

Zeitschrift:	Cartographica Helvetica : Fachzeitschrift für Kartengeschichte
Herausgeber:	Arbeitsgruppe für Kartengeschichte ; Schweizerische Gesellschaft für Kartographie
Band:	- (1998)
Heft:	18
Artikel:	Vasco da Gamas Seefahrt nach Indien vor 500 Jahren : historische Bedeutung und kartographische Aspekte
Autor:	Dreyer-Eimbcke, Oswald
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-9959

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Vasco da Gamas Seefahrt nach Indien vor 500 Jahren: Historische Bedeutung und kartographische Aspekte

Am 20. Mai 1998 jährte sich zum fünfhundertsten Mal der Tag, an dem 1498 der Portugiese Vasco da Gama als erster Europäer den Weg um Afrika nach Indien zurückgelegt hatte.

Der Begriff «Indien» wurde zeitweise geographisch wenig exakt benutzt. Er bezeichnete nicht etwa nur die am Indus gelegenen Landstriche, sondern ganz Vorder- und Hinterindien, dazu die südostasiatische Inselwelt. Indien war zum Synonym für legendäre Reichtümer schlechthin geworden. In der Vorstellung Europas wurde Indien gleichgesetzt mit allem Raffinierten, Köstlichen und Kostbaren. Jahrhunderte später ist Indien als Land paradiesischer Menschen und als mythische «Wiege der Menschheit» idealisiert worden. Am Anfang dieser Sehnsucht nach Indien stand der Wunsch nach Pfeffer.

Erste Zeugnisse einer Umsegelung Afrikas

Der berühmte Geschichtsschreiber der Antike, Herodot, berichtete von den Phöniziern, die angeblich im Auftrage des ägyptischen Pharaos Necho II. um 595 v. Chr. ganz Afrika umfuhrn. Auch Konrad Peutinger (1465–1547) und der Augsburger Humanistenkreis hatten Klassikerzitate gesammelt, die es wahrscheinlich machten, dass man auch in antiker Zeit schon um Afrika herumsegelte. Die Aussagen der Seefahrer, dass sie bei der Umsegelung Afrikas die Sonne im Norden festgestellt hätten, hielt Herodot für ein Märchen. Heute wird aber diese Beobachtung als Beweis für das Stattfinden jener Expedition gewertet. Auch bei Plinius konnte man schon eine Umsegelung Afrikas erahnen.

Die ersten belegbaren Umschiffungen Afrikas reichen zurück bis in die Mitte des 12. Jahrhunderts in eine Zeit der Bedrängnis durch die Moslemeinfälle. Die Schriften der alten Geographen, aber auch die Erkenntnisse von Reisenden wie Marco Polo (1254–1324), hatten den Traum von Indien ständig mit neuer Nahrung versorgt. Und lange bevor die Portugiesen an der Westküste von Afrika nach Süden vordrangen, kannten die Araber die Ostküste Afrikas bereits bis nach Sofala (heute in Moçambique).

Portugiesische Fahrten vor Vasco da Gamas Zeit

Vasco da Gamas Fahrt nach Indien gingen achtzigjährige Anstrengungen und Opfer in Portugal voraus. Sein Erfolg gründete auf den Vorarbeiten seiner Vorläufer, deren be-

kannteste Diogo Cão († ca. 1486) und Bartolomeu Dias (ca. 1450–1500) waren. Der lange Weg von Europa aus entlang der west- und ostafrikanischen Küste war von einem Schiff noch nie zusammenhängend gemeistert worden. Der portugiesische Argonaut «entdeckte» also nicht die Seeroute nach Indien, sondern setzte im Wesentlichen nur die verschiedenen Wegstücke aneinander und erreichte eine alte, längst bekannte Welt. Die Portugiesen leben, «wo das Land aufhört und das Meer beginnt». So hat Luís de Camões, ein grosser Dichter Portugals, einst formuliert. Die Lage ihres Landes am äussersten Westrand Europas hat die Portugiesen über viele Jahrhunderte veranlasst, ihre Aufmerksamkeit weniger zurückgewandt nach Europa, sondern nach vorn über das Meer zu richten. Portugal wurde darüber zum Bindeglied zwischen Europa, Afrika und Lateinamerika, ähnlich wie das Nachbarland Spanien, von dem es sich stets abgesondert hatte. «Mag das endliche Meer griechisch oder römisch sein, das Meer ohne Ende ist portugiesisch», sagte Fernando Pessoa voller Stolz.

Noch zu Zeiten Dom Enriques (1394–1460), bekannt als Heinrich der Seefahrer) waren die Seeleute vom Aberglauben geschreckt, an der afrikanischen Westküste (Kap Bojador) kochte das Wasser, und Seeschlangen sowie andere Ungeheuer warteten darauf, Schiffe und Menschen zu verschlingen. Anderen grauste es bei dem Gedanken, von unwiderstehbaren Strömungen am Rande des Erdkreises in den Abgrund gerissen zu werden. Aufgeklärte Naturen, die sich die Erde als Kugel vorzustellen vermochten, fürchteten, über den Äquator auf die Unterseite der Erde zu rutschen. Aber auch die Seereise blieb nach wie vor ein grosses Abenteuer. Dom Enrique hatte zur Bezwigung des Cabo de Nāo allein für die vorherige Erkundung der Route von Rio do Ouro bis zur Schwelle Guineas nicht weniger als einundfünfzig Schiffe ausschicken müssen. Zwar hatte der Portugiese Pero de Covilhā (ca. 1447–ca. 1526) noch den traditionellen Weg über Ägypten und das Rote Meer benutzt, um mit einem Mekka-Schiff im August oder September 1488 indischen Boden in Goa und Calicut zu betreten. Doch die Umrundung des Kaps der Guten Hoffnung durch Bartolomeu Dias im Februar desselben Jahres hatte nun den Weg in den Indischen Ozean geöffnet, und durch den Vertrag von Tordesillas von 1494 – der Portugal die Gebiete östlich der Demarkationslinie,



Abb. 1: Vasco da Gama (ca. 1469–1525) aus dem *Livro de Lisuarte de Abreu*, ca. 1560.

die etwa dem 46. Meridian westlich Greenwich entspricht, zusprach – war diese Route für Portugal abgesichert. Ihr galt es nunmehr mit allen Anstrengungen zu folgen, zumal den nautischen Beratern der portugiesischen Krone in der «Junta de Matemáticos» wohl bereits klar war, dass Christoph Kolumbus auf seiner Entdeckungsfahrt nach Westen nicht in Indien gelandet sein konnte.

Der erste wahrnehmbare Faktor der geographischen Horizont-Erweiterung im 15. Jahrhundert war also zunächst nicht die europäische (Wieder-)Entdeckung Amerikas im Jahre 1492, sondern die vier Jahre zuvor erfolgte Umschiffung des Kaps der Guten Hoffnung. Das Südkap Afrikas, dessen Bartolomeu Dias auf seiner Rückreise ansichtig wurde, bezeichnete er zunächst als «Cabo tormentoso», als Kap der Stürme. Von König João II. wurde es aber in «Cabo da boa esperança», Kap der Guten Hoffnung, umbenannt, da jetzt die Chance bestand, das ferne Indien auf dem Seeweg zu erreichen. Die von Vasco da Gama durchgeführte Fahrt nach Indien war schon unter João II. (Regierung 1481–1495) zur Zeit der Verhandlungen von Tordesillas geplant worden. König Manuel I. (Regierung 1495–1521), der von einem

religiösen Eifer besessen war, setzte die maritime Expansionspolitik seines Vorgängers konsequent fort. Dabei hatte er die Indienfahrt Vasco da Gamas, die an die Entdeckungen Diogo Cäos und Bartolomeu Dias' anknüpfte, gegen starke Bedenken im Kronrat durchzusetzen. Des Königs Ziel war der Aufbau einer portugiesischen Machtentfaltung und Stützpunktbildung im Bereich des Indischen Ozeans gegen eine befürchtete Allianz des spanischen Königreiches und der Republik Venedig.

Vasco da Gamas Indienfahrt

Als Leiter der Expedition hatte der König Estevão da Gama, den Vater Vascos, vorgesehen. Estevão da Gama wurde aber einer Verschwörung gegen König João II. verdächtigt und starb im Gefängnis. (Das wird der Grund dafür sein, dass bis zum Antritt seiner ersten Indienfahrt das Leben Vascos in Dunkel gehüllt ist, so dass sein Geburtsjahr 1469 nur geschätzt werden kann). Nach dem Tode Joãos II. verzögerten sich die Vorbereitungen, und Manuel I. beauftragte schliesslich den Sohn, Vasco da Gama (Abb. 1), mit der Führung des geplanten Unternehmens. Eine hervorragende seemännische und nautische Ausbildung befähigte ihn für diese Aufgabe. Bei der Vorbereitung seiner Indienreise wurde Vasco da Gama von Bartolomeu Dias beraten. Er begleitete die Expedition später bis zu den Kapverdischen Inseln. Die Abfahrt der Flotte, die aus vier Schiffen, dem Flaggenschiff «Gabriel», der «St. Raphael» unter Vasco da Gamas Bruder Paulo, der Karravelle «Berrio» unter Nicolão Coelho sowie einem Proviantsschiff bestand (Abb. 3), verliess am 8. Juli 1497 den Hafen Restello bei Lissabon (Abb. 2).

