

Unverkäufliche Leseprobe



Antonio Pigafetta
An Bord mit Magellan

Bericht über die erste Reise rund um die Welt
1519-1522

2025. 224 S., mit 23 Abbildungen und 2 Karten

ISBN 978-3-406-82906-2

Weitere Informationen finden Sie hier:

<https://www.chbeck.de/37890661>

© Verlag C.H.Beck oHG, München
Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt.
Sie können gerne darauf verlinken.

C·H·Beck

PAPERBACK

Ferdinand Magellan stach im Auftrag der spanischen Krone in See, um eine Westroute zu den sagenhaften Gewürzinseln, den Molukken, zu finden. Mit an Bord war Antonio Pigafetta, der während der dreijährigen Reise fleißig Tagebuch führte. Stoff dafür gab es mehr als genug. Eindrücklich schildert er den entbehrungsreichen Alltag auf den Schiffen, all die Gefahren und Abenteuer sowie den Kampf gegen die Elemente, den die Besatzung durchstehen musste. Vor allem aber erzählt er von seinen zahlreichen Begegnungen mit den Menschen anderer Kulturen: den Tupi im heutigen Brasilien, den Tehuelche Patagoniens, den Chamorros auf Guam, den Visayern auf den heutigen Philippinen, den Einwohnern Mindanaos, Borneos, der Molukken und Timors. Mit geradezu ethnologischem Blick und erstaunlich einfühlsam beobachtete Pigafetta genau, was er sah, stellte mit Hilfe von Dolmetschern Fragen und lernte sogar selbst die Sprachen der Indigenen. Sein Reisebericht ist geprägt von einem neugierigen Blick auf das Fremde und zeichnet das eindrucksvolle Bild einer bunten, wilden, offenen und unbegreiflich weiten Welt.

Christian Jostmann ist promovierter Historiker und arbeitet als freier Publizist (<https://jostmann.at>). Bei C.H.Beck sind von ihm erschienen: *Nach Rom zu Fuß. Geschichte einer Pilgerreise* (2007); *Das Eis und der Tod. Scott, Amundsen und das Drama am Südpol* (2020); *Magellan oder Die erste Umseglung der Erde* (2019; Paperback 2022).

Antonio Pigafetta

AN BORD MIT MAGELLAN



Bericht über die erste Reise
rund um die Welt

1519–1522

Vollständig aus dem Original
übersetzt von
Christian Jostmann

C.H.Beck

Mit 23 Abbildungen und 2 Karten

Die Arbeit des Übersetzers am vorliegenden Text wurde vom Deutschen Übersetzerfonds gefördert.

Dieses Buch erschien zuerst 2020 bei der WBG, Darmstadt, unter dem Titel: Antonio Pigafetta: *Die erste Reise um die Welt. An Bord mit Magellan* und wurde für diese Ausgabe vom Autor überarbeitet.

Vorderer Vorsatz: Karte, die die Route der ersten Weltumsegelung zeigt.
(© Peter Palm, Berlin)

Hinterer Vorsatz: Die Erdoberfläche, wie Magellan sie sah:
Weltkarte von 1519, mit den Molukken ganz links am Rand, Kopie um 1843,
nach einer Vorlage von Jorge Reinel, Paris, Bibliothèque Nationale.
(© akg-images, Berlin)

Originalausgabe

© Verlag C.H.Beck oHG, München 2025

Wilhelmstraße 9, 80801 München, info@beck.de

Alle urheberrechtlichen Nutzungsrechte bleiben vorbehalten.

Der Verlag behält sich auch das Recht vor, Vervielfältigungen dieses

Werks zum Zwecke des Text and Data Mining vorzunehmen.

www.chbeck.de

Umschlaggestaltung: geviert.com, Nastassja Abel

Umschlagabbildung: Allegorische Verherrlichung der Weltumsegelung unter
Magellan, 1519–1522. Kolorierter Kupferstich nach einer Zeichnung von

Jan van der Straet, genannt Stradanus (1523–1605)

