The background features a detailed view of a ship's complex rigging system, including masts, ropes, and pulleys. Overlaid on this is a semi-transparent historical map with various geographical labels and decorative elements. The map includes text such as 'AMERICA', 'MARI', 'PACIFICUS', 'OCEANUS', 'ALTIOR', 'PARTES', '1600', 'Nova', 'Regina', and 'Infulae Sa'.

# ÁLVARO DE MENDAÑA

**Auf der Suche nach der Terra Australis Incognita**

Nach den Reiseberichten von 1567 und 1595 bearbeitet von

**Christoph Braumann**

*Für Moidi!*

# Inhalt

Vorwort

Abbildungen

1. Goldinseln in der Südsee
2. Aufbruch ins Unbekannte - November 1567
3. Das »spanische Meer«
4. Isla de Jesus - Jänner 1568
5. Terra Australis Incognita
6. Küste in Sicht - Februar 1568
7. Bahia de la Estrella - Februar 1568
8. Vorstoß ins Landesinnere - März 1568
9. Das Geschenk der Kannibalen - März 1568
10. Santa Ysabel - April 1568
11. Die erste Fahrt der Brigantine - April 1568
12. Guadalcanal - Mai 1568
13. Goldsucher - Mai 1568
14. Ein schrecklicher Vorfall - Mai 1568
15. Die zweite Fahrt der Brigantine - Mai 1568

16. Rachefeldzug – Juni 1568
17. Aufbruch nach Süden – Juni 1568
18. Die dritte Fahrt der Brigantine – Juli 1568
19. Schiffsreparaturen – Juli 1568
20. Ein grundsätzlicher Beschluss – August 1568
21. Abfahrt von San Cristoval – August 1568
22. Die Rückfahrt – September 1568
23. Der letzte Konquistador
24. Exkurs: Der Gouverneur der Magellanstraße
25. Eine zweite Chance
26. Reisevorbereitungen – Zweite Expedition, April 1595
27. Gott gebe uns eine gute Reise – Juni 1595
28. Las Marquesas de Mendoza – Juni 1595
29. Santa Cristina – Juli 1595
30. Murren an Bord – August 1595
31. Ein unbekanntes Land – September 1595
32. Malope – September 1595
33. Eine Ansiedlung wird gegründet – September 1595
34. Mendanas Kolonie – September 1595
35. Die Petition – September 1595
36. Der Adelantado geht an Land – September 1595

37. Feinde Gottes und des Königs – September 1595
38. Hinaus mit den Schurken – September 1595
39. Malope schickt Verpflegung – Oktober 1595
40. Tod den Verrätern – Oktober 1595
41. Der Mord an Malope – Oktober 1595
42. Der Tod des Adelantado – Oktober 1595
43. Das Strafgericht Gottes – Oktober 1595
44. Das Ende der Kolonie – November 1595
45. Fahrt der Verzweiflung – November 1595
46. Philippinen in Sicht – Jänner 1596
47. Ankunft in Manila – Februar 1596
48. Weshalb scheiterte Mendañas Kolonie?

Epilog I – Der Kolumbus des Südkontinents

Epilog II – Die Inseln des Salomo: Vom Mythos zur Realität

Anhang

Personenverzeichnis

Entdeckungen auf den Expeditionen von Álvaro de Mendaña

Literaturverzeichnis

*„Wir erblickten so viele Dörfer auf den umliegenden Hügeln, dass wir nur staunen konnten, denn in einer Entfernung von eineinhalb Leguas zählten wir über dreißig Siedlungen, mit zehn bis zwanzig Häusern und mehr. An den Hügelabhängen erstreckten sich Rodungen und Pflanzungen, äußerst ordentlich angelegt, die Dörfer waren von hohen Palmen umgeben. ... Das alles erfreute uns außerordentlich. Wir dankten Unserem Herrn, dass er uns ein so friedliches Land erblicken ließ....“*

*Samstag, 22. Mai 1568, Isla de Guadalcanal,*

***Relacion de Gomez Hernandez Catoira, dirigida al gobernador de Peru, Don Lope García de Castro.***

# Vorwort

Beim Begriff »Entdecker« drängen sich unweigerlich Namen wie Christoph Kolumbus, Vasco da Gama, Núñez de Balboa oder Ferdinand Magellan auf. Die Entdeckung Amerikas, der Weg nach Indien, die Entdeckung der Südsee und die Umrundung der Welt legten ohne Zweifel wichtige Grundlagen für die beispiellose Expansion der europäischen Mächte im 16. Jahrhundert. Neben diesen berühmten Namen trug aber eine ganze Reihe weiterer Seefahrer, Abenteurer und Glücksritter zu dieser Expansion bei; ihre Entdeckungen und ihre Berichte sind jedoch heute vielfach kaum mehr bekannt

Dies gilt im besonderen Maß für die spanischen Entdeckungsfahrten des 16. und 17. Jahrhunderts im pazifischen Ozean, die von Amerika aus unternommen wurden. Sie dienten einerseits zur Erkundung der Westküste der »Neuen Welt«, andererseits wollte man Routen zu bereits bekannten Zielen wie den Gewürzinseln oder den Philippinen finden. Ein spezielles Motiv prägte drei Expeditionen, die von Peru ausgesandt wurden – nämlich die Suche nach der »*Terra Australis Incognita*«, dem großen unbekanntem Südländ: Denn die Kartographen des 16. Jahrhunderts vermuteten in den südlichen Breiten des pazifischen Ozeans einen ausgedehnten Südkontinent. Die ersten beiden dieser Unternehmungen in den Jahren 1567 und 1595 standen unter dem Kommando von Álvaro de Mendaña y Neyra. Die dritte Expedition leitete Pedro Fernández de Quirós, als »Erster Steuermann« schon an der zweiten Reise von Mendaña beteiligt.

Die erhaltenen Reiseberichte über diese Fahrten sind geprägt von Abenteuerertum und Gottesfurcht, beschreiben den Kontakt mit fremdartigen Kulturen genauso wie den Kampf ums tägliche Überleben und spannen sich von hochfliegenden Träumen bis zu tragischem Scheitern.

Der Schwerpunkt des vorliegenden Werkes gilt den beiden Expeditionen von Álvaro de Mendaña y Neyra in den Jahren 1567 - 1569 und 1595 - 1596. Die großen seefahrerischen Leistungen, die abenteuerliche Entdeckung der »Inseln des Salomo« in der Südsee, aber auch die Entbehrungen und menschlichen Tragödien beim Versuch der Kolonisierung dieser Inseln verdienen es, wieder in Erinnerung gerufen zu werden.