Der bekannte portugiesische Kartenhistoriker Armando Cortesão (1891-1977) vermutete, dass Vasco da Gama vor seiner berühmten Fahrt bereits unter João II. eine Geheimexpedition unternommen hatte, die über Dias' fernsten Punkt an der südafrikanischen Küste hinausgeführt haben soll. Cortesão will in der Kartographiegeschichte dafür Beweise gefunden haben. (So blieben auch die Reisen der Wikinger nach Grönland und Vinland solange eine Episode, bis der erste Hinweis darauf im nicht skandinavischen Europa erst 1671 und 1705 durch Arnoldus Montanus und Thormodur Torfaeus gelang).

Die Schiffe Vasco da Gamas führten Vorräte für drei Jahre mit sich. Sie waren ausserdem hervorragend mit Karten, astronomischen Instrumenten sowie vom jüdischen Astrologen und Mathematiker Abraham Zacuto (1450-1520) erstellten Deklinationstabellen ausgestattet. Da Gamas Kurs, der komplizierte Navigation erforderte, führte in einem weiten Kreis fast ganz über den Südatlantik. Der Wissenschaft, speziell der Astronomie, wurde der Löwenanteil der Erkundung ferner Weltmeere im 15. und 16. Jahrhundert zugesprochen. Nur die Fähigkeit der Seefah-

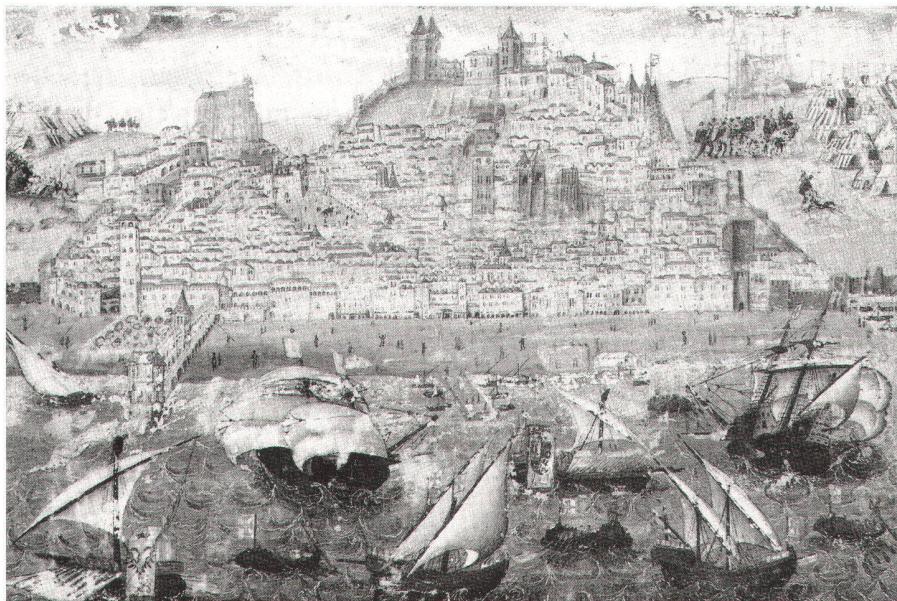


Abb. 2: Lissabon im 16. Jahrhundert, Ansicht aus der *Crónica de D. Afonso Henriques* von Duarte Galvão.

rer, modernste Wissenschaft und praktische Seemannskunde zu verbinden, hätten die Entdeckungen in jenem Zeitalter bewirkt. Dabei war die Wissenschaft damals für Steuerleute nur schwer anzuwenden. Soeben erfundene Instrumente dürften aus Mangel an Bildung und Verständnis wohl kaum benutzt worden sein. Ohnehin hatten viele Instrumente den Nachteil, brauchbare Ergebnisse nur bei sicherem Stand auf dem Festland oder bei vollkommener Windstille zu liefern.

Unter Ausnutzung des Südwestmonsuns gelang es mit Hilfe eines arabischen Lotsen, den Indischen Ozean in dreiundzwanzig Tagen zu überqueren. Von besonderem Interesse ist die Frage der Identität des Lotsen, der Vasco da Gama nach Calicut geleitet hat. In Chroniken wird er übereinstimmend Malmo Canaca genannt. Ein arabischer Chronist hingegen nennt den Namen Ibn Madjid. Dies hat zu dem Versuch geführt, den Lotsen Vasco da Gamas mit dem berühmten arabischen Nautiker Ahmed Ibn Mägid († nach 1500) zu identifizieren, der in der Zeit zwischen 1462 und 1495 eine Reihe wissenschaftlicher Segelhandbücher sowie geographischer und astronomischer Werke verfasst hatte. Obwohl eine solche These sicherlich ihren Reiz hat, muss sie als nicht ausreichend belegt gelten. Auch der Augenzeugenbericht des Roteiro («Wegebuch» eines anonymen Teilnehmers) erwähnt keine aussergewöhnliche Qualifikation des Lotsen, was bei der Akribie, mit der der Roteiro wichtige Einzelheiten festhält, ungewöhnlich wäre, läge tatsächlich eine Identität vor.

Darüber hinaus macht auch der Erscheinungszeitraum der Werke Ibn Mägids eine Lotsentätigkeit für Vasco da Gama unwahrscheinlich, da dieser zur Zeit der ersten Indienfahrt der Portugiesen bereits ein recht betagter Mann gewesen sein dürfte. Am 20. Mai 1498 wurde einer der zehn oder zwölf in der Flotte mitfahrenden Sträflinge

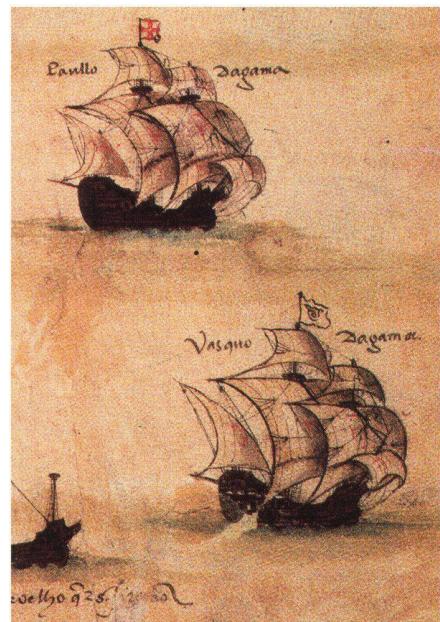


Abb. 3: Teil der Flotte von Vasco da Gama aus dem *Livro de Lisuarte de Abreu*, ca. 1560.

in Capsote, dem heutigen Kappata bei Calicut, als Kundschafter an Land geschickt. Vasco da Gama betrat damit ein Land, das durch Nicolò de Conti (ca. 1397-ca. 1469), Marco Polo und Pero de Covilhã in Europa längst bekannt war. Doch hat es bis zum Eintreffen in Calicut keine seefahrerische Leistung in ähnlicher Größenordnung gegeben. Der indische Maritim-Historiker Sanjay Subrahmanyam hat allerdings in einer 1997 veröffentlichten Studie behauptet, dass Vasco da Gama den systematischen Gebrauch von Gewaltanwendung auf See in die Geschichte des Indischen Ozeans eingeführt habe. Eine Steinsäule an der Küste ist das einzige Zeichen, das heute an die Landung vor fünfhundert Jahren erinnert. Calicut war die stolze Handelsmetropole des südlichen Vorderindiens, die alle Küstenplätze des Festlandes überragte und die schon vom arabischen Weltreisenden Ibn Battūta



Abb. 4: Weltkarte des Fra Mauro, 1459. Die 196 x 193 cm grosse, südorientierte Karte ist die letzte kreisförmige Darstellung von Bedeutung. Ausschnitt aus der Kopie von Andrea Bianco.

(1304–1377) als eine der fünf bedeutendsten Welthafenstädte gerühmt worden war. Calicut war Stapelplatz für alle Waren des indischen Marktes. Edelsteine aus Ceylon, Perlen, Duftstoffe und Gewürze aus Malakka sowie Gewürznelken von den Molukken wurden hierher transportiert, um sodann über Ägypten und die Levante nach Europa zu gelangen. Der Seehandel von Calicut wurde vollständig von arabischen Kaufleuten beherrscht.

