

WBG HISTORISCHE BIBLIOTHEK

ANTONIO PIGAFETTA

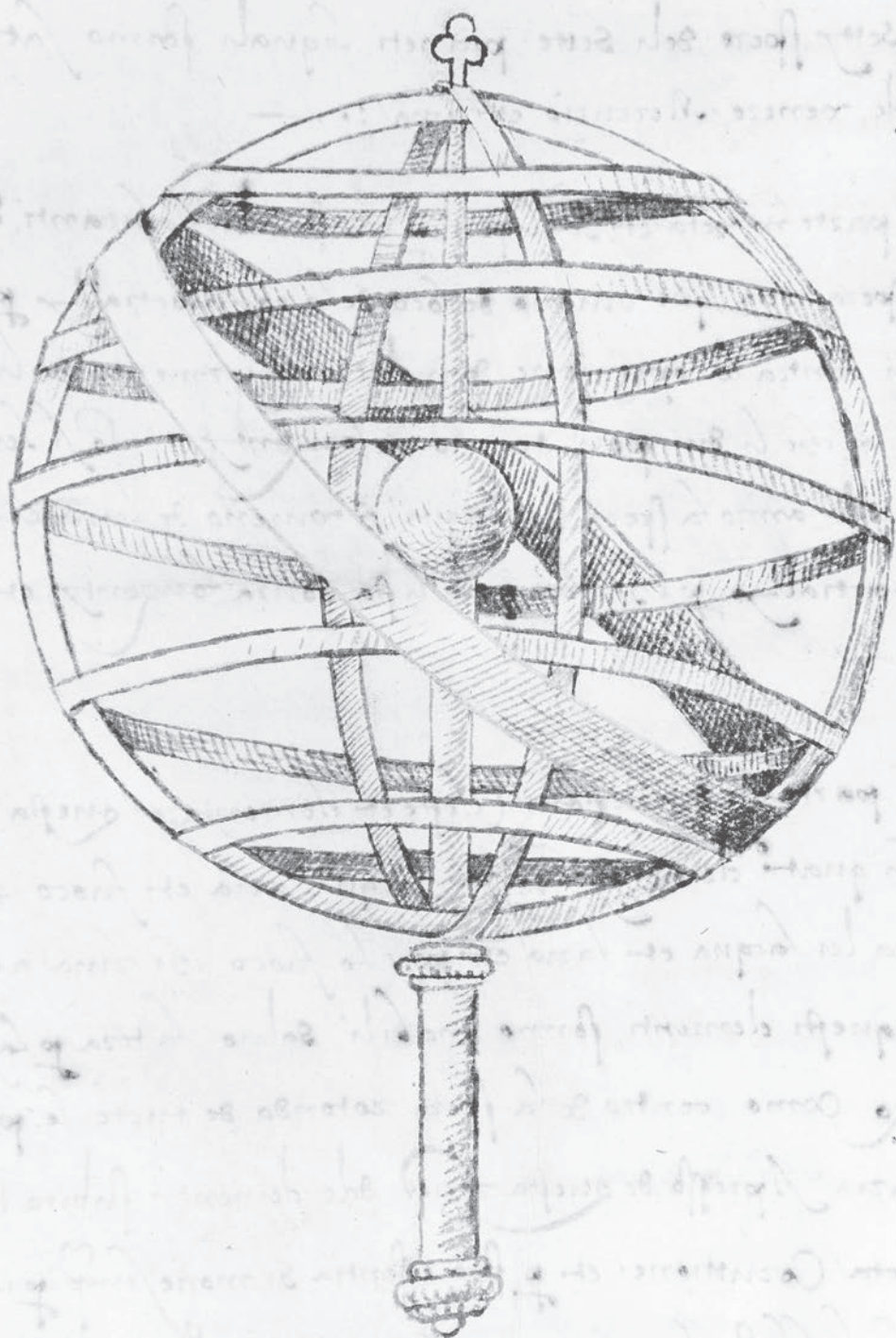
Die erste
Reise
um die
Welt

AN BORD
MIT MAGELLAN



wbg Edition

Antonio Pigafetta
Die erste Reise um die Welt



ANTONIO PIGAFETTA

Die erste Reise um die Welt

An Bord mit Magellan

Erstmals vollständig übersetzt und kommentiert
von Christian Jostmann

wbgEdition

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

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über www.dnb.de abrufbar.

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung in und Verarbeitung durch elektronische Systeme.

wbg Edition ist ein Imprint der wbg.