Durch umfangreiche Wiedergabe der Originalberichte soll die historische Realität authentisch wiederaufleben. Doch zugleich soll die Darstellung gut lesbar sein, was bei der Übersetzung der Originalberichte ins Deutsche eine maßgebliche Leitlinie bildete. Dieser Zielsetzung dienen auch die Zusammenfassungen, Erläuterungen und Kommentare zum historischen Hintergrund der Geschehnisse.

Eine ergänzende Zusammenfassung der Entdeckungsreise von Pedro Fernández de Quirós in den Jahren 1605 bis 1607 auf der Suche nach dem großen Südkontinent sowie ein abschließender Überblick über die spätere Suche europäischer Seemächte nach den »Inseln des Salomo« bettet die Fahrten von Álvaro de Mendaña y Neyra und seine Entdeckungen in einen breiteren historischen Kontext ein.

# Abbildungen



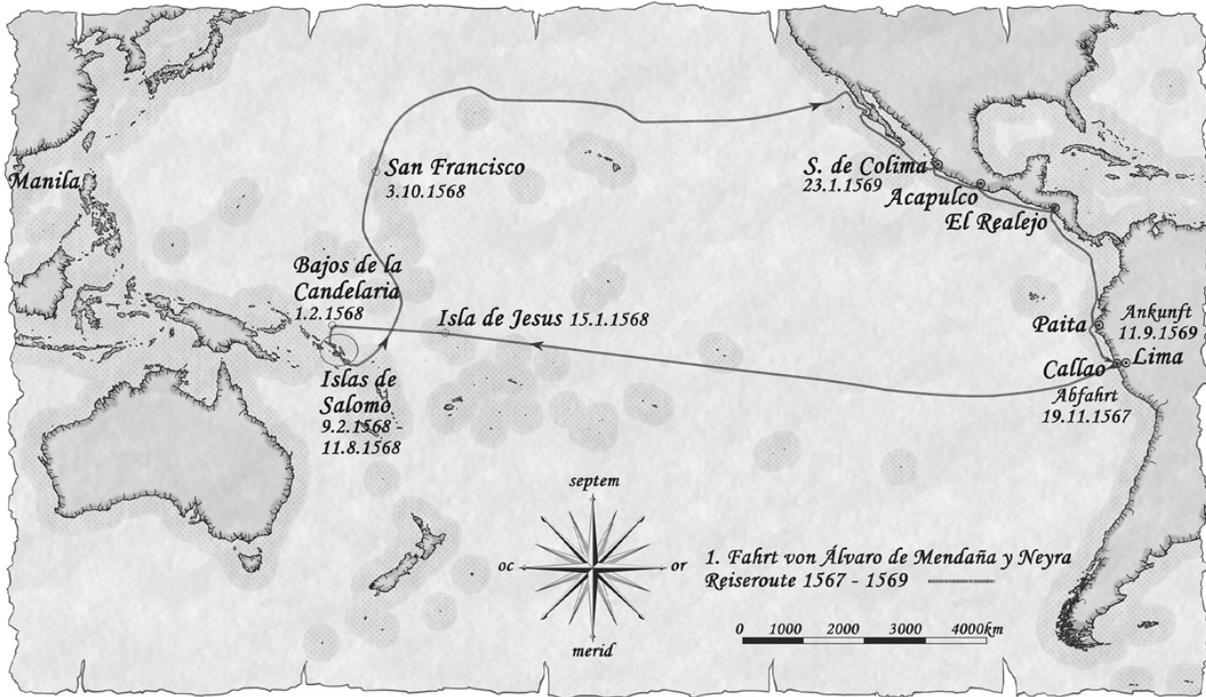
**Álvaro de Mendaña y Neyra (1542 - 1595),  
Entdecker und Konquistador**

Aus: Historia de la Marina Real Española: Tomo II.  
Madrid, 1854



»Maris Pacifici vulgo Mar del Zur« mit Darstellung des unbekanntes Südkontinents und der Inseln des Salomo (J. Metellus, 1598)

Gerhard Mercator, Atlas Minor  
Foto: ÖNB, Wien



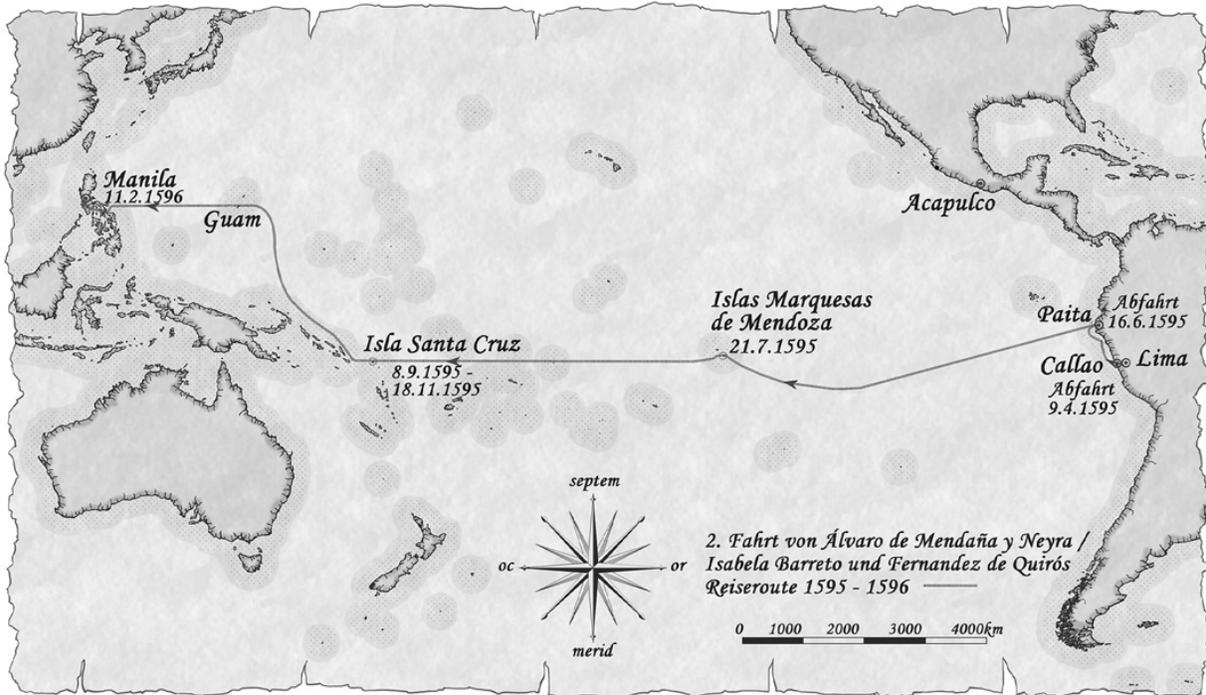
**Fahrtroute der ersten Expedition von Álvaro de Mendaña y Neyra  
in den Jahren 1567 bis 1569**