Kennzeichnend für die Bedeutung dieser Stadt war allein schon der Titel ihres Beherrschers: der Fürst von Calicut nannte sich Radscha Samorim, was soviel wie «Herr des Meeres» bedeutet. Wie schon die ersten Kontakte mit den Einheimischen zeigen sollten, war jenen stark international ausgerichteten Einwohnern von Calicut der Mittelmeerraum besser vertraut, als die Portugiesen es zuerst angenommen hatten. Es gab in Calicut sogar Mauren aus Tunis, die italienisch und spanisch sprechen konnten.

Es war nicht Afrika, es war Indien, wo Portugal seine überseeische Stellung am eindrücklichsten entwickeln konnte. Der Zeitpunkt für die portugiesische Expansion in diesem Subkontinent war insofern ausserordentlich günstig, als hier um 1500 keine Macht auch nur halbwegs imstande war, den Europäern entgegenzutreten. In interessierten Kreisen Europas wusste man von den beschwerlichen und oft unzulänglichen Wegen durch Steppen, Hochländer, Hochgebirge und end-

los scheinende Sandwüsten Zentralasiens. Die venezianischen Kaufleute oder die im Zuge so genannter Mönchsreisen ausgesandten Patres mussten diese Wege bis zum Beginn der Neuzeit zurücklegen, um China zu erreichen. Nun konnte man an Stelle von Berg- und Steinwildnissen Seehäfen als Eingangspforten nach Indien und China benutzen. Weite, seit Jahrhunderten islamisierte Zonen des Orients konnten umgangen werden. Doch der Preis war hoch: Für eine Reise von Europa nach Indien und zurück benötigte man eineinhalb Jahre. Man hat geschätzt, dass auf einer Reise von zwei Jahren Dauer gegen fünfundzwanzig Prozent der eingeschifften Seeleute und Kolonisten starben. Vasco da Gama kehrte von seiner ersten Indienreise am 18. September 1499 nach Lissabon zurück (das zweite Schiff schon am 10. Juli). Obwohl er ein Schiff verloren hatte und von den ca. 150 Mann der Besatzung nur etwa 70 wieder zurückkehrten konnten, war die Fahrt nicht nur entdeckungs geschichtlich, sondern auch rein kaufmännisch ein Erfolg. Damit lieferte er den Nachweis der Verbindung des Indischen Ozeans mit dem Atlantik. Das Handelsmonopol in Indien sicherte er Portugal erst auf seiner zweiten Fahrt (1502 bis 1503). Im Jahre 1503 wurde Vasco da Gama für seine Taten in den Grafenstand erhoben. 1524 wurde er, kurz bevor er an einem Fieber starb, als Vizekönig von Indien ein drittes Mal nach Asien geschickt.

Die Indienfahrt Vasco da Gamas in Berichten

Zeitgenössische Berichte in Portugal

Vasco da Gama hat uns kein Zeugnis seiner Reisewahrnehmungen hinterlassen, so dass wir auf unzureichende Berichte von Mitreisenden angewiesen bleiben. Er selbst wird als empfangender und wiedergebender Entdecker gar nicht greifbar. Gegenüber der insgesamt schwachen Reaktion auf den Kolumbusbericht war das Echo auf die Rückkehr Vasco da Gamas von der ersten Umsegelung Afrikas im September 1499 breiter und lebhafter. Zwar wird, ausserhalb der portugiesischen Literatur, auch diese in den zeitgenössischen Texten kaum als Sensation hervorgehoben, obwohl sie ausserordentlich folgenreich war.

Für seine erste Indienfahrt (1497 bis 1499) ist die Hauptquelle der Roteiro («Wegebuch») eines anonymen Teilnehmers. In diesem Roteiro wird berichtet, dass im ostafrikanischen Hafen von Malindi erstmals Anzeichen des orientalischen Kulturreises sichtbar wurden und dass einer der Eingeborenen die Mitteilung machte, schon vorher so grosse Schiffe wie die der Portugiesen gesehen zu haben, auf denen sich indische Christen befunden haben sollen. Der *Roteiro da viagem de Vasco da Gama em 1497* erhielt sich in einer etwas später zustande gekommenen Abschrift (Santa-Cruz-Kloster, Coimbra), von wo er nach dessen Säkularisierung nach Porto in die Universitätsbibliothek gelangte. Dort wurde er erstmals im Jahre 1838 gedruckt herausgegeben.

Eine wertvolle Ergänzung dieser unmittelbaren Quelle des Bordtagebuches bildet ein anderer zeitgenössischer Bericht über Vasco da Gamas Fahrt, der unter der direkten Einwirkung der von den Teilnehmern gemachten Erzählungen in Lissabon zustande kam: Girolamo Sernigi, der Verfasser dieser «Gedächtnisprotokolle», war ein damals in Portugal lebender italienischer Kaufmann, aus Florenz stammend und offenkundig äusserst interessiert an allen überseeischen Dingen. Er schrieb gleich nach der Heimkehr des Geschwaders Vasco da Gamas – also noch im Jahre 1499 – alle ihm wichtig erscheinenden Neuigkeiten nieder, die er bei seinen emsig durch geführten Befragungen von den Heimkehrenden erfahren konnte. Da diese Quelle unabhängig von dem zuvor besprochenen Roteiro entstand, ist sie natürlich ein wertvolles Vergleichsobjekt für uns (Biblioteca Riccardiana, Florenz).

Zeitgenössische Rezeption in Mitteleuropa

Die Reise Vasco da Gamas wurde in Mitteleuropa nicht unmittelbar im Buchdruck rezipiert, doch in den zeitgenössischen deutschen Quellen finden sich jetzt immer wieder Nachrichten über die portugiesischen Entdeckungen. 1505 druckte der in Nürnberg tätige Georg Stuchs dann erstmals einen Bericht über den besten Weg zwischen Lissa-

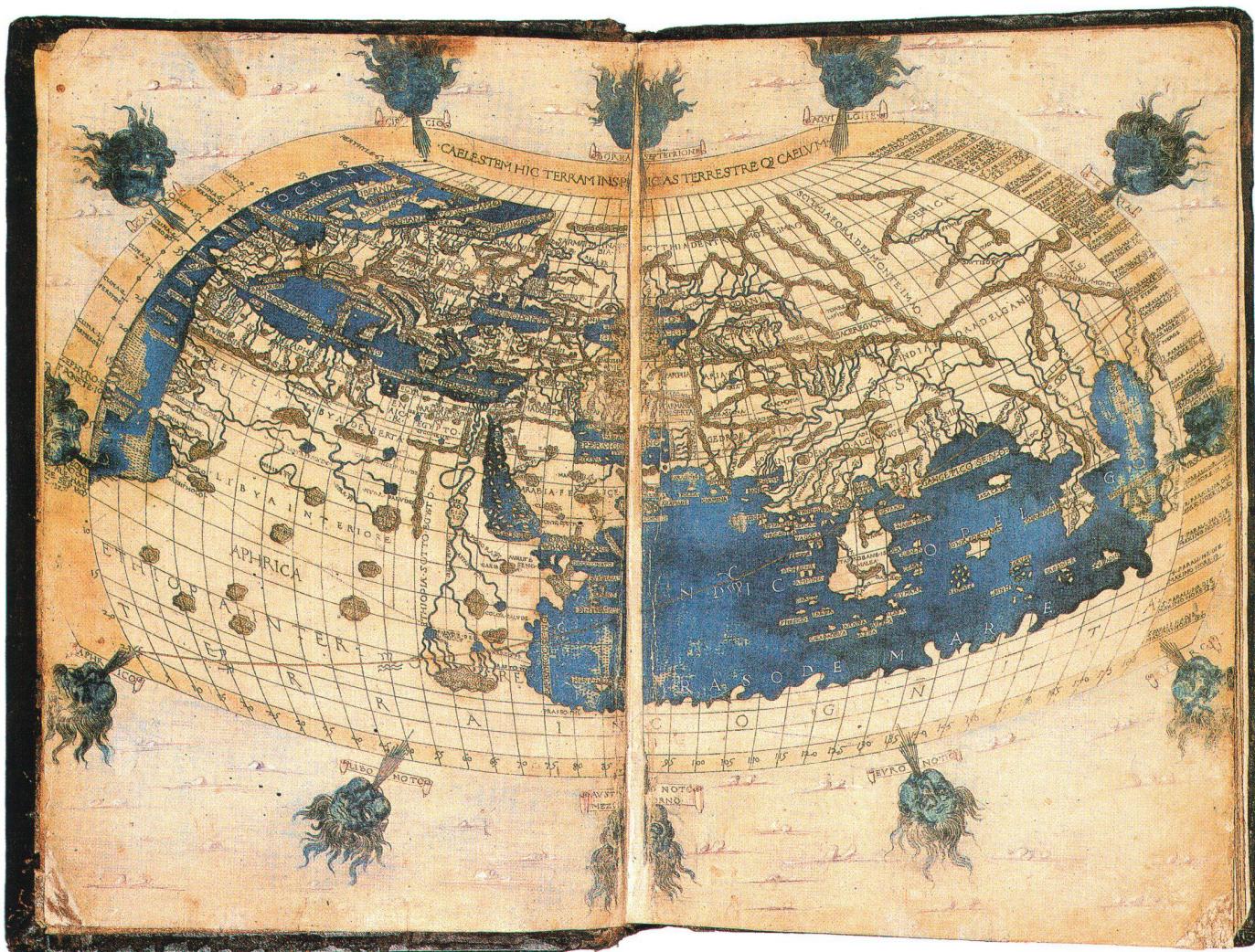


Abb. 5: Eine ptolemaische Weltkarte von Francesco Berlinghieri, Florenz 1482. Das Südkap von Afrika fehlt noch, so dass der Indische Ozean als riesiges Binnenmeer erscheint.

bon und Calicut. 1508 erschien, wiederum in Nürnberg und gleichfalls von Stuchs gedruckt, eine Sammlung von Reisebeschreibungen, auch über die Öffnung des Seeweges nach Indien, die Jobst Ruchamer unter dem Titel *Newe unbekanthe Landte* zusammengestellt hatte.