Satz: C.H.Beck.Media.Solutions, Nördlingen

Druck und Bindung: Pustet, Regensburg

Printed in Germany

ISBN 978 3 406 82906 2



verantwortungsbewusst produziert

www.chbeck.de/nachhaltig

produktsicherheit.beck.de

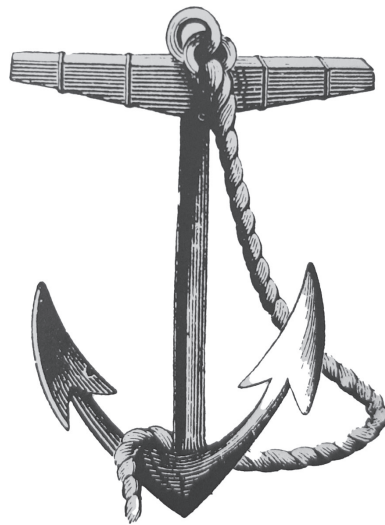
Inhalt

An Bord mit Magellan	9
Die erste Weltreise	11
Von Vicenza auf die Visayas	12
Zwischen Literatur und Geschichte	26
Zu dieser Übersetzung	32
Zu den Abbildungen	34
Literaturverzeichnis	35
Antonio Pigafetta	
Bericht über die erste Reise rund um die Welt	41
i. Widmung	43
ii. Instruktionen für die Armada	45
iii. Aufbruch von Sevilla	47
iv. Von San Lúcar zu den Kanarischen Inseln	48
v. Die Armada überquert den Atlantik	49
vi. Ankunft im Land von Verzin	50
vii. Beschreibung des Landes von Verzin	52
viii. Die Armada segelt weit nach Süden	55
ix. Meuterei	62
x. Kap der elftausend Jungfrauen	64
xi. Die Seefahrer entdecken eine Durchfahrt nach Westen	66
xii. Die Armada segelt über das Pazifische Meer	74
xiii. Der südliche Sternhimmel	75
xiv. Die Seefahrer landen auf einer bewohnten Pazifikinsel	77

xv. Über die Bewohner der Insel	79
xvi. Die Seefahrer stoßen auf weitere Inseln	82
xvii. Archipel des heiligen Lazarus	84
xviii. Begegnung mit einem Herrscher	88
xix. Die Seefahrer feiern Ostern und stellen ein Kreuz auf	92
xx. Die Armada setzt ihre Fahrt durch den Archipel fort	97
xxi. Im Hafen von Zubu	100
xxii. Der Generalkapitän schließt Frieden mit den Gesandten des Königs von Zubu	102
xxiii. Pigafetta überbringt dem König von Zubu Geschenke und tanzt mit nackten Mädchen	105
xxiv. Taufe des Königs, der Königin und der übrigen Einwohner von Zubu	109
xxv. Die Fürsten von Zubu schwören Gehorsam, und der Kapitän heilt einen Kranken	112
xxvi. Über die Bräuche der Einwohner von Zubu	115
xxvii. Mutwilliger Kampf mit tödlichem Ausgang	118
xxviii. Massaker und Flucht	122
xxix. Die Seefahrer verbrennen das Schiff <i>Conceptione</i> , und Pigafetta besucht den Herrscher einer großen Insel	130
xxx. Errettung aus Hungersnot	134
xxxi. Freundlicher Empfang durch den König von Burne	136
xxxii. Erneute Flucht	141
xxxiii. Die Seefahrer kalfatern die Schiffe und setzen die Suche nach Maluco fort	146
xxxiv. Die Seefahrer kapern ein Boot voller Fürsten	150
xxxv. Kurs Südost	151
xxxvi. Endlich am Ziel: Maluco	153
xxxvii. Der Handel beginnt	163
xxxviii. Besuch eines Portugiesen an Bord	166
xxxix. Pigafetta geht dorthin, wo die Nelken wachsen, und die Seefahrer wittern Verrat	169
xl. Eine molukkische Fürstenhochzeit	174

XL I. Das Schiff <i>Victoria</i> sticht in See und nimmt Kurs auf Kastilien	178
XL II. Von Tadore nach Buru	196
XL III. Bandan	201
XL IV. Malua	203
XL V. Timor	204
XL VI. Timor (Forts.)	207
XL VII. Erzählungen der Lotsen über die Länder zwischen Java und China	208
XL VIII. Die Erde umrundet	208
 Bildnachweis	 221

AN BORD MIT MAGELLAN



Die erste Weltreise

Antonio Pigafetta war ein Ritter aus Vicenza in Italien. 1519 schloss er sich einer Expedition unter Ferdinand Magellan an, der von Spanien aus eine westliche Seeroute zu den Molukken finden wollte, den legendären Gewürzinseln Ostasiens. 240 Mann stachen auf fünf Schiffen in See. Drei Jahre später kehrte ein Schiff mit 18 Überlebenden nach Sevilla zurück – einer von ihnen Pigafetta. Er und seine Gefährten hatten nicht nur einen Seeweg durch die Südspitze Amerikas gefunden, die später sogenannte Magellanstraße. Sie hatten nicht nur als erste Europäer den Pazifischen Ozean durchquert und Asien von Osten erreicht. Sondern sie waren auch so lange weiter nach Westen gesegelt, bis sie am Ende wieder dort ankamen, wo sie losgefahren waren. Als erste Menschen, von denen die Geschichte weiß, umrundeten sie einmal die ganze Erde.