Grafik: Ruth Jahn



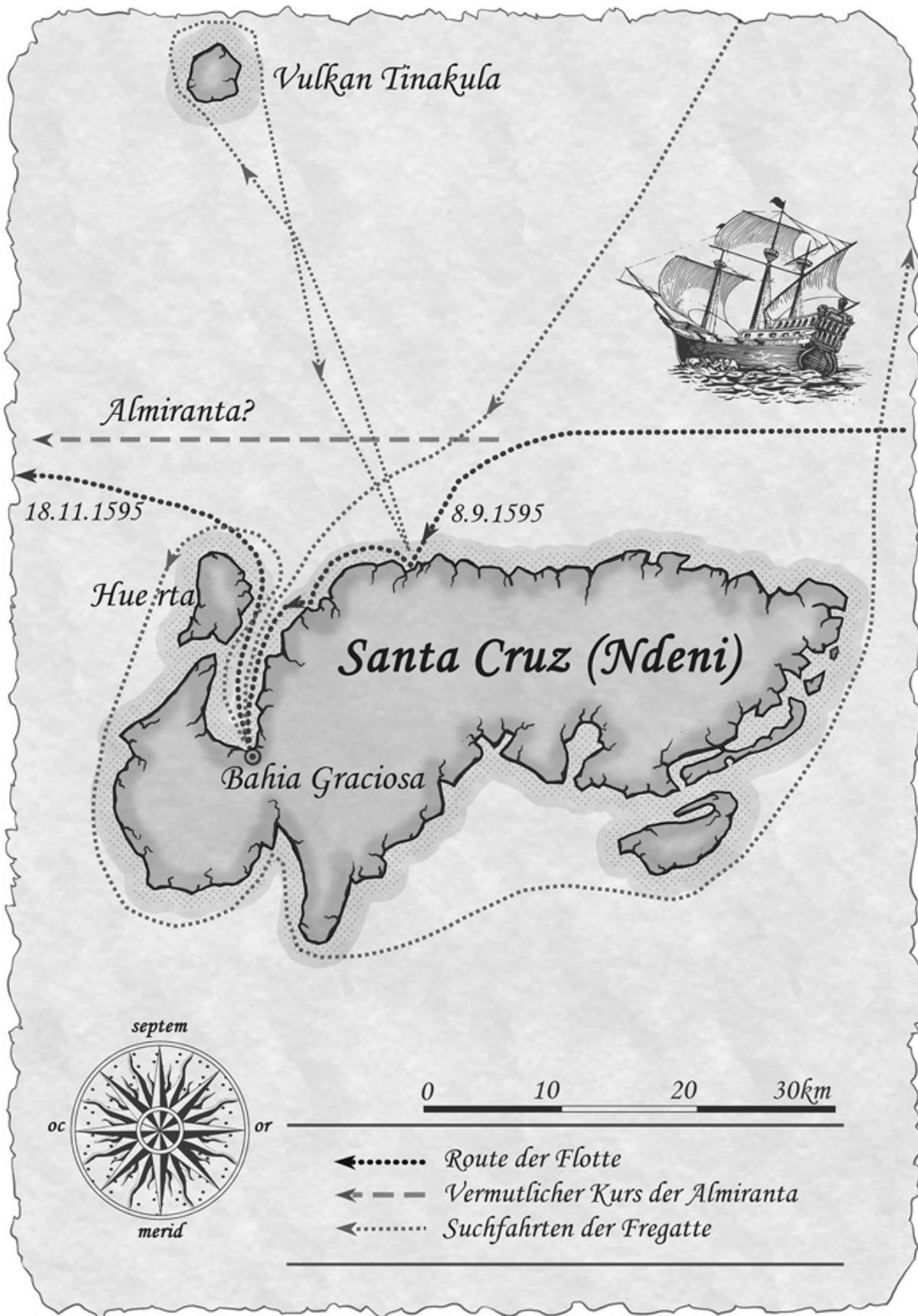
**Aufenthaltsorte der Flotte von Álvaro de Mendaña y Neyra auf den  
 »Inseln des  
 Salomo« 1568 mit den Erkundungsfahrten der Brigantine**

Grafik: Ruth Jahn



**Fahrtroute der zweiten Expedition von Álvaro de Mendaña y Neyra  
in den Jahren 1595 bis 1596**

Grafik: Ruth Jahn



Vulkan Tinakula



Almiranta?

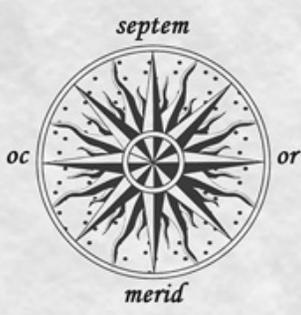
18.11.1595

8.9.1595

Hue rta

Santa Cruz (Ndeni)