Die portugiesischen Entdeckungsreisen wurden auf dem Kontinent in Gelehrtenkreisen und unter Kaufleuten, vor allem in Augsburg und Nürnberg, aber auch am kaiserlichen Hof in Innsbruck und Wien mit Interesse registriert. Berichte wurden gesammelt, und es wurde versucht, sich an den Indienreisen zu beteiligen. Seiner Stellung, aber auch seiner besonderen Beziehungen zu Portugal wegen, erhielt Kaiser Maximilian I. seine Informationen von höchster portugiesischer Stelle. In den kaiserlichen Akten liegt ein Schreiben vor, in dem König Manuel I. ihm ausführlich über die Rückkehr Vasco da Gamas von der Umsegelung Afrikas berichtete. Im Jahre 1503 wurde denn auch ein deutsch-portugiesisch-italienisches Konsortium gebildet, um drei Schiffe nach Indien zu senden.

Ein Brief Johann Kollauers (Sekretär am kaiserlichen Hof und Mitglied des Augsburger Humanistenkreises um Konrad Peutinger) vom 4. Mai 1503 aus Antwerpen an den deutschen «Erzhumanisten» Konrad Celtis in

Wien ist das erste bekannte Zeugnis, das die unmittelbare Beteiligung der Humanisten an der Rezeption der Entdeckungen eingehend belegt. Kollauer erzählte in seinem Brief auch von portugiesischen Seeleuten, die Erstaunliches berichteten: «Du wärest befremdet über die Unbrauchbarkeit aller alten Schriftsteller, die behaupten würden, dies sei nicht in der menschlichen Natur, obwohl sie es nur nicht gefunden und nicht gesehen haben. Du hättest hier eine andere Karte gesehen, mit der man zum Südpol segeln kann, und Menschen, die Dir Wunderbares und Unerhörtes berichteten. Unser Herr Propst Mathaeus Lang hat jene Karte abgezeichnet, die Du sogleich sehen wirst, sobald Du bei uns sein wirst. Eine andere Welt, die den Alten unbekannt ist, ist gefunden worden!»

Rezeption in der portugiesischen Literatur des 16. Jahrhunderts

Die Leistung Vasco da Gamas ist in der historischen Literatur Portugals stets recht hoch eingeschätzt worden. Vom Ergebnis her ist dies sicher gerechtfertigt: Das Ziel der Bemühungen eines ganzen Jahrhunderts, nach Indien auf dem Seeweg zu gelangen, war endlich erreicht, der Reichtum des Landes und die Handelsmöglichkeiten waren erkun-

det, die jahrhundertelange Vormachtstellung der Araber im Orienthandel wurde gebrochen. Dieses war der erste Schritt zu einer globalen Verkehrsstrategie, Voraussetzung unserer modernen Mobilität. Dabei hatte Vasco da Gama jedoch feststellen müssen, dass sich die Portugiesen nur unter Anwendung militärischer Gewalt in das Gefüge der bestehenden Handelsbeziehungen im Indischen Ozean würden einschalten können. Bereits die Chronisten des 16. Jahrhunderts, vor allem Fernão Lopes de Castanheda, João de Barros und Antonio Galvano, haben die Leistung Vasco da Gamas ausserordentlich stark hervorgehoben. Wahrhaft volkstümlich aber wurde Vasco da Gama erst ab 1572 durch *Os Lusiades* («Lusiaden», nach Lusus, dem sagenhaften Ahnherren der Portugiesen benannt) des Luís de Camões, der ihn darin als Helden feiert und als den portugiesischen Entdeckertypus par excellence darstellt. Durch die Fernfahrten Vasco da Gamas wurde Camões selbst zu einer jahrelangen Odyssee durch fremde exotische Länder verleitet (1553 bis 1570). So konnte er in den «Lusiaden» seine überseeischen Erfahrungen aus erster Hand zu Protokoll geben.

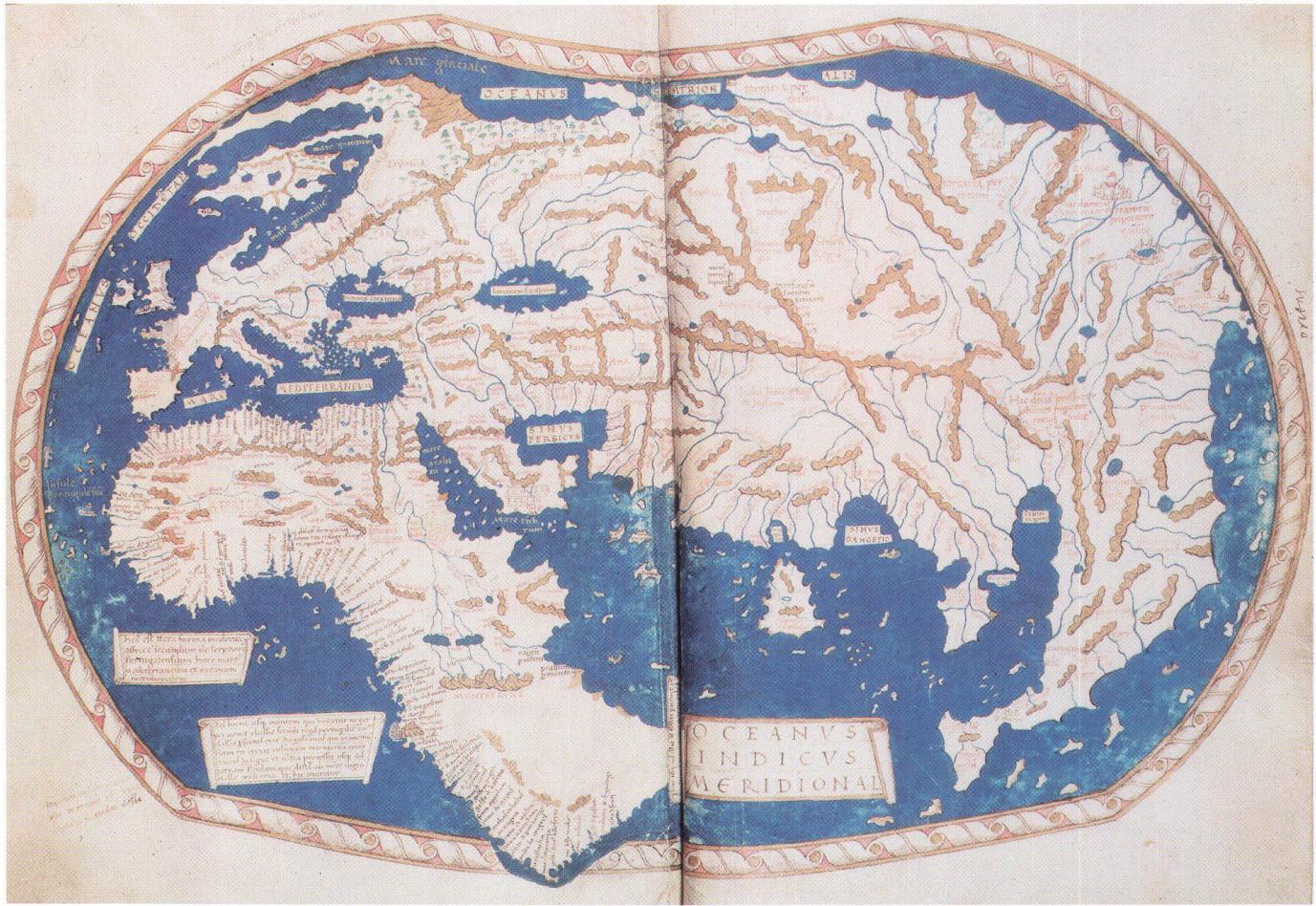


Abb. 6: Weltkarte von Henricus Martellus Germanus. Florenz ca. 1489. Originalzeichnung auf Pergament, Format 47 x 30 cm. Auffällig ist die Verzerrung Afrikas in nordsüdlicher Richtung. Sie widerspiegelt den Eindruck der Seefahrer, der Kontinent scheine kein Ende zu nehmen (The British Library, London).

