DER FAHRT NACH OSTINDIEN
AUF DEM WESTWEG
NIEDERGESCHRIEBEN VON
DEM RITTER

ANTONIO PIGAFETTA

EINEM ADELIGEN AUS VICENZA
AUF DEM GESCHWADER DES KAPITÄNS MAGAGLIANES
WÄHREND DER JAHRE
1519–1522

VON DER ABFAHRT BIS ZUR ENTDECKUNG DER MAGELLANSTRASSE

MAGAGLIANES' PLAN, 1519

Generalkapitän Fernando de Magaglianes hatte beschlossen, eine lange Schifffahrt auf einem Meer zu unternehmen, das von wütenden Winden und furchtbaren Stürmen beherrscht wird, und nach Eilanden zu suchen, auf welchen Menschenfresser leben und Tiere hausen, denen keiner gewachsen ist, weil sie fast so groß wie ein Schiff sind. Keinem der Seinen wollte Magaglianes den kühnen Plan seiner Fahrt offenbaren, um nicht von seiner großartigen und bewundernswerten Tat, die er mit Gottes Hilfe auszuführen gedachte, abgehalten zu werden.

Die Kapitäne jedoch, die ihn begleiten sollten, verfolgten ihn mit Hass. Der Grund ist mir unbekannt, aber ich vermute, dass sie ihn hassten, weil er in Portugal das Licht der Welt erblickt hatte und sie Spanier waren. Portugal, glaubten sie, habe Spanien die Hälfte der Erde gestohlen, dank der Gunst Seiner Heiligkeit des Papstes Alexander.

ANORDNUNG DER WARNZEICHEN, 1519

Um die Armada beisammenzuhalten, gab der Generalkapitän allen Kapitänen folgende Befehle:

»Mein Schiff wird stets den anderen voraussegl. Damit es auch bei Nacht gesehen wird, werde ich eine hölzerne Fackel, Farol genannt, am Heck führen.

Lasse ich außer dieser Fackel noch ein Stück eines Binsen-seiles oder eine Laterne entzünden, haben die anderen Schiffe dasselbe zu tun, damit ich mich davon überzeugen kann, dass sie mir folgen.

Zeige ich außer dem Farol zwei andere Feuer, bedeutet dies, dass die Schiffe entweder langsamer segeln oder bei widrigem Wind die Richtung ändern müssen.

Drei Feuer bedeuten, dass das Bonnet wegzunehmen ist. Das Bonnet ist ein Segel, das unter dem Groß-Segel angebracht ist, um bei gutem Wetter den Wind besser einzufangen. Es wird jedoch weggenommen, sobald ein Sturm aufkommt.

Lasse ich vier Feuer sehen, so ist dies das Signal, alle Segel einzuziehen. Sind sie aber gerefft, zeigen die vier Feuer an, dass sie wieder ganz entfaltet werden sollen.

Noch mehr Feuer oder Kanonenschüsse benachrichtigen die anderen, dass Land nahe oder mit Untiefen zu rechnen ist und daher langsamere Fahrt und Vorsicht geboten sind.

Ein anderes Zeichen wird angeben, wenn die Anker geworfen werden sollen. Dieses Zeichen werde ich noch bekannt geben.«

Es war dem Generalkapitän bekannt, dass die Kapitäne, Steuerleute und Schiffsmeister wussten, was ein Farol und ein Bonnet ist. Aber er wollte sie durch seine Erklärung demütigen. Das nährte den Hass gegen ihn noch mehr, und ich hörte, dass manche seinen Namen so aussprachen, als hätten sie den des Teufels im Munde.