Bahia Graciosa

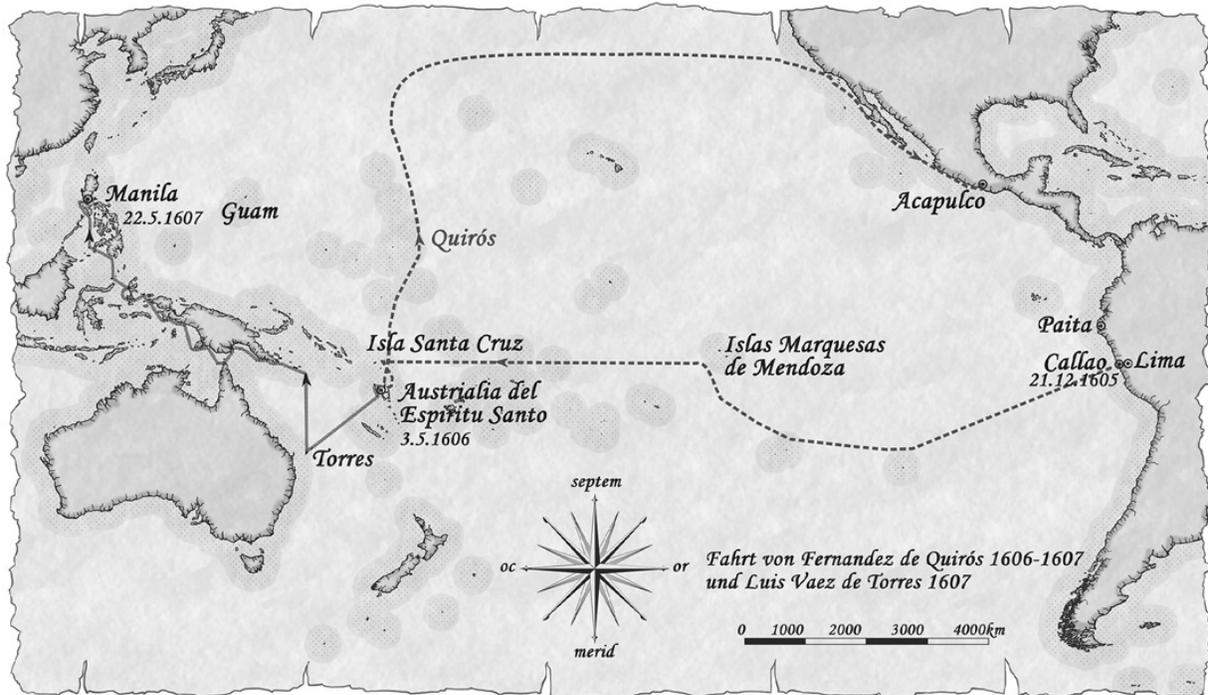


0 10 20 30km

- ←..... Route der Flotte
- ←- - - Vermutlicher Kurs der Almiranta
- ←..... Suchfahrten der Fregatte

## Die Insel Santa Cruz mit der Koloniegründung von Gouverneur Mendaña in der Bahia Graciosa

Grafik: Ruth Jahn



**Fahrtroute der Expedition von Pedro Fernández de Quirós in den Jahren 1605 bis 1607 und Route von Luis Vaez de Torres nach Manila**

Grafik: Ruth Jahn

# 1. Goldinseln in der Südsee

Es gibt Momente im Leben, die das Schicksal eines Menschen entscheiden. Sie bestimmen über Erfolg oder Misserfolg, Glück oder Unglück, Triumph oder Vergessen. Für Álvaro de Mendaña y Neyra, Sohn eines Landadelsgeschlechts aus dem kleinen Ort Congosto in der nordwestspanischen Provinz Bierzo, war der 27. April 1574 ein solcher Moment. An diesem Tag unterzeichnete König Philipp II. von Spanien einen Vertrag, der Álvaro de Mendaña das Recht zur Eroberung und Kolonisierung der Inseln im Südmeer verlieh, die er sechs Jahre zuvor entdeckt hatte. Als ihn der König wenig später, am 20. August 1574, überdies zum »*Adelantado*« ernannte, zum Gouverneur über die von ihm zu erobernden Gebiete, sah Álvaro de Mendaña sich schon in eine Reihe mit Entdeckern und Konquistadoren wie Cristobal Colon, Hernán Cortés oder Francisco Pizarro aufgerückt. Diesen berühmten Männern hoffte er es gleichzutun, neue Länder für Spanien zu erobern und Reichtum und Ehre für sich selbst zu gewinnen.

Knappe zehn Jahre vor diesem großen Tag, im Oktober 1564, war er im Alter von 22 Jahren in Begleitung seines Onkels, Don Lope García de Castro, nach Peru gekommen. De Castro - zuvor Mitglied der obersten spanischen Kolonialbehörde, des »*Consejo de Indias*« - war zum neuen Gouverneur des Vizekönigreichs Peru ernannt worden. Noch nicht einmal drei Jahrzehnte lag die Eroberung des Inkareichs durch die Spanier unter Francisco Pizarro zurück, und die neue spanische Kolonie Peru stellte für einen unternehmenden jungen Mann ein Land der grenzenlosen Möglichkeiten dar. Der junge Álvaro versprach sich daher

zweifellos beste Voraussetzungen, um hier sein Glück zu machen.

Wann er das erste Mal von den indianischen Legenden hörte, die von großen Inseln im westlichen Ozean mit reichen Vorkommen an Gold und Silber erzählten, ist unbekannt. Die Bewohner der Küstenregionen von Peru hatten auf ihren großen Balsafloßen mit quadratischen Segeln seit Langem ausgedehnte Seefahrten unternommen; sie unterhielten regelmäßige Handelsverbindungen bis Mittelamerika. Daher wurden die indianischen Erzählungen von diesen Inseln im *Mar del Sur*, wie die Spanier den westlichen Ozean nannten, nicht als Erfindung abgetan. Die durch »*quipus*« in der einzigartigen Knotenschrift der Inkas untermauerten Überlieferungen sagten, dass erst drei Generationen zuvor der Inkaherrscher *Tupac Yupanqi* die Nordwestküste Perus um die Hafenstadt Tumbes erobert hatte. Dort hätte er von Händlern, die mit ihren Balsafloßen über das Meer aus Westen gekommen waren, von zwei dichtbevölkerten Inseln namens »*Avachumbi*« und »*Ninachumbi*« vernommen. *Tupac Yupanqi* sah darin eine Gelegenheit für weitere Eroberungen und ließ eine große Flotte aus besegelten Balsafloßen bauen. Mit angeblich 20.000 Mann machte er sich auf die Reise über das Westmeer und kam ein Jahr später wohlbehalten zurück, nachdem er die beiden Inseln tatsächlich erreicht hatte. Wie die Überlieferung berichtete, hätte er von dort dunkelhäutige Menschen mitgebracht, eine Menge Gold, einen Stuhl aus Messing sowie Fell und Unterkiefer von einer Art Pferd.

Diese Erzählungen weckten großes Interesse bei den spanischen Seefahrern. Bereits um 1550 war die Rede davon, dass ein Kapitän namens Gomez de Solis vom damaligen Vizekönig Antonio de Mendoza mit der Entdeckung dieser Inseln beauftragt werden sollte. Im Jahr 1565 berichtete Gouverneur Don Lope García de Castro dann selbst in einem Schreiben an den spanischen König

Philipp II. von Expeditionsplänen eines gewissen Pedro de Ahedo: Dieser wollte sich aufmachen, um im Westen vor der Küste gelegene Inseln zu entdecken, die man »Islas de Salomon« nenne. Aufgrund von Gerüchten über eine geplante Meuterei von kriminellen Elementen unter der Mannschaft habe er als Gouverneur aber im letzten Moment die Zustimmung zur Entdeckungsfahrt versagt.