1082 Tage dauerte ihre Fahrt – vom ersten bis zum letzten war Antonio Pigafetta dabei, zuerst auf Magellans Flaggschiff *Trinidad*, dann auf der *Victoria*, die am 8. September 1522 als einziges von fünf Schiffen wieder in Sevilla einlief. Dank seiner robusten Gesundheit war es ihm vergönnt, Tag für Tag Buch über seine Erlebnisse zu führen. Nach seiner glücklichen Heimkehr verfertigte Pigafetta aus seinen Aufzeichnungen einen Reisebericht – den lebendigsten und detailreichsten, den wir von der ersten Umseglung der Erde besitzen, und eines der schönsten Reisebücher aller Zeiten. Auch nach 500 Jahren liest es sich noch so frisch, als wäre sein Verfasser eben erst aus der Ferne zurückgekehrt.

Lange war Pigafettas Bericht auf Deutsch nur in unvollständigen, teils mutwillig verfälschten Übersetzungen aus zweiter oder dritter Hand lesbar. Die vorliegende Ausgabe bietet dagegen eine Übertragung des gesamten Textes direkt aus der Originalsprache

ins Deutsche. Sie enthält auch die 23 Zeichnungen von Inseln, mit denen der Autor selbst sein Werk illustriert hat.

Wer sich lesend mit Pigafetta auf Weltreise begibt, besucht nicht nur so entlegene Orte wie Patagonien, Guam oder Timor, sondern sieht diese Orte mit den Augen eines Menschen der Renaissance, wie er sie vor einem halben Jahrtausend wahrnahm. Pigafettas Leserinnen und Leser erleben den Alltag an Bord eines Segelschiffs der Frühen Neuzeit hautnah mit. Sie erfreuen sich an farbigen Schilderungen einer exotischen Tier- und Pflanzenwelt. Vor allem aber begegnen sie fremden Menschen und ihren Kulturen, die längst verschwunden sind, so etwa den Tupi der Guanabara-Bucht – heute Rio de Janeiro –, den Wildbeutern Patagoniens, den Chamorros auf Guam und den Visayern der heutigen Philippinen.

Die meisten der von ihm besuchten Orte hat Pigafetta als erster Europäer beschrieben, so auch das Sultanat Brunei auf Borneo und die Insel Timor. Sein Interesse galt allen Lebensbereichen der Einheimischen, von Kleidung und Körperschmuck über Ernährungsgewohnheiten und sexuelle Praktiken bis hin zu religiösen Riten. Er besaß einen Blick für das sprechende Detail und ein offenes Ohr für Fremdsprachen, begegnete Menschen, auch denen anderer Hautfarbe, mit unbefangener Neugier und nahezu frei von Vorurteilen. Mit anderen Worten, Pigafetta war ein echter Humanist, und er hatte eine Geschichte zu erzählen, die es heute mehr denn je wert ist, gelesen zu werden, lässt sie doch eine Zeit wieder lebendig werden, als die Erde ihren menschlichen Bewohnern viel geheimnisvoller und weiter erschien.

Von Vicenza auf die Visayas

Pigafettas Reisebericht hat seinen Autor weltberühmt gemacht. Doch viel mehr als das, was er darin schreibt, wissen wir nicht über seine Person – trotz intensiver Forschungen in den Archiven. Bevor Pigafetta sich im Sommer 1519 mit Magellan einschiffte, hat er

so gut wie keine Spuren in der Geschichte hinterlassen, was jedoch nicht weiter verwundern muss, lebte er doch in einem Zeitalter, das sich noch nicht dem Datensammeln verschrieben hatte.

Gesichert ist, dass Antonio Pigafetta in eine wohlhabende und fromme Familie geboren wurde, die seit alters zum Patriziat von Vicenza in Norditalien zählte. Vicenza hatte sich zu Beginn des 15. Jahrhunderts der Republik Venedig unterworfen. Seither ging es in Pigafettas Heimatstadt zumeist friedlich zu, und die regierende Adelsschicht – mithin auch die Familie des Autors – konnte mittels ihrer Pacht- und Renteneinkünfte ein annehmlisches, geruhsames Leben führen.