Die Indienfahrt im Kartenbild vor Vasco da Gama

Der Priesterkönig Johannes

Kartographen haben vielfach die Entdeckungen vorweggenommen; und Entdecker waren stets geneigt, ihre Routen nach den neusten und verlässlichsten Karten zu planen. Nicht immer beruhten aber die Angaben auf glaubwürdigen Berichten oder gar Tatsachen, manchmal wurden Kartenzeichner stark durch Sagen und Mythen beeinflusst. Eine dieser Mythen ist die Geschichte des Priesterkönigs Johannes: Im Abendland verbreitete sich die Nachricht, dass sich weit entfernt in Asien der Priesterkönig Johannes zu ungeheurer Macht erhoben habe, um seinen Glaubensbrüdern zu Hilfe zu kommen. In seinem eigenen Reich irgendwo im märchenhaften «Indien» habe er angeblich die Moslems bereits geschlagen. Den Berichten lag ein Informationsknäuel über wichtige und nicht wichtige Ereignisse zu Grunde, die aber mit Priesterkönigen nicht im Entferntesten etwas zu tun hatten. Man muss die verschwommenen geographischen Vorstellungen über Indien berücksichtigen, denn das Indien zu Beginn der portugiesischen Entdeckungszeit war in erster Linie das afrikanische Indien, das heutige Äthiopien. Aufgebracht hat die «Nachricht» über den Priester Johannes der Bischof von Freising (ca. 1111–1158).

Der Name des Priesters Johannes taucht in der Kartographie erstmals um 1307 auf einer Karte des Rektors der St.-Markus-Kirche zu Genua, Giovanni da Carignano, auf, die einen Teil Äthiopiens zeigt. Auf der Radkarte des Marino Sanuto (ca. 1270–ca. 1343) von 1320 ist der Priester Johannes in Indien angesiedelt. (Eine Karte aus dem Jahre 1306 desselben Kartographen wurde übrigens durch den mallorquinischen Kosmographen Ramón Llull [1232/33–1316] verbreitet. Sie lieferte scheinbar den Beweis, dass Afrika umsegelt werden könnte. Und das einhunderteinundachtzig Jahre, bevor die Möglichkeit durch Dias bestätigt wurde!)

Für die Portugiesen wurde neben dem Missionsgedanken und der Kreuzzugsidie die Suche nach dem Priesterkönig zum dritten religiösen Motiv ihrer Entdeckungsreisen. Bereits im Jahre 1490 wurde eine missionarische Expedition, der vor allem Franziskanermönche angehörten, in das Gebiet des heutigen Nordangola entsandt, mit dem Auftrag, nicht nur den mächtigen Herrscher des Kongoreiches, den «Manikongo» aufzusuchen, sondern auch Verbindungswägen zum Reich des Priesters Johannes auszukundschaften. Selbstverständlich hatten die Portugiesen auch kommerzielle Gründe, um mit dem sagenhaft reichen und mächtigen Priesterkönig Handelsbeziehungen aufzunehmen.

Portolane

In dem 1375 von Abraham Cresques für den portugiesischen König João I., dem Vater von Dom Enrique, hergestellten Katalanischen Weltatlas (Bibliothèque Nationale, Paris) steht über dem Hafen Ormus: «Hier beginnt Indien. Wisst, dass in diese Stadt Schiffe kommen mit acht bis zehn Masten und Segeln am Rohr». Zum ersten Mal im Abendland wurde Indien als grosse Halbinsel dargestellt.

In Portugal wurde Dom Enrique (Heinrich der Seefahrer) zum Symbol des grossen Aufbruches. Für diesen Aufbruch gab es aber neben vielen anderen Motiven eines, das von besonderer Bedeutung war: eine Landkarte! Durch sie wurde Dom Enrique in seinen damals begonnenen Plänen massgeblich bestärkt. Enriques ältester Bruder Dom Pedro hatte von einem Besuch Venedigs im Jahre 1428 eine Abschrift der Reiseberichte des Marco Polo und eine Weltkarte nach Portugal mitgebracht. Auf der Karte soll als Hypothese nicht nur das Südende des afrikanischen Erdteiles in der Form eines vorweggenommenen Kaps der Guten Hoffnung eingezeichnet gewesen sein, sondern auch der Seeweg nach Asien.

Bei dieser Karte könnte es sich um die zweite einer Kartenserie des Mediceischen Seeatlases oder einem nahestehenden verlorengegangenen Vorbild handeln. Der Medicei-



Abb. 7: Globus von Martin Behaim, um 1492. Durchmesser: ca. 51 cm. Noch ist Afrika nicht umfahren; immerhin ist der Verlauf der Ostküste besser gezeichnet als auf der Karte in Abb. 6.

sche Seeatlas, der nicht auf die Familie Medici (sie erwarb ihn erst 1753), sondern auf die Familie Gaddi zurückgeht, dürfte nach 1351, wahrscheinlich um 1370, in Genua entstanden sein und befindet sich heute in Florenz (Biblioteca Medicea Laurenziana, Florenz). Diese Karte unterstützte die Theorie des Sanuto. Vielleicht ist es daher kein Zufall, dass bis 1450 Florenz der einzige Ort ausserhalb der Iberischen Halbinsel war, wo man, wie die Portugiesen, über die «Gestalt» Afrikas und damit über die Schiffbarkeit der südlichen Hemisphäre nachdachte.

Ptolemaeus-Karten

Während Afrika bereits lange vor seiner ersten Umfahrung durch die Europäer in groben Konturen ungefähr mit seiner später klargewordenen Gestalt erscheint, vertrat ein in der ptolemaischen Tradition verhafteter Kartentypus eine gegensätzliche Auffassung. Er demonstriert die Unmöglichkeit, ein Südkap überhaupt auffinden zu können, da im äussersten Süden Afrikas ein Zusammenwachsen der Landmasse eines Australkontinentes mit den Landmassen des südöstlichen Asiens vermutet wurde. Als Folge erscheint der Indische Ozean als riesiges Binnenmeer. Diese Binnenmeer-Vorstellung hat sich mit erstaunlicher Zähigkeit noch das ganze 15. Jahrhundert hindurch am Leben erhalten (Abb. 5). Ein markantes Bei-

spiel dafür ist die von Nicolaus Germanus bearbeitete Weltkarte der so genannten Ulmer Ptolemaeus-Ausgabe mit ihrem landomschlossenen *Mare Indicum* (im antarktischen Teil *Mare Prasodium* genannt).

Unmittelbaren Niederschlag fand die Nachricht von der südlichen Umfahrung des afrikanischen Kontinents auf den Karten des deutschen Kartenzeichners Heinrich Hammer (tätig ca. 1480 bis 1496), latinisiert Henricus Martellus Germanus, aus den Jahren 1489 und 1490 (British Library, London bzw. Yale University Library, New Haven, USA). Diese Karten wurden wahrscheinlich in Florenz mit Hilfe des ersten grossen Landkartenherstellers Francesco Roselli (ca. 1445-1527) gezeichnet, für den Martellus als Komplitor arbeitete. Sie und Martin Behaims Erdglobus von 1492 gaben Afrika südlich des Äquators schon recht deutliche Formen, wenn man vom Landesinneren und der Ostküste absieht. In einer Legende spricht Martellus über zuständige portugiesische Stellen, von denen er seine wissenschaftlichen Informationen über das Bild des südlichen Erdteils erhalten habe. Auffällig ist jedoch die Verzerrung Afrikas in nordsüdlicher Richtung. Sie bringt in gewisser Weise die Überraschung der Seefahrer darüber zum Ausdruck, dass der Kontinent kein Ende zu nehmen scheint (Abb. 6).

Kreisförmige Weltkarte und Globus

Diesen beiden denkbaren grundsätzlichen Alternativmöglichkeiten gesellte sich im Rahmen einer positiven Variante noch eine besonders verlockende hinzu: Eine verhältnismässig nur kurze Süderstreckung Afrikas mit einem gegenüber der Realität noch stumpferen Süende des Erteils schien demnach für die Schiffe den Weg gegen Osten hin relativ schnell freizugeben und somit ein Hinüberfahren in den Indischen Ozean zu erleichtern.