Der Name »Inseln des Salomo« für die sagenhaften Gold- und Silberinseln sollte dabei an die biblische Erzählung von König Salomo anknüpfen, der auf dem Weg über das Rote Meer mit Hilfe der Phönizier Schiffsladungen voll Gold aus einem Land namens »Ophir« geholt hatte. Zwar waren die Portugiesen auf ihren Entdeckungsfahrten im Indischen Ozean nirgends auf ein derartiges Goldland gestoßen, doch nun träumten spanische Glücksritter davon, dieses Land Ophir in der Südsee zu finden.

Die Gerüchte über die reichen Inseln im Pazifik faszinierten in Peru aber auch gelehrte Männer. Einer davon war Pedro Sarmiento de Gamboa, geboren um 1532 in der galizischen Stadt Pontevedra in Nordspanien, der in seiner Jugend Latein, Mathematik, Kosmologie und antike Literatur studiert hatte. Mehrere Jahre diente er in der spanischen Armee und hatte bei Kriegszügen in Italien und Flandern militärische Erfahrungen gesammelt, bevor er sich in die Neue Welt aufmachte. Auf dem Weg über Mexiko und Guatemala war er im Jahr 1557 nach Peru gelangt. Als Universalgelehrter der Renaissance, zugleich aber auch erfahrener Soldat, gewann er dort Zugang zu den Spitzen der spanischen Kolonialgesellschaft. Auf der anderen Seite hatte ihn seit seinem Aufenthalt in Mexiko die »Heilige Inquisition« der katholischen Kirche im Visier, die ihn wegen seiner astrologischen Kenntnisse der »schwarzen Magie« verdächtigte.

Pedro Sarmiento unternahm Reisen durch Peru und eignete sich dabei Kenntnisse über die Geschichte der Inkas an. Daneben erwarb er auf Seefahrten entlang der Küste

nautische Fähigkeiten. Verständlich, dass er sich auch mit den indianischen Berichten über die Inseln im Südmeer auseinandersetzte. Aus seinem eigenen Studium antiker Schriften wie dem Werk von Ptolemäus glaubte er an die Existenz eines großen Südkontinents. Deshalb kam er zur Auffassung, dass die indianischen Legenden über die Existenz von Inseln im *Mar del Sur* auf Realität beruhen müssten, da gerade sie auf eine benachbarte Landmasse hindeuteten. Sarmiento äußerte sogar genaue Vorstellungen, wonach man von Callao aus, dem Hafen der Hauptstadt Lima, der sogenannten »Stadt der Könige«, auf westsüdwestlichem Kurs nach etwa 600 Leguas auf das Südland stoßen sollte [bei der peruanischen *Legua* von rund 5,5 km entsprach dies etwa 3.300 Kilometer Entfernung von der peruanischen Küste]. Es wäre durchaus denkbar, dass ihm bereits aus Europa Kartendarstellungen des Südkontinents als Grundlage für diese Annahmen bekannt gewesen sein könnten.

Denn auch die Kunde über die großen Inseln vor der Küste Südamerikas war offenbar bis Europa gedrungen. Denn der Kartograph Gerard Mercator stellte 1569 auf seiner Weltkarte mit dem Titel »*Nova et aucta orbis terrae descriptio ad usum navigantium*« etwa in der genannten Position eine Gruppe von drei Inseln dar, die er mit einer eigenen Beschreibung versah:

*»Irgendwo weiter draußen im Meer, auf der Breite des Hafens Hacari [Acari an der Küste von Peru auf einer südlichen Breite von 15° 25'] so behaupten manche Indios und Christen, seien große Inseln, nach allgemeiner Ansicht reich an Gold.«*

Pedro Sarmiento gelang es jedenfalls, Gouverneur Don Lope García de Castro für die Aussendung einer Expedition zur Suche nach den erhofften Goldinseln und dem Südkontinent zu gewinnen. Der Gouverneur ließ im Mai 1567 im Hafen von Callao zwei mit Kanonen bewaffnete Galeonen für eine Entdeckungsfahrt ausrüsten und Seeleute

sowie Soldaten dafür anheuern. Das größere der beiden Segelschiffe von etwa 300 *toneladas* Ladekapazität [etwas weniger als 300 metrische Tonnen] wurde »*Los Reyes*« benannt, das kleinere mit 200 *toneladas* erhielt den Namen »*Todos los Santos*.« Zum Bau einer kleinen Brigantine für Erkundungsfahrten in unbekanntem Gewässern wurden vorgefertigte Rumpfteile an Bord verladen. Die beiden Schiffe nahmen Verpflegung und Wasser für eine Fahrt von mehreren Monaten an Bord. Denn länger sollte es nicht dauern, um die von Sarmiento angenommene Entfernung von 600 *Leguas* bis zu den unbekanntem Inseln im Westen zu bewältigen und die Kunde von den Entdeckungen zurück nach Peru zu bringen.

Die geplante Entdeckungsfahrt von Peru aus in die Weiten des pazifischen Ozeans weckte große Erwartungen. Daher erregte die Entscheidung von Gouverneur Don Lope García de Castro, den Oberbefehl über die Expedition als »*General*« nicht Pedro Sarmiento de Gamboa, sondern seinem unerfahrenen jungen Neffen Álvaro de Mendaña y Neyra zu übertragen, beträchtliches Aufsehen. Ob Don Lope damit seinen eigenen Einfluss bei diesem so prestigeträchtigen Unternehmen sicherstellen wollte oder einem Vorschlag Pedro Sarmientos folgte, wie dieser später behauptete – jedenfalls sollte diese Entscheidung Álvaro de Mendañas weiteren Lebensweg bestimmen.

Sarmiento erhielt die Position des Kapitäns auf der *Los Reyes*, dem Flaggschiff der kleinen Flotte und deshalb »*Capitana*« benannt. Zum Kapitän der *Todos Santos*, dem zweiten Schiff und deshalb als »*Almiranta*« bezeichnet, wurde Pedro de Ortega aus Guadalcanal in der spanischen Provinz Valencia ernannt. Ortega erhielt zudem als *Maestre de Campo* (Feldmeister) das Kommando über das Kontingent an Soldaten. Für die wichtige Position des *Piloto Mayor*, also des Ersten Steuermanns der kleinen Flotte, wurde Hernan Gallego angeheuert, ein erfahrener Navigator, der bereits eine Reihe von Fahrten auf dem

Pazifik nach Neuspanien und bis Chile unternommen hatte. Hernandez Gomez Catoira wurde vom Gouverneur zum Zahlmeister der Flotte - zuständig für die Verwaltung von Ausrüstung und Vorräten - und außerdem zum offiziellen Chronisten der Expedition bestimmt. Allerdings wurden auch von Álvaro de Mendaña selbst, von Pedro Sarmiento und von Hernan Gallego Berichte über die Reise verfasst. Da es ein erklärtes Ziel des Unternehmens war, die heidnische Bevölkerung in den zu entdeckenden Ländern zum christlichen Glauben zu bekehren, kamen auch vier Franziskanermönche mit auf die Reise. Die Expedition umfasste schließlich an die 160 Personen. Fast die Hälfte davon waren Soldaten, der Rest hauptsächlich Seeleute. Außerdem wurde eine Anzahl von schwarzen Sklaven für schwere Arbeiten an Bord genommen. Dass sich unter der Besatzung auch ein gewisser »sozialer Bodensatz« befunden haben dürfte, war aus Sicht der Kolonialverwaltung nicht unwillkommen, bekam man auf diese Weise doch unliebsame Elemente aus dem Land.