Antonios Vater hieß Giovanni und war insgesamt dreimal verheiratet. Entweder aus der ersten oder der zweiten, 1492 geschlossenen Ehe dürfte der künftige Seefahrer hervorgegangen sein. Eine Schwester (oder Halbschwester) trat 1503 als Nonne in den Augustinerorden ein, sein Vater übernahm in späteren Jahren eine leitende Funktion im Dritten Orden, das heißt der Laienbruderschaft der Franziskaner, und Antonio selbst gelang es, in den Ritterorden von Rhodos aufgenommen zu werden – eine elitäre religiöse Vereinigung, die auf die frühen Tage der Kreuzzüge zurückging und sich ehemals «Orden vom Hospital des heiligen Johannes zu Jerusalem» nannte. Wie einst die Kreuzritter weihten die *cavalieri* von Rhodos ihr Leben dem bewaffneten Kampf gegen die Feinde Christi, als welche damals in erster Linie die Türken angesehen wurden. Wann Pigafetta die Ehre der Mitgliedschaft in diesem Orden zuteilwurde, wissen wir nicht; dokumentiert ist sie erst ab Herbst 1523, also nach der Rückkehr von seiner Weltreise, und kurz bevor er dem Großmeister der Rhodosritter, Philippe de Villiers de l'Isle-Adam, seinen Bericht widmete.

Wie aus dem Widmungsschreiben hervorgeht, trat Pigafetta irgendwann in den Dienst des päpstlichen Protonotars und Nuntius Francesco Chiericati, eines erfahrenen und weitgereisten Kirchen diplomaten, der wie er aus Vicenza stammte. Ende 1518 wurde Chiericati von Papst Leo X. mit einer Mission an den spanischen

Königshof betraut. Im Gefolge des Nuntius gelangte Pigafetta nach Barcelona, wo er von einer bewaffneten Schiffsflotte hörte, einer sogenannten Armada, die zur Stunde in Sevilla ausgerüstet wurde und deren Ziel die Gewürzvorkommen auf den Molukken waren.

Anscheinend interessierte Pigafetta sich schon länger für die Schifffahrt über den Ozean, die damals vor allem Portugiesen und Spanier mit Eifer betrieben, denn wie er schreibt, hatte er bereits viele Bücher zu dem Thema gelesen. Nun sah er die Chance gekommen, «selbst Erfahrungen zu sammeln und auszufahren, um solche Dinge zu sehen, die mir womöglich einige Befriedigung und einen gewissen Namen bei der Nachwelt verschaffen könnten». Er bat darum, auf der Armada anheuern zu dürfen. Sowohl der König als auch sein Dienstherr, der Nuntius, gewährten ihm die Bitte, und so schiffte Pigafetta sich nach Málaga ein, um sich von dort auf dem Landweg nach Sevilla zu begeben.



Der Patriziersohn aus Vicenza vernahm also in Barcelona den Lockruf der Ferne – und zwar der größten Ferne, die man sich damals vorstellen konnte, liegen doch die Molukken von Europa aus gesehen auf der anderen Seite der Erde. Im Jahr 1519 bildeten sie den südöstlichsten, entlegensten Winkel der Welt, soweit sie den Europäern – das heißt den besser informierten unter ihnen – bekannt war. Nur ganz wenige Europäer hatten die Inseln bisher mit eigenen Augen zu Gesicht bekommen. Und diese wenigen stammten ausnahmslos aus Portugal.

1497 war eine portugiesische Flotte unter Vasco da Gama um die Südspitze Afrikas gesegelt und hatte erstmals die indische Malabarküste erreicht¹. Dort lag eines der Zentren des globalen

1 Die Vorgeschichte der ersten Erdumrundung kann hier nur in groben Umrissen skizziert werden. Für eine detailliertere Schilderung siehe Christian Jostmann,

Gewürzhandels, der von den Molukken bis nach Antwerpen und London reichte; andere wichtige Umschlagplätze waren Malakka (heute Melaka) auf der Malaiischen Halbinsel, die ägyptische Hafenstadt Alexandria und Venedig. Weil die auf dieser Route gehandelten Spezereien – Pfeffer, Zimt, Ingwer, Muskatnuss, Nelken und andere – einen weiten Weg kamen, waren sie teuer und entsprechend hoch die Margen der Händler, desgleichen die Zölle, die unterwegs erhoben wurden. Es war ein sehr einträgliches Geschäft, an dem Europäer freilich nur als zahlende Endkunden beteiligt waren – mit Ausnahme der Venezianer, die als einzige in Alexandria Gewürze aus Asien einkaufen durften und somit für diese Luxuswaren in Europa ein Handelsmonopol ausübten.