Diesen Optimismus teilte u.a. Fra Mauro. Der venezianische Kamaldulensermonch Fra Mauro (ca. 1400-ca.1460) gab mit seiner Karte von 1459 das Längenverhältnis zwischen Europa, dem Mittelmeer und Asien authentisch wieder. Er zeigte es wohl mit schlechtem Gewissen, weil er ahnte, damit das alte Weltbild in Frage zu stellen. Die Darstellung ähnelt der Karte des Pietro Vesconte von 1320. Fra Mauro schuf die Weltkarte in Zusammenarbeit mit Andrea Bianco im Auftrag des portugiesischen Königs Alfonso V. (Regierung 1416-1458), wahrscheinlich unter dem Einfluss arabischer geographischer Vorstellungen, wie sie bereits Al Mas'ūdī (ca. 915-956) gelehrt hatte. Gerade das in Venedig durch die Handelsbeziehungen mit Ägypten gesammelte Wissen über Südasien und Ostafrika dürfte die Portugiesen in der Vorbereitung zu einer Umschiffung Afrikas, um nach Indien zu gelangen, besonders interessiert haben. Auf der anderen Seite standen dem Autor portugiesische Geheimquellen für die Darstellung von Westafrika zur Verfügung. Fra Mauro fügte dem Süende Afrikas nach arabischer Vorlage eine vorgelagerte Insel hinzu, an der man von einem Ozean in den anderen gelangen konnte. Die praktische Benutzung dieses Weges dreissig Jahre später beendete das Mittelalter. Mit diesem schnellen Verlauf der Geschichte wurde die Fra-Mauro-Karte, das grossartigste und vollständigste kartographische Werk der Zeit, zur letzten kreisförmigen Weltkarte von Bedeutung. Das Original ging an König Alfonso V. und wurde zuletzt 1528 in der Klosterbibliothek in Alcobaça gesehen. Eine Kopie (um 1460) von Andrea Bianco ist uns erhalten (Biblioteca Marciana, Venedig) (Abb. 4).

Wenn Afrika eine Halbinsel war, wenn es wirklich einen offenen Seeweg zwischen Atlantischem und Indischem Ozean gab, warum nahmen die Araber nicht den Seeweg nach Westen? Den argwöhnischen Betrachtern von Martin Behaims «Erdapfel» (Abb. 7) wollte es nicht in den Sinn, dass die Schiffe nicht ins All purzelten, als sie sich weit genug, über die Erdkrümmung hinaus, vorgewagt hatten. Und selbst die gelehrte Gesellschaft in Lissabon, die sich «Junta de Mathematicos» nannte und der Behaim die Frage vortrug, ob die Menschen auf der anderen Seite des Erdballs, unsere Antipoden nämlich, vielleicht kopfstehten müssten, wenn sie ihre Schlafstatt verliessen – selbst die klügs-

ten Köpfe der Weltmacht Portugal wussten darauf keine Antwort. Heute scheinen alle Rätsel gelöst, Überraschungen nicht mehr zu erwarten, Wunder ausgeschlossen. Der Ausstrahlung, die von der Kugel ausgeht, nahm das nichts von ihrem Zauber.

Trotzdem Lissabon zum geographischen Brennpunkt des 15. und 16. Jahrhunderts wurde, haben keine Beispiele portugiesischer Kartographie aus der Zeit von Dom Enrique überlebt. Wir wissen aber von ihrer Existenz, da ihr Einfluss in zeitgenössischen Kartenbildern im Ausland (wie bei Fra Mauro) sichtbar ist.

Auswirkungen von Vasco da Gamas Reise auf das Kartenbild

Die kartographischen Erkenntnisse, die die Reisen Vasco da Gamas und danach Pedro Álvares Cabrals – dessen Flotte bereits im Herbst des Jahres 1500 in Calicut einlief – erbracht hatten, wirkten sich binnen kürzester Frist auf die Kartographie aus. In Portugal ebenso wie in Spanien entstanden in der Anfangsphase des Entdeckungszeitalters eine ganze Reihe handgefertigter Karten. Sie erlangten keine grosse Bekanntheit, da solche Karten als Staatsgeheimnisse galten und eine Weitergabe mit dem Tode bestraft werden konnte.

Die Tatsache des erfolgreichen Abschlusses der Reise Vasco da Gamas nach und von Indien ist auf den uns überlieferten Karten zuerst von Juan de la Cosa, der Kolumbus als Pilot begleitet hatte, dargestellt worden, wenn ihre allgemein auf das Jahr 1500 ange nommene Datierung wirklich stimmt. Die Karte (Museo Naval, Madrid) besteht aus zwei Teilen, die einander entgegengesetzt scheinen: auf der einen Seite die Alte, auf der anderen die Neue Welt. Sie gibt noch keine Einzelheiten des indischen Küstenver laufs wieder, aber zeigt eine Darstellung vom Kap der Guten Hoffnung.

Eingehender befasste sich die im Jahre 1502 nach ihrem Überbringer Alberto Cantino, einem Beauftragten des Herzogs Ercole d'Este von Ferrara, so genannte Cantino-Karte (Biblioteca Estense, Modena) mit den Ergebnissen der Reise portugiesischer Entdecker. Sie stammt von einem unbekannten Zeichner. Die Eile, mit der sie von Portugal nach Italien gebracht wurde, macht das «ängstliche» Interesse deutlich, das man dort hatte, um nähere Einzelheiten über das plötzliche Vordringen der Portugiesen auf die asiatischen Märkte zu erfahren. Vor allem in Venedig, aber auch in anderen Städten Italiens, zeigte man grösstes Interesse für die Ergebnisse der beiden ersten Indienfahrten. Diese erste uns bekannte portugiesische Weltkarte stützt sich nicht nur auf die Ergebnisse Da Gamas und Cabrals, sondern berücksichtigt auch Erkenntnisse der Fahrten Diogo Cäos und Bartolomeu Dias'. Die afrikanische Ostküste verläuft nicht wie bei Henricus Martellus ost-

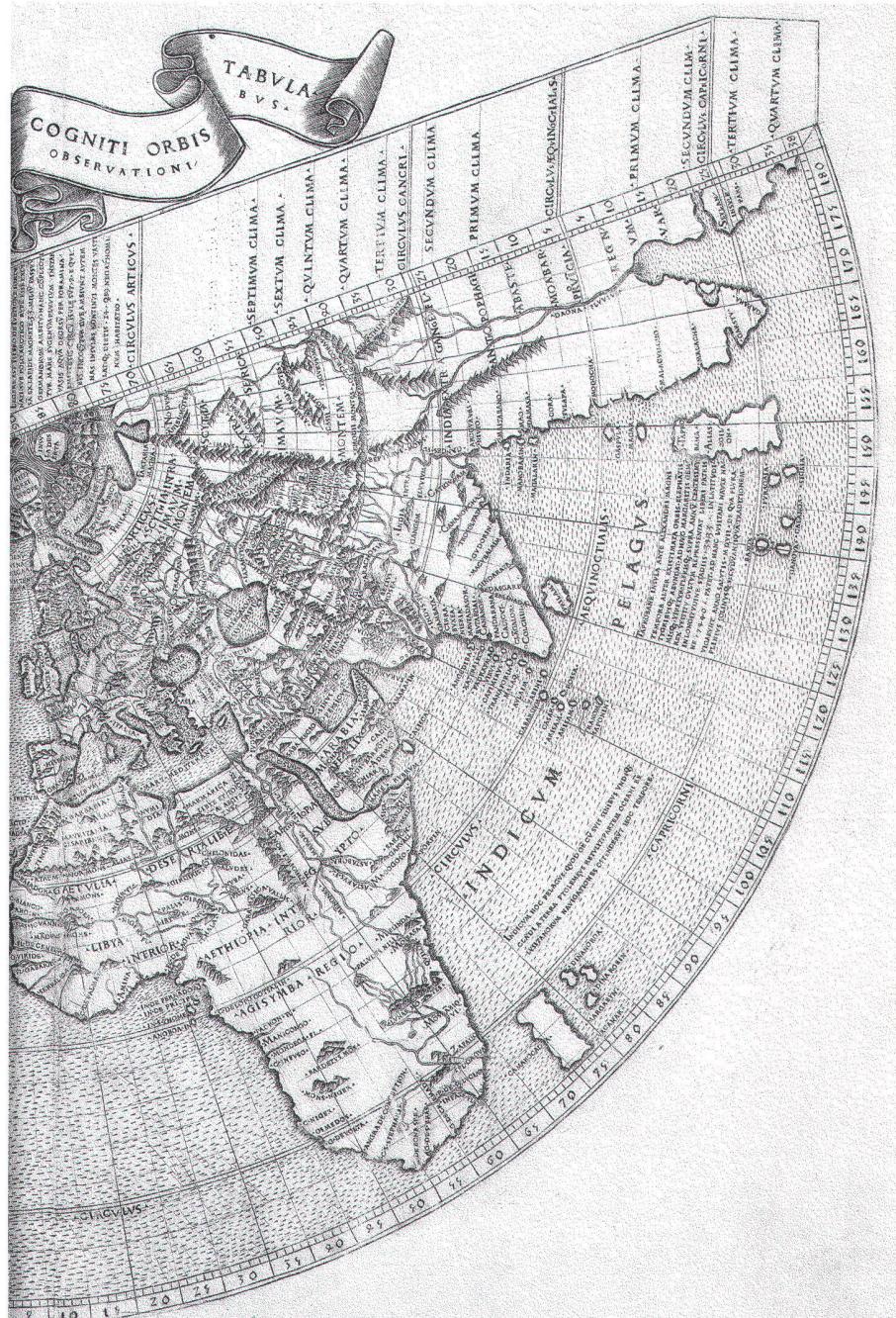


Abb. 8: Weltkarte von Johannes Ruysch, 1508. Kupferstich, Format 53,5 x 40,5 cm. Auschnitt der östlichen Hälfté der Karte. Erste gedruckte Darstellung mit einer ausgeprägten vorderindischen Halbinsel