## 2. Aufbruch ins Unbekannte - November 1567

Rund ein halbes Jahr dauerte es, bis die Vorbereitungen für die Reise abgeschlossen waren und General Álvaro de Mendaña im November 1567 den Befehl zum Auslaufen geben konnte:

*›Wie Eurer Majestät bekannt ist, legten wir im Hafen von Callao am Mittwoch, dem 19. November 1567 um vier Uhr nachmittags ab.<sup>1</sup> Wir setzten Segel und suchten gegen den Wind anzukreuzen, aber es gelang uns nicht, die Hafengebucht zu verlassen und an diesem Tag voranzukommen. Erst am Donnerstag, dem 20. November, konnten wir aus Callao, dem Hafen der Stadt der Könige auslaufen und einen Kurs Westsüdwest setzen. Unser Erster Navigator, Hernan Gallego, wird Eurer Majestät einen eigenen Bericht über den Kurs, die erreichten Breiten und alle wichtigen Belange der Navigation auf unserer Seefahrt vorlegen; daher will ich diese hier nicht näher ausführen.‹*

Nicht nur das Auslaufen zur Entdeckungsfahrt gestaltete sich schwierig, sondern es schwelten an Bord der *Capitana* auch von vornherein Probleme. Die Tatsache, dass Pedro Sarmiento de Gamboa dem jüngeren und unerfahrenen Álvaro de Mendaña unterstellt war, bildete unausweichlich einen Nährboden für Konflikte. Sowohl aufgrund seiner Bildung als auch seiner Kenntnisse in militärischen und navigatorischen Belangen sah sich Sarmiento seinem »General« Mendaña zweifellos überlegen. Der erste Konflikt bahnte sich bereits weniger als zehn Tage nach dem Auslaufen, am 28. November, an: Die Flotte befand sich erst auf einer südlichen Breite von 15<sup>1/2</sup> Grad, als Hernan

Gallego eine Kursänderung in Richtung Westen anordnete. Dies stand klar im Gegensatz zu Sarmientos Absicht, bis auf eine südliche Breite von 23° zu segeln, wo man nach seinen Annahmen auf Land treffen sollte. Er erhob deshalb erzürnt bei Mendaña Einspruch und forderte, wieder auf Kurs Westsüdwest zu gehen, da man sonst die geplanten Entdeckungen verfehlen würde. General Mendaña stellte sich jedoch auf die Seite von Gallego und bestätigte den Kurswechsel.

Ein möglicher Grund dafür findet sich im Reisebericht von Hernan Gallego: Dieser erwähnte nämlich, dass der Präsident der *cancillaria*, der obersten Kolonialbehörde in Lima, darauf hingewiesen hätte, dass sich auf 15° südlicher Breite 600 *Leguas* von Peru entfernt »viele reiche Inseln« befänden. [Auch die von Mercator dargestellte Inselgruppe lag im Übrigen auf dieser Breite]. Daher hofften Gallego und Mendaña vermutlich, mit einem nun nach Westen gerichteten Kurs genau auf diese »Goldinseln« zu treffen.

Doch auch andere Vorfälle führten zu Aufregung an Bord:

*»Am Sonntag, dem 30. November, stieß die Capitana bei Tagesanbruch zum Schrecken der Besatzung mit einem schlafenden Wal zusammen. An diesem Tag gerieten wir auch in den ersten schweren Wolkenbruch, nachdem es vorher nur einige leichte Regenschauer gab.«*

Sechs Tage nach der umstrittenen Kursänderung, am 4. Dezember, meinten einige Soldaten, an Backbord im Süden Land gesichtet zu haben. Sarmiento schloss sich ihrer Meinung an und drängte Mendaña neuerlich, Kurs in diese Richtung zu nehmen. Doch der General lehnte dies ebenso wie Gallego erneut ab. Nach ihrer Auffassung ließ sich an Backbord nur eine schwarze Wolkenbank erkennen, und die hohe Dünung aus Süden erachtete Gallego als ein weiteres Indiz für offenes Meer in dieser Richtung. [Tatsächlich findet sich in dieser Position auch weitem keinerlei Land; doch hätte man Sarmientos ursprünglich vorgesehenen Kurs nach Westsüdwest beibehalten, wäre man möglicherweise auf die

noch unbekannte Osterinsel auf 27° südlicher Breite gestoßen!]. Pedro Sarmiento unterstellte dem Ersten Steuermann nun, er wolle – sei es aus Angst vor dem Unbekannten, sei aus Gier nach Handelsprofiten – direkt in Richtung Philippinen segeln.

Immerhin hatte Álvaro de Mendaña in diesem ersten Machtkampf die Oberhand behalten. In den folgenden Wochen machten die beiden Schiffe vor dem Wind gute Fahrt nach Westen. Dies heißt nicht, dass es keine kritischen Situationen gegeben hätte, wie Mendaña berichtete:

*»Am Donnerstag, dem 1. Jänner 1568 – wir hatten mittlerweile von 15<sup>3/4</sup> Grad südlicher Breite auf 6 Grad gesteuert – saß ich nach Einbruch der Dunkelheit gerade mit Hernan Gallego an der Reling nahe dem Schiffsheck, als wir ein Klatschen im Wasser hörten. Hernan Gallego erhob die Stimme und rief: »Mann über Bord!« So wie wir hinunterblickten, sahen wir einen Mann, der um Hilfe schrie. Ich erkannte ihn als einen Mestizen, den Sohn von Pedro de Cevallos, Begleiter von Mateo Pinedo. Wir warfen ihm Leinen zu, aber er war nicht imstande, sie zu fangen. Darauf machten wir einen Hühnerkäfig los, der außen am Heck hing, und warfen ihm diesen zu, in der Hoffnung, dass er sich damit über Wasser halten könnte. Aber er konnte ihn nicht ausmachen, weil es nicht mehr hell genug war. Zu seinem Glück wehte fast kein Wind, die See war ruhig, und das Schiff machte wenig Fahrt. Hernan Gallego suchte das Schiff zu wenden, aber der Wind war so schwach, dass es dem Ruder nicht folgte. Da befahl er die Segel zu reffen. Wir riefen dem Jungen Mut zu, und er gab auch Antwort, aber seine Stimme ließ darauf schließen, dass er schon sehr erschöpft war. Mittlerweile hatte die Almiranta aufgeholt, und wir forderten sie auf, ihn zu bergen, aber auch sie war dazu nicht imstande. Während wir in der Dunkelheit begedreht lagen, trieb die Almiranta so nahe an uns heran, dass wir schon fürchteten, sie würde unseren Bugspriet*

rammen. Nur durch Gottes Hilfe passierte sie uns ohne Schaden.