Mit der Ankunft Vasco da Gamas in Indien änderte sich die Situation von Grund auf. Von nun an konnten Händler unter portugiesischer Flagge den Venezianern und deren Geschäftspartnern in Alexandria Konkurrenz machen, indem sie Gewürze aus Indien auf dem Seeweg nach Europa importierten – und die portugiesische Krone durfte sich über satte Zolleinnahmen freuen. Damit keineswegs zufrieden, bemühten sich die Portugiesen in den folgenden Jahren, den gesamten Indienhandel unter ihre Kontrolle zu bringen. Auch wenn ihnen das letztlich nicht gelingen sollte, erzielten sie doch beachtliche Erfolge. Seit der Schlacht von Diu 1509 beherrschten ihre Schiffe das Arabische Meer, 1511 eroberten sie Malakka, die Drehscheibe des Handels in Südostasien, und wenig später steuerte eine portugiesische Vorhut bereits Banda und die Molukken an, wo die kostbarsten aller Gewürze produziert wurden: Muskat und Nelke. Diese Erfolge machten aus dem vormals randständigen Königreich Portugal eine Großmacht, deren Herrscher Manuel I. davon träumen konnte, Jerusalem zu erobern und sich zum Kaiser der Christenheit zu erheben.

Naturgemäß sorgte Portugals kometenhafter Aufstieg nicht

überall für Entzücken. Abgesehen von den Venezianern und den – vorwiegend muslimischen – Kaufleuten im Indischen Ozean und in Alexandria, die sich unmittelbar geschädigt sahen, waren auch die meisten Herrscher der Christenheit wenig erfreut. Vor allem Manuels Nachbarn in Kastilien und Aragón beäugten den neuen Reichtum ihres Lissaboner Kollegen und Schwiegersohnes mit Missgunst.



Kastilien und Aragón wurden seit 1479 vom «Katholischen Königspaar» Isabella und Ferdinand regiert; aus dieser dynastischen Allianz sollte das moderne Spanien entstehen. Das Herrscherpaar verwandte zunächst seine ganze Energie darauf, das letzte muslimische Reich auf der Iberischen Halbinsel, das Emirat von Granada, zu erobern, was ihm 1492 gelang. Noch im selben Jahr begannen Isabella und Ferdinand, ihrerseits Schiffe auf den Ozean zu entsenden, und schon die erste Expedition unter Christoph Kolumbus zeitigte spektakuläre Ergebnisse. Der Genuese kam mit der Sensationsmeldung zurück, auf seiner Fahrt nach Westen Asiens Ostküste erreicht zu haben, die Gestade Chinas, von dessen Macht und Reichtum man sich in Europa seit Marco Polo Wunderdinge erzählte.

Daraufhin schlossen Kastilien und Portugal 1494 in Tordesillas einen Vertrag, worin sie die Erde in zwei Hälften aufteilten. 370 Leugen, das heißt ca. 2200 Kilometer, westlich der Kapverdischen Inseln zogen sie eine Demarkationslinie von Pol zu Pol und vereinbarten, dass alle Inseln und Festländer, die östlich dieses Meridians bereits entdeckt wurden oder künftig entdeckt würden, Portugal gehören sollten; der ganze Westen sollte hingegen der kastilischen Krone zufallen.

Lange Zeit schien es, als hätte Kastilien in diesem Arrangement den Kürzeren gezogen. Während Portugal bald von Jahr zu Jahr größere Flotten aussandte und sich am Kai von Lissabon der Pfef-

fer bergeweise stapelte, brachte Kolumbus auch von seiner vierten und letzten Fahrt über den Ozean 1504 nicht die erhofften Reichtümer, sondern bloß Hiobsbotschaften mit.