© 2020 by wbg (Wissenschaftliche Buchgesellschaft), Darmstadt
Die Herausgabe des Werkes wurde durch die Vereinsmitglieder der wbg ermöglicht.

Lektorat: Daphne Schadewaldt, Wiesbaden

Gestaltung und Satz: Arnold & Domnick GbR, Leipzig

Umschlaggestaltung: Martin Veicht, Regensburg

Umschlagmotiv: Portugiesische „Nao“, Ausschnitt aus der Karte Brasiliens aus dem Atlas Miller, um 1519. Aquarell von Pedro Reinell und Lopo Homem. Paris, Bibliothèque Nationale. [akg-images](http://akg-images.com)

Umschlagrückseite: Doppelseite aus der Handschrift in der Mailänder Biblioteca Ambrosiana (Signatur L 103 Sup). [akg-images](http://akg-images.com) / Mondadori Portfolio/Veneranda Biblioteca Ambrosiana/Mauro Ranzani

Abb. auf S. 2: Federzeichnung einer Armillarsphäre aus der Mailänder Handschrift von Pigafettas Reisebericht. Eine Armillarsphäre modelliert wichtige astronomische Linien wie die Wendekreise oder die Ekliptik. [akg-images](http://akg-images.com)/Mondadori Portfolio/Veneranda Biblioteca Ambrosiana/Mauro Ranzani

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier
Printed in Germany

Besuchen Sie uns im Internet: www.wbg-wissenverbindet.de

ISBN 978-3-534-27217-4

Elektronisch sind folgende Ausgaben erhältlich:

eBook (PDF): ISBN 978-3-534-74632-3

eBook (epub): ISBN 978-3-534-74633-0

Inhalt

An Bord mit Magellan 9

Die erste Weltreise	13
Von Vicenza auf die Visayas	14
Zwischen Literatur und Geschichte	29
Zu dieser Übersetzung	36
Literaturverzeichnis	38

Antonio Pigafetta

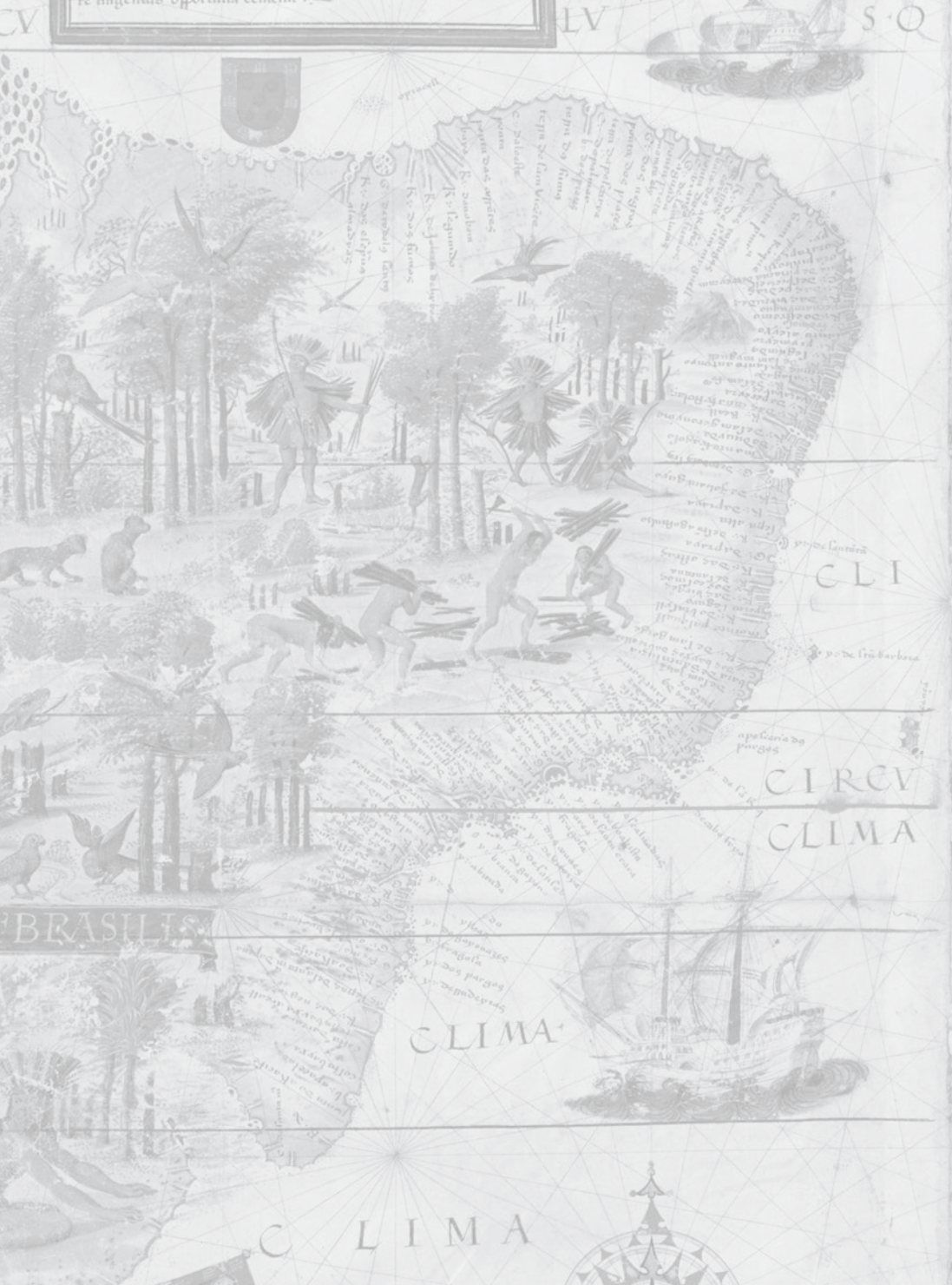
Bericht über die erste Reise rund um die Welt 43