Als sie vorbei war, riefen wir wieder nach dem Jungen, doch es kam keine Antwort mehr. Wir befürchteten schon, er sei ertrunken, und ich gebot, ihn der Obhut unserer Lieben Frau zu empfehlen. Trotzdem riefen wir ihn nochmals an, und da antwortete er zu unserer Freude wieder ganz schwach. Da er offensichtlich das Schiff aus eigenen Kräften nicht mehr erreichen konnte, sprangen nun zwei Matrosen – Domingo Hernandez Gallego und Juan Rodriguez Mendez – über Bord. Wir warfen einen hölzernen Lukendeckel an einer Lotleine in die See, den Juan Rodriguez mitzog. Die Matrosen schwammen unter ständigem Rufen los, um ihn ausfindig zu machen. Nachdem sie ihn erreicht hatten, hoben sie ihn auf den Lukendeckel, da er schon stundenlang im Wasser trieb und ermüdet vom Schwimmen war. Vom Schiff aus holte Juan Enriquez die Leine vorsichtig ein, damit sie nicht riss, und brachte den Jungen so wieder an Bord. Es ist mein fester Glaube, dass Unsere Liebe Frau ihn auf wunderbare Weise gerettet hat, weil wir ihn Ihrer Obhut empfohlen hatten. Einige aus der Mannschaft bestätigten, sie hätten ein Licht wie von einer Kerze über der Stelle erblickt, als er auf die Rufe antwortete. Auch er selbst meinte nach der Rückkehr an Bord, dass er über sich ein Licht gesehen hätte.

Am Donnerstag, dem 8 Jänner, fiel ein weiterer Seemann namens Juan Rodriguez über Bord. Dank Gottes Güte hing eine Leine vom Heck, an die er sich noch klammern konnte. Wäre ihm das nicht gelungen, so hätte ihm große Gefahr gedroht, da eine steife Brise wehte.

Am Mittwoch, dem 14. dieses Monats, gerieten wir bei Anbruch der Nacht in schwere Wolkenbrüche und so starke Sturmböen aus Ost und Nordwest, dass wir die Segel einholen mussten. Sie dauerten zwar nur kurze Zeit, doch in der Nacht erlebten wir zum ersten Mal auf unserer Reise ein Unwetter mit Blitz und Donner.<

Am Donnerstag, dem 15. Jänner 1568 war die kleine Flotte bereits fast zwei Monate auf See und befand sich nach Schätzung des Ersten Steuermanns etwa 1.400 *Leguas* (also rund 7.000 Kilometer) westlich von Peru. Kurz nach neun Uhr morgens sichtete ein Schiffsjunge namens Trejo vom Ausguck aus Land an Steuerbord. Ohne daraus großes Aufheben zu machen, kletterte der Junge herunter und meldete dem General seine Entdeckung. Dieser benachrichtigte Hernan Gallego, der sofort einen Matrosen in den Mastkorb klettern ließ. Bald darauf drängte sich die ganze Mannschaft an der Reling der *Capitana*, um einen Blick auf das Land zu erhaschen. Pedro Sarmiento vermutete voreilig, es könne sich um einen der Vulkane handeln, die vor der Küste von Neuguinea hohe Inseln bildeten. Aber bald erkannte man, dass nur eine kleine Insel vor ihnen lag. Hernan Gallego wollte sich der Insel gar nicht weiter nähern; so klein und flach wie sie war, hielt er sie von vornherein für wasserlos. Doch der General wünschte sie unbedingt anzulaufen:

*›Es war gerade Mittagszeit, und wir setzten uns zum Essen. Nach dem Essen fragte Hernan Gallego nochmals, ob ich wirklich auf der Insel landen wolle. Da ich bemerkte, dass er auf meine erste Anweisung hin noch gar nicht Kurs auf die Insel gesetzt hatte, betonte ich, dass dies mein ausdrücklicher Wille sei. Ich wäre nicht gekommen, um Handel zu treiben, sondern um neue Länder zu entdecken. Auch wenn sie nur ein Sandhügel sei, im Auftrag Ihrer Majestät müssten wir über sie berichten, weil das der Zweck unserer Reise wäre.<sup>2</sup>*

*Da gab er endlich Befehl, Richtung Osten zu steuern und die Insel anzulaufen, die inzwischen bereits hinter uns lag. So hielten wir gegen den Willen des Ersten Steuermanns auf die Insel zu; er vertrat die Auffassung, sie sei unbewohnt, und wir könnten in der Nähe vielleicht größere Inseln zum Landen finden. Als wir näherkamen, wurde deutlich, dass*

die kleine Insel nicht mehr als 6 Leguas Umfang haben konnte. Sie war dicht bestanden mit palmenartigen Bäumen. Im Norden erstreckte sich ein Riff eine viertel Legua ins Meer hinaus; im Süden befand sich ein kleineres Riff. An der Westseite lag ein langgestreckter Sandstrand, mit mehreren vorgelagerten Riffen. Die Ostseite konnten wir aufgrund widriger Windverhältnisse nicht in Augenschein nehmen. Von See aus gesehen hat die Insel eine Form wie zwei Galeeren, mit einer Baumgruppe in der Mitte, die wie eine Flotte von Schiffen wirkt. In einer Entfernung von weniger als einer halben Legua von der Insel befahl der Steuermann die Segel zu reffen, bis unser zweites Schiff näher kam, wobei sich noch kein Grund unter dem Kiel finden ließ.