Inzwischen verging kein Jahr, ohne dass von Europas Atlantikküste aus Schiffe westwärts segelten. Einige verschwanden auf Nimmerwiedersehen, aber die meisten kehrten mit der Nachricht zurück, nach Tausenden Meilen Fahrt über den Ozean auf weitläufige Küsten gestoßen zu sein. Wie bei einem Puzzle zeichneten sich allmählich die Konturen einer immensen Landmasse ab, die vom Äquator weit nach Norden und Süden reichte. Von den prächtigen Hafenstädten Chinas, die Marco Polo und andere beschrieben hatten, fand sich indes keine Spur. Kolumbus' Auftraggeber in Spanien mussten einsehen, dass, was auch immer ihr Admiral im Westen entdeckt hatte, nicht Asien sein konnte. Offenbar lag jenseits des Ozeans ein Erdteil verborgen, von dem die gelehrten Autoritäten der Antike nichts gewusst hatten – eine «Neue Welt». Das war nun zwar eine atemberaubende Entdeckung, jedoch keine, die sich so schnell in kommerziellen und fiskalischen Gewinn ummünzen ließ wie Portugals Handelsimperium in Indien.

Unterdessen erreichte die portugiesische Konkurrenz die Molukken – ein Erfolg, von dem man bald auch in Spanien Wind bekam. Weil aber einerseits in Europa niemand wusste, wo die Molukken genau lagen, andererseits unter den Gelehrten Uneinigkeit herrschte, was den Umfang der Erde betraf, argwöhnten manche, die Gewürzinseln lägen so weit im Osten Asiens, dass sie eigentlich zum Westen gehörten – das heißt zur kastilischen Erdhälfte, wie sie im Vertrag von Tordesillas definiert worden war. Die kastilische Krone musste also fürchten, dass Portugal sich Länder und Reichtümer unter den Nagel riss, die von Rechts wegen ihr zustanden. Und weil ihr der Seeweg nach Westen versperrt war, konnte sie nicht einmal etwas tun, um den Verdacht zu erhärten.



Als König Ferdinand 1516 starb – seine Gattin Isabella war ihm zwölf Jahre im Tod vorangegangen –, hatte sich an der Situation wenig geändert. Außer dass in Kastilien mittlerweile ein bürokratischer Apparat entstanden war, der die Erkundung und Ausbeutung der Länder in Übersee kontinuierlich vorantrieb. Er wurde vom Königlichen Rat und Bischof von Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, geleitet, dem wiederum die Casa de la Contratación unterstand, eine Institution, die viele Funktionen in sich vereinte: Sie war Handelskammer, Zollbehörde, Gericht, Bank, Reederei und Studienzentrum für nautische und geographische Fragen. Der Casa de la Contratación oblag es, den gesamten Schiffsverkehr von Spanien nach Übersee zu kontrollieren. Ihren Sitz hatte sie im labyrinthischen Palastkomplex des Alcázar – der im maurischen Stil erbauten Königsburg – von Sevilla.

Dort wurden Ende 1517 zwei Portugiesen vorstellig, die der kastilischen Krone ein Geschäft anbieten wollten: Wenn man ihnen Schiffe gäbe, würden sie gegen angemessenen Lohn nicht nur den lang gesuchten westlichen Seeweg nach Asien finden, sondern auch beweisen, dass die Molukken in der kastilischen Erdhälfte lägen. Die beiden Männer hießen Rui Faleiro und Fernão de Magalhães – Letzterer ist heute als Ferdinand Magellan weltbekannt. Sie bildeten ein ungleiches, sich jedoch perfekt ergänzendes Paar.

Der Wissenschaftler Rui Faleiro hatte sich an der Universität eingehend mit Kosmographie befasst, dem Studium von Himmel und Erde, und dabei Lösungen für ein kniffliges Problem entwickelt, das seinerzeit Gelehrte ebenso wie Seefahrer umtrieb. Faleiro behauptete, den Längengrad eines beliebigen Ortes auf Erden bestimmen zu können. Das war in einer Zeit, als es noch keine transportablen Uhren gab, die hinreichend genau gingen, nur auf der Basis höchst fehleranfälliger astronomischer Beobachtungen und diffiziler Berechnungen möglich. Mit ihrer Hilfe wollte Faleiro den Längengrad der Molukken ermitteln und ihre – vermutliche – Zugehörigkeit zur kastilischen Hemisphäre beweisen. Zu-

erst aber musste der Kosmograph auf die Molukken gelangen, und dafür sollte sein Kompagnon sorgen: Ferdinand Magellan.

Magellan stammte aus einer adligen, aber nicht reichen Familie. Seine Eltern besaßen ein Gut in der Nähe von Porto, der Hafenstadt im Norden Portugals. Acht Jahre hatte er als Ritter in königlichen Diensten in Indien zugebracht und dabei oft genug, so auch 1509 in Diu und 1511 in Malakka, in vorderster Linie gekämpft. Nebenbei hatte er sich profunde Kenntnisse der Geographie Asiens und der Hochseeschifffahrt angeeignet und wertvolle Kontakte geknüpft – Kenntnisse und Kontakte, die ihm auch in seiner Heimat, in die er wohl 1513 zurückkehrte, zugutekamen. Dank seinem Insiderwissen investierte er nicht ohne Erfolg in den Indienhandel und erfuhr frühzeitig von neuen Geschäftschancen.