WACHEN, 1519

Die Wachen wechselten jede Nacht dreimal. Die erste trat bei Sonnenuntergang an, die zweite, die man Medora nennt, um Mitternacht, die dritte vor Tagesanbruch. Zu diesem Zweck wurde die Mannschaft in drei Schichten geteilt, von denen eine dem Kapitän, die zweite dem Steuermann und die dritte dem Schiffsmeister unterstand. Um die Sicherheit der Fahrt zu gewährleisten, forderte der Generalkapitän von allen, die sich auf den Schiffen befanden, strengste Manneszucht.

ABFAHRT VON SEVILLA, 10. AUGUST 1519

Am Morgen des 10. August 1519 – es war ein Mittwoch –, als die Armada alles für die lange Fahrt Notwendige und ihre 237 Mann starke Besatzung an Bord hatte, kündigte eine Salve der Geschütze die Abfahrt an und auf allen Schiffen wurde das Besansegel hochgezogen. Wir fuhren den Fluss Guadalquivir abwärts, an Juan d'Alfarax vorüber, einer einstmals dicht bevölkerten maurischen Stadt. Hier befand sich früher eine Brücke, von der noch zwei unter Wasser stehende Pfeiler erhalten sind. Diese bringen die Schiffe in große Gefahr und man darf hier nur bei Flut und mit Hilfe der Piloten fahren.

Es herrschte, als wir ausfuhren, strahlend blauer Himmel und das sahen alle für ein gutes Vorzeichen an. Manche behaupteten sogar, sie hätten am Himmel die Heilige Jungfrau gesehen, die auf die ausfahrende Armada heruntergelächelt habe.

SANLÚCAR

Wir fuhren an Coria und einigen anderen Dörfern vorüber und gelangten nach Sanlúcar de Barrameda, einem Schloss, das dem Herzog von Medina-Sidonia gehört. Hier befindet sich der Hafen, von dem man ins Weltmeer gelangt, 10 Leghe¹ vom Vorgebirge San Vicenzo entfernt, unter 37° nördlicher Breite. Von Sevilla bis zu diesem Hafen beträgt die Entfernung etwa 17 bis 20 Leghe.

SEPTEMBER 1519

Einige Tage später brachten Boote den Generalkapitän und die anderen Kapitäne von Sevilla nach Sanlúcar. Die Schiffe wurden mit weiteren Vorräten versorgt. Tagtäglich gingen wir

1 Eine Legua = 5,57 km.

am Morgen in Sanlúcar an Land, um in der Kirche Unserer Lieben Frau von Barrameda die heilige Messe zu hören. Vor der Abfahrt befahl Magaglianes, die ganze Mannschaft solle beichten.

ABFAHRT VON SANLÚCAR, 20. SEPTEMBER 1519

Am Dienstag, dem 20. September, stachen wir von Sanlúcar aus in See und segelten in südwestlicher Richtung. Unser erstes Ziel auf dieser Fahrt waren die Kanarischen Inseln. Magaglianes war während dieser Tage immer guter Laune und wer ihn so sah, hätte glauben können, er wüsste nicht, welche Gefahren auf uns alle noch warteten.

26. SEPTEMBER 1519

Am 26. September gingen wir bei Teneriffa, einem der Kanarischen Eilande, das unter 28° nördlicher Breite liegt, vor Anker. Hier blieben wir drei Tage, um Fleisch, Wasser und Holz aufzunehmen, und liefen dann, um uns mit Fischen zu versorgen, in einen anderen Hafen der Insel ein, der den Namen Monte Rosso trägt. In diesem Hafen brachten wir zwei vergnügte Tage zu.

TROPFENDE BÄUME¹, 2. OKTOBER 1519

Sie mögen wissen, Euer Hochwohlgeboren, dass man uns von einer dieser Inseln etwas Seltsames erzählte: Es soll auf ihr nie regnen und auch weder eine Quelle noch ein Fluss soll auf diesem seltsamen Eiland zu finden sein. Hingegen befindet sich auf demselben, versicherte man uns, ein großer Baum, von dessen Blättern ständig ein wohlschmeckendes Wasser herabriesele, das in einem am Fuß des Baumes gezogenen

¹ Das Märchen von den Wasser spendenden Bäumen auf den Inseln Pluviola und Ombrion erzählte schon Plinius.