I. Widmung	45
II. Instruktionen für die Armada	48
III. Aufbruch von Sevilla	50
IV. Von San Lúcar zu den Kanarischen Inseln	52
V. Die Armada überquert den Atlantik	53
VI. Ankunft im Land von Verzin	55
VII. Beschreibung des Landes von Verzin	57
VIII. Die Armada segelt weit nach Süden	61
IX. Meuterei	70
X. Kap der elftausend Jungfrauen	72

XI. Die Seefahrer entdecken eine Durchfahrt nach Westen	75
XII. Die Armada segelt über das Pazifische Meer	82
XIII. Der südliche Sternhimmel	84
XIV. Die Seefahrer landen auf einer bewohnten Pazifikinsel	86
XV. Über die Bewohner der Insel	88
XVI. Die Seefahrer stoßen auf weitere Inseln	91
XVII. Archipel des heiligen Lazarus	94
XVIII. Begegnung mit einem Herrscher	98
XIX. Die Seefahrer feiern Ostern und stellen ein Kreuz auf	104
XX. Die Armada setzt ihre Fahrt durch den Archipel fort	110
XXI. Im Hafen von Zubu	112
XXII. Der Generalkapitän schließt mit den Gesandten des Königs von Zubu Frieden	115
XXIII. Pigafetta überbringt dem König von Zubu Geschenke und tanzt mit nackten Mädchen	119
XXIV. Taufe des Königs, der Königin und der übrigen Einwohner von Zubu	123
XXV. Die Fürsten von Zubu schwören Gehorsam, und der Kapitän heilt einen Kranken	127
XXVI. Über die Bräuche der Einwohner von Zubu	131
XXVII. Mutwilliger Kampf mit tödlichem Ausgang	135
XXVIII. Massaker und Flucht	140
XXIX. Die Seefahrer verbrennen das Schiff <i>Conceptione</i> , und Pigafetta besucht den Herrscher einer großen Insel	147
XXX. Errettung aus Hungersnot	151
XXXI. Freundlicher Empfang durch den König von Burne	153
XXXII. Erneute Flucht	160
XXXIII. Die Seefahrer kalfatern die Schiffe und setzen die Suche nach Maluco fort	165
XXXIV. Die Seefahrer kapern ein Boot voll mit Fürsten	169

XXXV. Kurs Südost	170
XXXVI. Endlich am Ziel: Maluco	172
XXXVII. Der Handel beginnt	179
XXXVIII. Besuch eines Portugiesen an Bord	183
XXXIX. Pigafetta geht dorthin, wo die Nelken wachsen, und die Seefahrer wittern Verrat	188
XL. Eine molukkische Fürstenhochzeit	193
XLI. Das Schiff <i>Victoria</i> sticht in See und nimmt Kurs auf Kastilien	198
XLII. Von Tadore nach Buru	213
XLIII. Bandan	216
XLIV. Malua	217
XLV. Timor	219
XLVI. Timor (Forts.)	222
XLVII. Erzählungen der Lotsen über die Länder zwischen Java und China	223
XLVIII. Die Erde umrundet	231
 Bildnachweis	 237

Tabula hęc Regionis magni brasilię est: ad partem occidentales
 junctas castelle regis spectat. Bene vero eius ingreſſentis coloris.
 fere: immatissima caribus humanis ualeat. Hęc eadem generata
 lignis egregie uantur. Hęc plura uerbescentes alioq; unumere a
 ues feracę monstruose. et seminat plura genera reperuntur plu
 rimaq; arbor nalcatur que brasili nuncupata uelhibus purpureos colo
 re nigendia opportuna censetur.