Zwei von Magellans Kontakten sollten sich als besonders nützlich erweisen: Francisco Serrão, ein Waffenbruder aus seinen Tagen in Indien, erreichte 1513 als erster Europäer die Molukken, wo es ihm offenbar so gut gefiel, dass er sich als Militärberater eines Fürsten, des Sultans von Ternate, niederließ. Von Ternate aus schrieb Serrão seinem Freund Magellan Briefe, in denen er von den Schätzen der Molukken schwärmte – im Wesentlichen Gewürznelken, die zu jener Zeit nur dort gediehen – und ihre geographische Lage genau beschrieb. Damit gab er seinem Freund Kenntnisse an die Hand, die in Portugal als Staatsgeheimnis galten.

Der zweite Kontakt, der für Magellan geradezu schicksalhaft werden sollte, war Cristóbal de Haro, ein in Lissabon ansässiger Kaufmann mit kastilischen Wurzeln, der einem international operierenden Handelskontor vorstand. Haro, seinerseits am Molukkenhandel interessiert, hatte schon auf eigene Rechnung Schiffe ausgesandt, die im Süden der «Neuen Welt» einen Seeweg nach Asien suchen sollten. Unzufrieden mit der restriktiven Wirtschaftspolitik der portugiesischen Krone, die den Indienhandel kräftig besteuerte, kehrte Haro 1516 oder 1517 in seine Heimatstadt Burgos zurück, wo der Chef der kastilischen Kolonialbüro-

kratie, Juan Rodríguez de Fonseca, als Bischof amtierte. Mit großer Wahrscheinlichkeit war es Haro, der Magellan von der möglichen Existenz einer südwestlichen Seeroute nach Asien überzeugte und ihm nahelegte, sein Glück in Kastilien zu versuchen. Und Haro war es auch, der im Hintergrund dafür sorgte, dass Magellan und Faleiro offene Türen vorfanden, als sie im Februar 1518 der neuen kastilischen Regierung in Valladolid ihre Pläne unterbreiteten.



Nur wenige Wochen vor den beiden portugiesischen Glücksrittern war im September 1517 der neue König von Kastilien und der erste von ganz Spanien, Karl I., auf der Iberischen Halbinsel gelandet. Die Ratgeber des kaum volljährigen Königs erkannten sofort, dass das Projekt der beiden Portugiesen enorme Gewinne versprach – bei überschaubaren Risiken. Eine Flotte auszurüsten kostete Geld, aber im Verhältnis zu den Unsummen, die der Königshof tagtäglich für seine Prachtentfaltung ausgab, fielen diese Kosten kaum ins Gewicht. Sicherzustellen war lediglich, dass die geplante Expedition kein Zerwürfnis mit Portugal hervorrief. Aber dafür würden die beiden portugiesischen Anführer sorgen – allein schon im Interesse ihrer Angehörigen, die sie in Portugal zurückgelassen hatten.

Und so hielten Faleiro und Magellan schon bald besiegelte Urkunden in den Händen, die sie zu Geschäftspartnern des kastilischen Königs bei der Entdeckung der Gewürzinseln machten und ihnen den Rang «königlicher Kapitäne an Land und zur See» verliehen. Aber bis die beiden Abenteurer wirklich in See stechen konnten, blieb noch einiges zu tun. Für die nächsten anderthalb Jahre schlugen sie daher ihre Zelte in Sevilla auf, wo ihnen die Casa de la Contratación mit ihren personellen und materiellen Ressourcen zur Verfügung stand.

Hochseetaugliche Schiffe wollten angeschafft und für die lange

Fahrt über den Ozean flottgemacht werden. Man musste Ausrüstung, Proviant, Waffen und Munition für zwei Jahre einkaufen und eine tatkräftige Mannschaft anheuern. Zudem waren etliche Widerstände aus dem Weg zu räumen, die teils auf interne Querelen, teils auf portugiesische Versuche zurückgingen, der kastilischen Konkurrenz bei ihrem erneuten Vorstoß nach Asien Steine in den Weg zu legen. Und nicht zuletzt mussten die Kapitäne dafür sorgen, dass König Karl I., der im Frühjahr 1519 seine Hände nach der Kaiserkrone des Heiligen Römischen Reiches auszustrecken begann, seine finanziellen Verpflichtungen einhielt und der Expedition nicht den Geldhahn zudrehte.