wärts in Richtung auf das vermutete Indien, sondern nimmt einen nordöstlichen Verlauf. Das Rote Meer, der Persische Golf, das Arabische Meer sowie der indische Subkontinent mit den ihm vorgelagerten Inseln zeigen schon die uns bekannten Konturen (Abb. 9). Die nach ihren jeweiligen Besitzern so benannte King- oder Hamy-Karte (Huntington Library, San Marino, USA), die ebenfalls auf das Jahr 1502 datiert wird, gibt ähnlich wie die Cantino-Karte die Konturen Afrikas wirklichkeitsgetreu wieder, stellt jedoch den Bereich des Indischen Ozeans stark verkleinert dar.

Die früheste gedruckte Darstellung mit einer ausgeprägten vorderindischen Halbinsel war die Weltkarte des Johannes Ruysch († 1533), die in der dritten römischen Ausgabe der

«Geographie» des Ptolemaeus 1508 erschien (Abb. 8). Auf ihr hat die indische Halbinsel bedeutend mehr Namen als die Contarini-Roselli-Manuskriptkarte von 1506 (British Library, London). 1507 verliess sich Martin Waldseemüller (ca. 1472/75–1518/22) auf seiner Weltkarte *Universalis Cosmographia* noch immer auf die ptolemaeische Misskonzeption von Indien (Schloss Wolfegg, Württemberg).

Die Bedeutung einer anonymen Seekarte, die Jorge Reinel zugeschrieben wird und wahrscheinlich aus dem Jahre 1510 stammt (Herzog-August-Bibliothek, Wolfenbüttel), liegt in der Tatsache, dass sie die erste belegbare portugiesische Karte nach der Cantino-Karte ist und den Indischen Ozean auf Grund neuer Erkenntnisse wiederspiegelt.



Abb. 9: Ausschnitt aus der so genannten Cantino-Karte, 1502. Originalzeichnung auf Pergament. Hier sind die Ergebnisse der portugiesischen Entdecker bereits deutlich erkennbar.

Historische Bedeutung von Vasco da Gamas Fahrt

Zur Jahrhundertwende 1500 waren aus europäischer Sicht 25% der Land- und 21% der Wasserfläche der Erde entschleiert. Die Entdeckung neuer Welten führte nicht nur zu einer Wandlung des tradierten Weltbildes, die auch realistische Vorstellungen über den Umfang der Erdkugel zur Folge hatte, sondern sie führte ebenfalls zu einer Selbstbestimmung der Europäer in einer sich verändernden Welt. Mit dem Erreichen des Indischen Ozeans drangen die Portugiesen aus dem atlantisch-afrikanischen Bereich hinaus und stiessen in den asiatisch-indischen Raum mit grossen geopolitischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten vor (Abb. 10).

War vorher der Zwischenhandel mit dem Orient die Grundlage der Blüte der oberitalienischen Städte gewesen, an denen auch die oberdeutschen Städte als weitere Vermittler nach dem Norden teilgenommen hatten, so verlagerte sich der so ertragreiche Handel jetzt nach den Anliegerstaaten des Atlantischen Ozeans, zuerst nach Portugal und Spanien. Die Wirkung des portugiesischen Seeweges war schnell spürbar, so dass bereits 1505 der Pfefferpreis in Lissabon nur ein Fünftel dessen in Venedig betrug. Der ägyptisch-venezianische Handel wurde völlig ruiniert. Der Reichtum Asiens, die sagenhaften Schätze des Orients, flossen nach Westen. Das neue Zeitalter des Meeres verlager- te die Zentren des Handels von den Gestä-

den des in sich geschlossenen Mittelmeeres an die Küsten des offenen Atlantiks und des schreckenshaften Weltmeeres.

des schrankenlosen Weltmeeres. Für Portugal schuf Vasco da Gama die Grundlage für den Aufstieg seines Landes zur meerbeherrschenden Macht, die ihren Anspruch auf die «Weltherrschaft» nur mit Spanien teilen musste. Doch der Glanz war nicht von langer Dauer. Schon gegen Ende des 17. Jahrhunderts begann der Abstieg.

„Die Ozeane, ein Erbe für die Zukunft“, lautet das Motto der Weltausstellung 1998 in Lissabon. Das ist durchaus doppelsinnig, denn damit wird nicht nur die Menschheit darauf hingewiesen, dass das Meer die Quelle allen Lebens ist, sondern Portugal kann dadurch auch die Brücke zu seiner ruhmreichen Vergangenheit schlagen.

Nach Jacob Burckhardt ist der wahre Entdecker nicht der, welcher [wie Kolumbus] zufällig zuerst irgendwohin gerät, sondern der [wie Da Gama], welcher gesucht hat und findet; ein solcher allein wird auch im Zusammenhange stehen mit den Gedanken und Interessen seiner Vorgänger, und die Rechenschaft, die er ablegt, wird danach beschaffen sein.

Literatur

Barreto, Luís Filipe; Garcia, José Manuel: *Portugals Öffnung der Welt*. Ausstellungskatalog. Lissabon [o.J. ca. 1992].

Barreto, Mascarenhas: *The Portuguese Columbus*. secret agent of King John II. London, 1992.

Boorstin, Daniel J[oseph]: *The discoverers*. New York, 1983. Deutsche Ausgabe: *Die Entdecker. Das Abenteuer des Menschen, sich und die Welt zu erkennen*. Basel, Boston, Stuttgart, 1985.

Reichen: Basel, Boston, Stuttgart, 1989.
Burckhardt, Jacob: *Die Kultur der Renaissance in Italien*. Hrsg. Horst Günther. Frankfurt a.M., 1989. (Bibliothek der Geschichte und Politik 8; Bibliothek deutscher Klassiker 38).

Cortesão, Armando; Teixeira da Mota, Avelino: *Portugaliae Monumenta Cartographica* 1. Lissabon, 1960.

Cortesão, Armando: *History of Portuguese Cartography*. Coimbra, 1969-1971. (*Associação de estudos de cartografia antiga* 6 und 8).

Cortesão, Armando: *The mystery of Vasco da Gama*. Coimbra, 1973. (Agrupamento de estudos de cartografia antiga 12).

Dreyer-Eimbcke, Oswald: *Kolumbus - Entdeckungen und Irrtümer in der deutschen Kartographie*.

Emersleben, Otto: *Länder des Goldes: der Ausklang des grossen Entdeckungszeitalters*. Leipzig, 1891.

Hamann, Günther: *Der Eintritt der südlichen Hemisphäre in die europäische Geschichte. Die Erschließung des Afrikaweges nach Asien vom Zeitalter Heinrichs des Seefahrers bis zu Vasco da Gama*. Wien, 1968. (Österreichische Akademie der Wissenschaften. Phil.-hist. Kl., Sitzungsberichte 260; Veröffentlichungen der Kommission für Geschichte der Mathematik und der Naturwissenschaften 6).

Herkenhoff, Michael: *Die Darstellung außereuropäischer Welten in Drucken deutscher Offizinen des 15. Jahrhunderts*. Diss. Bamberg, 1994 und Berlin, 1996.

Henze, Dietmar: *Enzyklopädie der Entdecker und Erforscher der Erde*. Graz, 1975ff. [noch nicht abgeschlossen]

Krämer, Walter (Hrsg.): *Die Entdeckung und Erforschung der Erde. Mit einem ABC der Entdecker und Forscher*. 8. Auflage. Leipzig. 1976.