BRASILIS

CLIMA

CLIMA

CIRCV
 CLIMA

An Bord mit Magellan



VINOCCIAL

CIAL

OCCEANVS

MA PRIM VM

LVS

CAN

CRI

SECV

N

DVM

TERCI

VM

QVAR

TVM



Route der ersten spanischen Molukken-Expedition unter Ferdinand Magellan, Rückfahrt unter Juan Sebastián Elcano

20.9.1519 – 6.9.1522





Grönland

Europäisches Nordmeer

Baffininsel

NORD-AMERIKA

Neufundland

EUROPA

SPANIEN

Sevilla
Sanlúcar de Barrameda
20.9.1519

Atlantischer Ozean

Wendekreis des Krebses

AFRIKA

Äquator

SÜDAMERIKA

Kapverdische Inseln
9.7.1522

Ascension

Madagaskar
(Sankt-Lorenz-I.)

Réunion

Indischer Ozean

Wendekreis des Steinbocks

19.5.1522
Kap der Guten Hoffnung

13.12.
Bucht von Rio de Janeiro

Río de Solis
(Rio de la Plata)
10.1.1520

22.12.1520

Treibeisgrenze

Atlantischer Ozean

Treibeisgrenze

31.3.
Puerto San Julián
Falklandinseln (Malvinas)
28.11.
Kap der Jungfrauen
Cabo Descado
Feuerland
Kap Hoorn
Canal de Todos los Santos
(Magellanstraße)

Südlicher Ozean

Weddellmeer

100° 90° 80° 70°

10° 0° 10° 20° 30° 40° 50° 60°

◀ Weltkarte (Ausschnitt) mit Route der ersten spanischen Molukken-Expedition unter Ferdinand Magellan, an der Antonio Pigafetta teilnahm. Eines der Schiffe, die *Victoria*, kehrte auf westlichem Kurs nach Spanien zurück und vollendete so die erste Umsegelung der Erde.

Die erste Weltreise

In diesem Buch finden Sie die erste vollständige, originalgetreue Übersetzung ins Deutsche von Antonio Pigafettas berühmtem Reisebericht. Auch die 23 farbigen Miniaturen, mit denen der Autor sein Werk illustriert hat, sind hier erstmals in einer deutschen Ausgabe abgedruckt.

Pigafetta war 1519 mit Magellan ausgefahren, um eine westliche Seeroute zu den Molukken zu finden, den legendären Gewürzinseln Ostasiens. 1522 kehrte er als einer von wenigen Überlebenden dieser Expedition nach Spanien zurück. In den drei Jahren ihrer Reise hatten die 18 Heimkehrer – von ursprünglich 240 Mann, die in See gestochen waren – nicht nur einen Seeweg durch die Südspitze Amerikas gefunden, die später sogenannte Magellanstraße. Sie hatten nicht nur als erste Europäer den Pazifischen Ozean überquert und Asien von Osten erreicht, sondern sie waren so lange weiter nach Westen gesegelt, bis sie am Ende wieder in ihren Heimathafen Sevilla einliefen. 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 Pigafetta dabei, zuerst auf Magellans Flaggschiff *Trinidad*, dann auf der *Victoria*, die als einziges von fünf Schiffen am 6. September 1522 nach Spanien zurückkehrte. Dank seiner robusten Gesundheit war es ihm vergönnt, Tag für Tag Buch über seine Erlebnisse zu führen. Nach seiner glücklichen Heimkehr verfertigte er aus seinen Aufzeichnungen einen Reisebericht – den detailliertesten und lebendigsten, den wir von der ersten Umsegelung der Erde besitzen, und zugleich eines der schönsten Reisebücher aller Zeiten.