Als Antonio Pigafetta im Frühsommer 1519, mehrere Empfehlungsschreiben in der Tasche, in Sevilla eintraf, waren die Vorbereitungen für die lange Fahrt in vollem Gange. Im Puerto de las Muelas, dem Hafen am rechten Guadalquivir-Ufer, lagen fünf Naos vertäut, Schiffe von 20 bis 30 Metern Länge mit jeweils drei Masten und turmartigen Aufbauten am Bug und am Heck. Über die Decks spazierten Kalfaterer mit Töpfen voll Pech in den Händen, um die letzten Fugen abzudichten. Offiziere erklärten Zimmerleuten, wie sie ihre Kajüten zu möblieren hatten. Stauer rollten Tonnen mit Wein aus Jerez die Laufplanken hinauf und ließen sie, nebst Säcken voll Zwieback, Tonkrügen gefüllt mit Öl, Pulverfässern und anderen Vorräten, in den Bäuchen der Schiffe verschwinden. Doch nur ein Teil der Ladung kam schon jetzt an Bord. Das meiste würde erst später gestaut werden, nachdem die Schiffe bis zur Guadalquivir-Mündung hinabgefahren waren, denn der Fluss war für voll beladene Schiffe dieser Größe zu seicht.

Den Kommandanten dieser kleinen Armada traf Pigafetta möglicherweise in seiner Wohnstätte an, während er «Korkdosen und Holzkisten mit konservierten Lebensmitteln und anderen Dingen ordnete» – eine solche Szene findet sich im Brief eines portugie-

sischen Agenten geschildert, der Magellan in den Wochen vor der Abreise daheim aufsuchte. Ein anderer Zeitgenosse beschrieb den «Generalkapitän» der Molukken-Armada als kleinwüchsig und auf den ersten Blick unscheinbar, aber als «beherzten und couragierten» Mann, der Entschlossenheit ausstrahlte. Über Pigafettas äußere Erscheinung wissen wir hingegen nichts (ein Bildnis des 16. Jahrhunderts, das ihm oft zugeordnet wird, stellt einen Verwandten dar). Fest steht jedoch, dass beide Männer rasch einen guten Eindruck voneinander gewannen, denn Pigafetta findet sich kurz darauf als «Antonio, Lombarde» in den Lohnbüchern der Expedition verzeichnet, wobei «Lombarde» hier mit Norditaliener zu übersetzen ist.

Magellan und Pigafetta waren nicht nur Standesgenossen, sie dürften auch eine gewisse Verwandtschaft im Geiste aneinander festgestellt und bald schätzen gelernt haben. Ob Pigafetta schon vor seiner Einschiffung zu den Molukken ein Rhodosritter war, konnte bisher nicht nachgewiesen werden, aber zum frommen Kriegertum der Kreuzfahrer fühlte der Patrizier aus Vicenza sich gewiss schon länger hingezogen. Desgleichen Magellan, der von Karl I. zu einem Komtur des Ordens von Santiago ernannt worden war – auch dies ein Ritterorden mit Wurzeln in der Kreuzzugszeit. Wie aus Magellans Testament und vor allem sehr deutlich aus Pigafettas Bericht hervorgeht, bedeutete ihm diese Ernennung nicht nur eine äußerliche Ehre, sondern er dürfte sie als echten Auftrag zur christlichen Mission empfunden haben: Sowohl Magellan als auch Pigafetta waren in der Wolle gefärbte katholische Ritter.

So nimmt es nicht wunder, dass Magellan den Neuankömmling auf sein Flaggschiff *Trinidad* holte. In der Mannschaftsliste firmiert Pigafetta unter der Rubrik *sobresalientes* – das waren die «Überzähligen», die keine bestimmte Funktion an Bord ausübten. Mit einer monatlichen Heuer von tausend Maravedis verdiente er weniger als ein gemeiner Matrose, aber er zählte zu den *criados*, das heißt den «Dienern» oder «Gefolgsleuten» des Generalkapitäns – ein

weiteres Indiz für das Vertrauen, das Magellan schon vor der Abreise in den reiselustigen Italiener gefasst hatte.

Mehr Informationen zu diesem und vielen weiteren Büchern aus dem Verlag C.H.Beck finden Sie unter: www.chbeck.de