Graben aufgefangen werde. Hier schöpften die Bewohner der Insel ihr Wasser, hier löschten Tiere, zahme ebenso wie wilde, ihren Durst. Der Baum, behauptete man ferner, sei immer von einem dichten Nebel bedeckt und ich nehme an, dass der Nebel es ist, der die Blätter mit dem herabträufelnden Wasser versieht.

DAS GRÜNE VORGEIRGE, 3. OKTOBER 1519

Am Montag, dem 3. Oktober, setzten wir unsere Fahrt in südlicher Richtung fort. Es war Mitternacht, als wir wieder in See stachen. Wir segelten nun zwischen dem grünen Vorgebirge und den nach ihm benannten Inseln, die unter $14^{\circ} 30'$ nördlicher Breite liegen. Viele Tage fuhren wir dann entlang der Küste von Guinea, an der sich unter etwa 8° ein Berg namens Sierra Leone erhebt. In dieser Zeit hatten wir abwechselnd unter widrigen Winden und völliger Windstille zu leiden. Außerdem verfolgte uns der Regen bis zum Äquator. Dieses Regenwetter dauerte sechzig Tage und widerlegte die Meinung der Alten, dass die Gegenden zwischen den Wendekreisen unbewohnbar seien, weil es hier nie regne.

STURM, 14. OKTOBER 1519

Unter 14° nördlicher Breite überfielen uns heftige Stürme, die zusammen mit widrigen Strömungen und Regenfällen unsere Fahrt hemmten. Wir mussten alle Segel reffen, die Schiffe beilegen und warten, bis besseres Wetter eingetreten war. Die Mannschaft war nun nicht mehr vergnügt und viele sprachen offen aus, dass sie lieber heimkehren wollten.

RIESENFISCHE, OKTOBER 1519

An heiteren, ruhigen Tagen kreisten große Fische, die man Tiburoni¹ nennt, um unsere Schiffe. Diese Fische besitzen mehrere Reihen spitzer, Furcht erregender Zähne und wenn ein Mensch das Unglück hat, von ihnen im Meer gefunden zu werden, so wird er auf der Stelle aufgefressen. Mit einer eisernen Angel fingen wir eine der Bestien. Die Großen taugen aber gar nicht zum Essen und auch die Kleinen sind nicht viel wert.

ST.-ELMS-FEUER, OKTOBER 1519

Bei sehr stürmischem Wetter sahen wir oft das, was man Corpo santo oder St.-Elms-Feuer nennt. Es erschien bei dunkler Nacht auf der Spitze des großen Mastes, einer schönen Fackel gleichend, und verharrte zwei Stunden lang. Das war für uns, wenn es stürmte, ein großer Trost, und wir begrüßten das Feuer immer mit Freudentränen.

Wenn es verschwand, gab es ein so starkes Licht von sich, dass wir alle geblendet wurden. Wir meinten dann, verloren zu sein. Aber im selben Augenblick legte sich der Sturm.

UNBEKANNTE VÖGEL UND FISCHE, OKTOBER 1519

Auch Vögel mannigfacher Gattungen beobachteten wir. Manche schienen kein Hinterteil zu besitzen, andere keine Füße. Das Weibchen der zuletzt genannten Gattung legt und brütet seine Eier auf dem Rücken des Männchens mitten im Meer². Eine weitere Art, Cagasella³ genannt, lebt von den Exkrementen anderer Vögel und ich habe mit eigenen Augen gesehen, wie einer dieser Vögel einen anderen unablässig verfolgte,

1 Haie.

2 Vermutlich Seetaucher (Gaviidae). Sie tragen ihre Jungen auf dem Rücken.

3 Die Vögel durchsuchen die Exkremente nach Würmern.