Kurz nach dem Einholen der Segel rief der Matrose im Ausguck, dass er Kanus sähe, die sich näherten. Andere, die in den Ausguck kletterten, hielten sie für Felsen, an denen die Wellen brächen. Der erste Matrose kletterte wieder hinauf und meinte, wenn dies Felsen wären, müsste sich das Wasser deutlicher an ihnen brechen; tatsächlich würden sie sich aber auf den Wellen heben und senken. Wir konnten bald erkennen, dass es sich wirklich um Kanus mit Menschen handelte, die sich näherten. Ich befahl unseren Männern herunterzukommen, aber ich erlaubte ihnen entgegen ihrem Wunsch nicht, sich zu bewaffnen. Ich hielt es für unnötig, da auf der Insel nicht viele Menschen leben konnten. Notfalls könnten wir sie mit Stöcken vertreiben, wenn sie zu nahe kämen, alle müssten daher Ruhe bewahren.

Wir beobachteten, wie sich die Eingeborenen in ihren kleinen Kanus näherten, ein Mann in jedem. Vom Schiff aus konnten wir sieben oder acht Eingeborene in sieben Kanus zählen. Zwei ruderten an den Strand zurück, die anderen fünf hielten auf das Schiff zu, um es in Augenschein zu nehmen. Aber sobald sie in Bogenschussweite waren, oder sogar etwas vorher, hoben sie die Paddel und drehten mit

*lauten Rufen wieder ab. Da gab ich Befehl, ihnen Signale mit einem weißen Tuch zu geben, um sie zur Rückkehr zu bewegen, was aber ohne Erfolg blieb. Doch nachdem sie wieder am Strand gelandet waren, machten sie Zeichen mit weißen Gegenständen, die sie am Strand ablegten. Wenn es nicht schon spät gewesen wäre, hätten wir noch das Boot zu Wasser gelassen. Aber wir mussten dies ebenso wie die Suche nach einem Ankerplatz für die Schiffe bis zum nächsten Morgen aufschieben. Es waren 57 Tage vom Auslaufen in Callao bis zur Ankunft bei dieser Insel vergangen, und die ganze Zeit hatten wir günstige Winde und eine ruhige See.<*

---

- <sup>1</sup> Narrative of Mendaña. In: The discovery of the Solomon islands by Alvaro de Mendaña in 1568. Translated from the original Spanish manuscripts. Edited, with Introduction and Notes by Lord Amherst of Hackney and Basil Thompson. Vol I. London, Hakluyt Society 1901. S. 95 ff.
- <sup>2</sup> Narrative of Mendaña. In: The discovery of the Solomon islands .... S. 100 ff.

### 3. Das »spanische Meer«

Als Álvaro de Mendaña 1567 zu seiner Fahrt über den pazifischen Ozean aufbrach, war dieses Meer den Europäern erst seit etwa fünf Jahrzehnten bekannt. Bis zum Ende des 15. Jahrhunderts hatten im europäischen Weltbild weder Amerika noch der - mehr als ein Drittel der Erdoberfläche umspannende - pazifische Ozean existiert. Vielmehr waren im 15. Jahrhundert Kartographen wie der Florentiner Paolo dal Pozzo Toscanelli der Meinung (aufgrund irriger Interpretation der Ermittlung des Erdumfangs durch die antiken Geographen und einer Überschätzung der Ausdehnung Asiens), dass die Entfernung von Europa bis Indien oder China über den Atlantik nur etwa 5.000 Seemeilen betragen dürfte. Deshalb wollte Christoph Kolumbus im Jahr 1492 diese Länder auf dem vermeintlich kürzeren Weg nach Westen ansteuern. Als er auf unbekannte Inseln stieß, hielt er diese vorerst für einen Vorposten Asiens.

Nachfolgende Expeditionen ließen jedoch bald erkennen, dass sich eine unbekannte neue Landmasse der Fahrt nach Westen in den Weg legte: Schon 1502 prägte der italienische Entdeckungsreisende in Diensten Portugals, Amerigo Vespucci, dafür den Begriff »*Mundus Novus*« - die »Neue Welt«. Auf seiner Weltkarte von 1507 stellte der deutsche Kartograph Martin Waldseemüller dann erstmals einen neuen Kontinent jenseits des Atlantiks dar, den er nach Amerigo Vespucci »*America*« benannte. Westlich dieses Kontinents erstreckte sich auf seiner Karte ein namenloser Ozean bis Asien. Erst sechs Jahre später - im Jahr 1513 - sichtete der spanische Abenteurer Vasco Nuñez

de Balboa nach Überquerung der Landenge von Panama dieses Meer; er benannte es »*Mar del Sur*«, das »Südmeer«, und nahm es für Spanien feierlich in Besitz. Damit war der neue Ozean zugleich auch auf der »politischen Weltkarte« angekommen.

Die Grundlage für Balboas »Inbesitznahme« bildete die Aufteilung der Welt zwischen Spanien und Portugal im Jahr 1493: In der päpstlichen Bulle »*Inter caetera*« hatte Papst Alexander IV. damals durch eine Trennungslinie von Pol zu Pol 100 *Leguas* (das entspricht etwa 480 km) westlich der Kapverdischen Inseln die Einflussphären zwischen Portugal und Spanien aufgeteilt. Dies sollte Auseinandersetzungen zwischen den beiden christlichen Mächten bei der Erkundung, Kolonisierung und Christianisierung neu entdeckter Gebiete unterbinden. Alle zu entdeckenden Inseln und Festländer westlich dieser Trennlinie hatte der Papst den »katholischen Königen« Isabella und Ferdinand von Kastilien, Leon und Aragon und deren Erben zugesprochen. Die Gebiete östlich dieser Linie dagegen waren Portugal zuerkannt worden. Im Jahr 1494 wurde diese Trennlinie von Spanien und Portugal im Vertrag von Tordesillas auch staatsrechtlich verankert, nunmehr 370 *Leguas* (rund 1800 km) westlich der Kapverdischen Inseln.

Diese Ausgangslage war ausschlaggebend dafür, dass die Portugiesen einen Seeweg um Afrika nach Osten zu finden trachteten. Im Jahr 1498 gelangte der Portugiese Vasco da Gama nach Indien; schon 1512 erreichte die erste portugiesische Flotte die Gewürzinseln, die Molukken in Südostasien. In der Folge brachte die Einfuhr von Zimt, Muskatnüssen und Gewürznelken nach Europa dem kleinen Portugal ungeahnten Reichtum.

Dass die Erschließung des Seewegs nach Osten den Portugiesen derartige Erfolge bescherte, war Spanien ein Dorn im Auge, besonders deshalb, weil nach Ansicht der spanischen Krone die Gewürzinseln eigentlich zu ihrer »Welthälfte« zählten. Daher eröffnete die Entdeckung des