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 nicht mehr da 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, angefangen bei 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, da 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 annehmlches, 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 1524, also nach der Rückkehr von seiner Weltreise, als 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 Kirchendiplomaten, 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 – 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 Malabar-küste erreicht¹. Dort lag eines der Zentren des globalen 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

¹ Die Vorgeschichte der ersten Erdumrundung kann hier nur in groben Umrissen skizziert werden. Für eine detailliertere Schilderung siehe Christian Jostmann, Magellan oder Die erste Umseglung der Erde, 3. Aufl. München 2020.

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 Pfeffer bergeweise aufstapelte, 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. Zuerst 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 Information an die Hand, die in Portugal als Staatsgeheimnis galt.

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 Kolonialbürokratie, 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 weite Fahrt in vollem Gange. Im Puerto de las Muelas, dem Hafen am rechten Guadalquivir-Ufer, lagen fünf Naos vertäut, Schiffe von zwanzig bis dreißig 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 hätten. 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 portugiesischen 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.

*

Am 10. August 1519 legte die Molukken-Armada mit Wimpelgeflatter und Böllerschüssen vom Ufer des Guadalquivir ab, zunächst ohne Magellan und, nach seinem Bericht zu urteilen, wohl auch ohne Pigafetta. Ihre erste Station war der Hafen Bonanza an der Mündung des Guadalquivir in den Ozean, unweit des befestigten Ortes Sanlúcar de Barrameda. Hier lagen die Schiffe einige Wochen, bis der gesamte Proviant und vor allem die Waren verstaut waren: gefärbte Tuche, Mützen, Glasperlen, Spiegel, Scheren, billige Messer und anderer Tand, der auf den Molukken gegen Nelken und andere in Europa gefragte Spezereien eingetauscht werden sollte.

Schließlich kamen auch Magellan und die übrigen Kapitäne nach. Unter ihnen fehlte Rui Faleiro, den die Auftraggeber – offenbar im Zweifel über seine geistige Gesundheit – kurz vor der Abfahrt abberufen hatten. Faleiros Platz neben Magellan nahm Juan de Cartagena ein, Patrizier aus Burgos, der das Vertrauen der Krone genoss und als Oberaufseher ein Auge auf den Generalkapitän haben sollte, während die wissenschaftlichen Aufgaben dem königlichen Steuermann Andrés de San Martín, einer Koryphäe seines Fachs, übergeben wurden.

Sechs Wochen, nachdem sie von Sevillas Mole abgelegt hatten, stachen die fünf Naos am 20. September 1519 endgültig in See. Sie segelten über den Golf von Cádiz, und nach einem letzten Zwischenstopp auf Teneriffa nahmen sie Kurs nach Süden, immer die afrikanische Küste entlang. Nach einigen Flaute- und Stürmen, die die Moral untergruben und Konflikte zwischen Magellan und den Schiffsführern schürten, gelangten sie an die westlichen Gestade des Atlantiks. Die Seefahrer folgten der brasilianischen Küste bis 23 Grad südlicher Breite, wo sie vermutlich auf der heutigen Ilha do Governador, einem Stadtteil Rio de Janeiros, bei den dort ansässigen Tupi-Indianern eine zweiwöchige Rast einlegten. Kurz vor Weihnachten setzten sie ihre Reise nach Süden fort und erreichten schließlich den gewaltigen Mündungstrichter der Flüsse Paraná und Uruguay, der heute den Namen Río de la Plata trägt.

Am Nordufer des Río de la Plata endete der geographische Horizont der Europäer. Magellan und seine Gefährten durften daher hoffen, südlich davon den vermuteten Seeweg nach Westen zu finden. In den nächsten Monaten erkundeten sie jede Bucht und Flussmündung entlang der Küste südwärts, bis sie das harsche Klima und der anbrechende Winter Ende März zwangen, bei 49 Grad Süd innezuhalten. Magellan befahl seiner Flotte, in einem natürlichen Hafen zu überwintern – fünf lange Monate in extrem karger Umgebung, während derer der Generalkapitän einer Meuterei Herr werden und einen Schiffbruch verdauen musste. Dem Land, in dem er überwinterte, drückte er bis heute seinen Stempel auf, indem er den dort lebenden Menschen den Namen „Patagonier“ gab.

Im antarktischen Frühjahr 1520 setzten die Seefahrer ihre Suche fort. Und endlich war ihnen das Glück hold: Am 21. Oktober fanden sie bei 52 Grad Süd die Einfahrt in eine Meerenge. Aber diese entpuppte sich als Labyrinth von verästelten Wasserstraßen, und