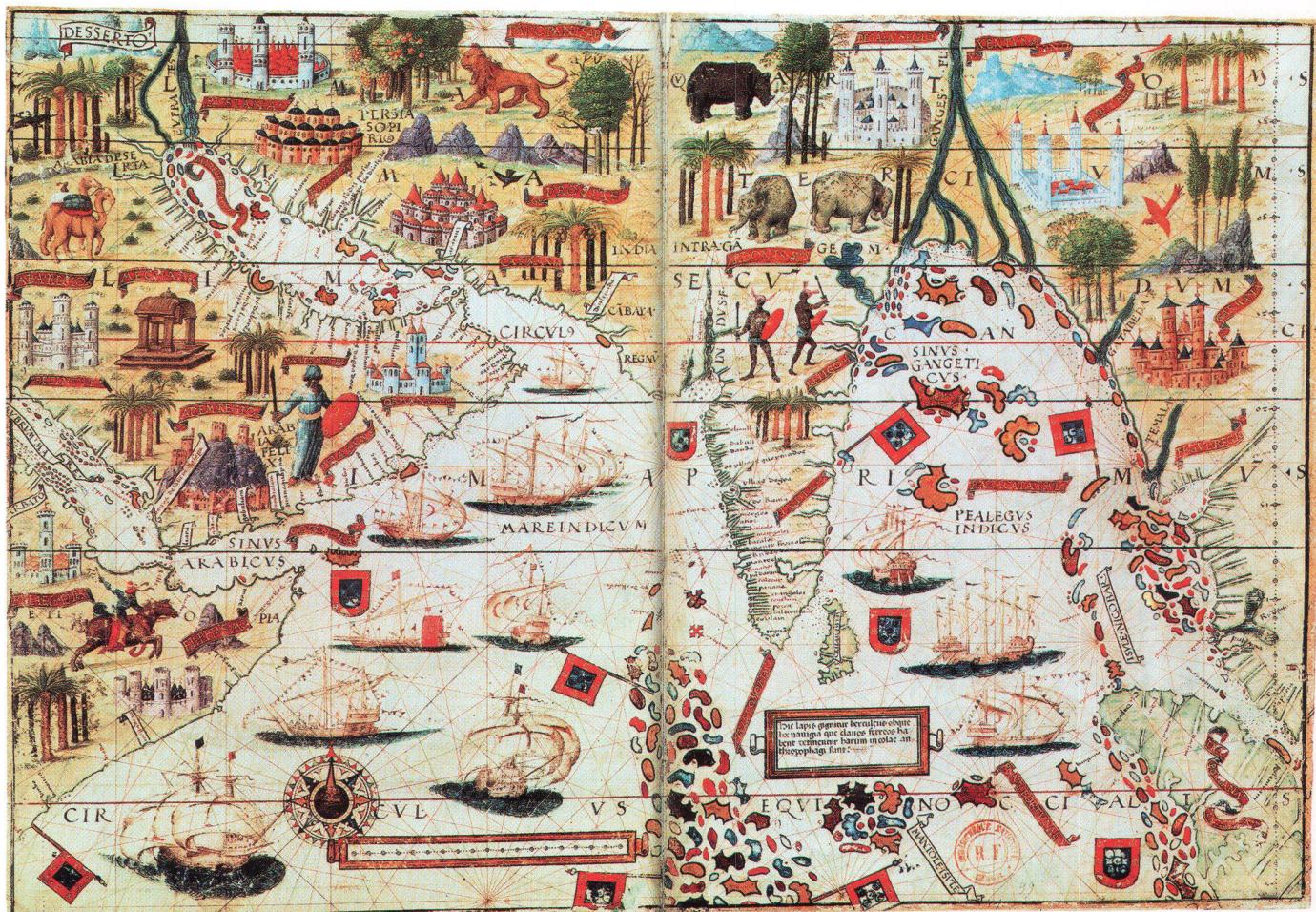


Abb. 10: Karte Arabien – Indien aus dem so genannten Miller-Atlas von Lopo Homem, 1519. Originalzeichnung auf Pergament, Format 118 x 61 cm. Die vielen Schiffe deuten den bereits florierenden Handel an, während die figurlichen Zeichnungen im Landesinnern die immer noch geringen Kenntnisse jener Gegenden widerspiegeln.

Kretschmer, Ingrid; Dörlinger, Johannes; Wawrik, Franz (Bearb.): *Lexikon zur Geschichte der Kartographie. Wien, 1986. (Die Kartographie und ihre Randgebiete. Enzyklopädie C).*

Kunstmann, Friedrich: *Die Kenntnis Indiens im fünfzehnten Jahrhunderte.* München, 1863.

Labertit, André (Hrsg.): *Cinquième centenaire de la naissance de Vasco da Gama (1469-1969).* Strassburg, 1972. (Travaux de l'Institut d'études ibériques et latino-américaines de Strasbourg 12).

Lagoa, [João António de Mascarenhas Judice] de: *Glossário toponímico da antiga historiografia portuguesa ultramarina 1.* Lissabon, 1950.

M[eyn], M[athias]: *Die Erschließung des östlichen Seewegs nach Indien durch Vasco da Gama und Pedro Álvares Cabral.* In: *Die großen Entdeckungen.* Hrsg. Matthias Meyn, Manfred Mimpler, Anneli Partenheimer-Bein, Eberhard Schmitt. München, 1984. (Dokumente zur Geschichte der europäischen Expansion 2). S. 126-150.

Ravenstein, E[rnest] G[eorge] (Hrsg.): *A journal of the first voyage of Vasco da Gama, 1497-1499.* London, 1898. (Hakluyt Society First Series 99). Repr.: Madras, New Delhi, 1995.

Stanley, Henry E. J. (Hrsg.): *The three voyages of Vasco da Gama, and his Viceroyalty: from the Lendas da India.* London, 1869. (Hakluyt Society First Series 42). Repr.: New York, 1963.

Subrahmanyam, Sanjay: *The career and legend of Vasco da Gama.* Cambridge, 1997.

Wuttke, Dieter: *Humanismus in den deutschsprachigen Ländern und Entdeckungsgeschichte 1493-1534.* In: *Die Folgen der Entdeckungsreisen für Europa.* Hrsg. Stephan Füssel. Nürnberg, 1992. (Pirckheimer-Jahrbuch 1992 7). S. 9-52.

Résumé: Vasco de Gama et la navigation vers les Indes il y a 500 ans

Le 20 mai 1500, le Portugais Vasco de Gama fut le premier Européen à aborder aux Indes après avoir contourné l'Afrique à la voile. En atteignant l'océan Indien, Vasco de Gama donna au Portugal l'élan qui lui permit de devenir une puissance maritime ne devant partager qu'avec l'Espagne la domination du monde pendant au moins un siècle.

Si les villes de l'Italie du nord se sont enrichies par le commerce avec l'Orient, auquel ont aussi contribué les villes de l'Allemagne méridionale comme transitoires vers le nord, ce commerce lucratif s'est déplacé alors vers les Etats côtiers de l'océan Atlantique, en premier lieu vers le Portugal et l'Espagne. Déjà en 1505, le prix du poivre à Lisbonne n'était plus qu'un cinquième de celui pratiqué à Venise.

Les Indes étaient déjà cartographiées avant le voyage de Vasco de Gama:

- sur les portulans, où l'extrémité sud de l'Afrique est déjà en partie reconnaissable,
- sur les cartes de Ptolémée, où au contraire le cap de Bonne-Espérance n'existe pas et où l'océan Indien est représenté comme une immense mer intérieure,
- sur les cartes circulaires du monde par un prolongement assez court de l'Afrique vers le sud.

Les découvertes qu'a faites au cours de ses voyages Vasco de Gama, et après lui Pedro Álvares Cabral, ont très rapidement eu une influence sur l'image cartographique. Ainsi sur la carte dite de Cantino, de 1502, il est déjà facile de reconnaître les résultats des explorations des navigateurs portugais.

Summary: Vasco da Gama's journey to India, 500 years ago

On May 20, 1500 the Portuguese Vasco da Gama was the first European to successfully circumnavigate the African continent and to land in India. With the discovery of this sea route, Vasco da Gama laid the foundation for Portugal to become the superior seafaring nation for more than a century only to be challenged by Spain.

Prior to da Gama's journey, trade flourished between the Orient and the cities of northern Italy and southern Germany. After opening the sea route around Africa, the profitable trade monopoly moved to countries bordering the Atlantic Ocean, namely to Portugal and Spain. In 1505 the price for pepper in Lisbon was only one fifth of the price in Venice.

India was already shown on maps of the 15th century before Vasco da Gama's discovery:

- on some Portolan charts, the southern tip of Africa is clearly recognizable,
- on Ptolemy maps, no southern cape is shown, however the Indian Ocean appears as a huge landlocked sea,
- on round World maps with a unproportionally short African continent.

The new findings by Vasco da Gama and later by Pedro Álvares Cabral had a direct influence on cartographers. The so-called Cantino map of 1502 is one of the first maps which represents the details of the Portuguese discoveries.

Oswald Dreyer-Eimbcke
Honorarkonsul
Raboisen 5, D-20095 Hamburg