

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1898)
Heft: 2

Artikel: Die Entdeckung des Seeweges nach Indien
Autor: Stolz, C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1092461>

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: 03.03.2026

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

Die Entdeckung des Seeweges nach Indien.

Vortrag von C. Stolz.

Es würde mir wie ein Versäumnis erscheinen, wenn wir das Jahr 1898 vorübergehen liessen, ohne eines geographischen Ereignisses von weittragender Bedeutung zu gedenken, dessen vierte Säkularfeier in Portugal begangen wurde, nämlich die Auffindung des Seeweges nach Indien um das Kap der guten Hoffnung.

Dieses Ursprungsland des Pfeffers, des Elfenbeins und anderer begehrten Dinge war im Abendlande ein fabelhaftes, unbekanntes Gebiet geworden, nachdem die aus Innerasien hervorgebrochenen Türken sich wie ein Riegel vor dasselbe gelagert hatten. Anders war es im Altertum, wo der Verkehr vom roten Meer aus ein sehr lebhafter war. Im 2. Jahrhundert segelte jährlich eine römische Flotte von etwa 100 Schiffen von dort nach Arabien, der Malabarküste und Ceylon. Münzfunde, die wiederholt in Südindien und Ceylon, zuletzt 1856 in Calicut gemacht wurden, lassen darauf schliessen, dass dieser Verkehr schon früher bestanden haben müsse, denn es wurden Münzen von Augustus bis Nero aufgefunden. Philologen wie Max Müller wollen es sogar glaubwürdig finden, dass die Ophirfahrten der Könige Salomo und Hiram nach Indien gegangen seien. Die Bezeichnungen für Algumimholz (wahrscheinlich Sandel), Elfenbein, Pfau und Affe sind im Hebräischen Fremdwörter. Zwei davon, tukki für Pfau und koph für Affe, stammen ohne Zweifel von dem damals an der Malabarküste gesprochenen Alt-Tamil tokei und kapi ab, während die Namen für Elfenbein und Sandelholz Korruptionen aus dem Sanskrit zu sein scheinen. Jedenfalls haben die Araber schon frühe den Weg nach Indien gefunden, was schon die stark vertretene Mischrasse der Mopla (Mapilla) bekundet. Nicht bestimmt nachweisbar, aber wahrscheinlich ist es, dass nach der Zerstörung des Tempels in Jerusalem im Jahre 70 eine jüdische Einwanderung in Südindien geschah, die lange Zeit in Kranganur ihre Hauptniederlassung hatte und, von dort vertrieben, in Kotschi sich bis heute als Kolonie weisser und schwarzer Juden erhalten und in den Beni Israel von Bombay und Poona ihre Ableger hat. 1872 besuchte ich die Synagoge der weissen Juden in Kotschi.

Dass in der romantisch angehauchten, wagemutigen Zeit vor 400 Jahren, wo das aufstrebende Portugal seine Fühler nach allen Seiten ausstreckte, der Wunsch lebhaft wurde, das alte Wunderland auf einem unbestreitbaren Wege zu erreichen, ist begreiflich, und erklärt sich schon aus ganz praktischen Gründen, galt doch der Zentner Pfeffer damals 275, der Zimmt über 600 Franken. Da lohnte es sich schon, diese Produkte selbst zu holen, statt sie um teures Geld von Zwischenhändlern in Alexandrien und Venedig zu kaufen. Bekanntlich hatte schon Columbus auf seiner Fahrt nach Westen das fabelhafte Cipango zu finden gehofft und statt dessen Amerika entdeckt. Der Forschungstrieb hatte portugiesische Seefahrer weiter und weiter an der afrikanischen Westküste hinuntergeführt. Pedro de Cintra kam 1461 oder 1462 bis Monrovia und bald darauf wurde der scheussliche Sklavenhandel begonnen. 1471 drangen Joao Santarem und Pedro de Escovar über die Nigermündungen hinaus bis zum Kap Sa. Catarina vor und Fernao do Po entdeckte ungefähr um dieselbe Zeit die nach ihm benannte Insel. Der im Jahre 1481 auf den Thron gekommene König Johann II. betrieb diese Entdeckungsreisen, die ziemlich lucrativ zu werden begannen, mit neuem Eifer und erhielt vom Papst Sixtus IV. das Besitzrecht aller afrikanischen Entdeckungen zugesprochen, während Spanien auf den Westen angewiesen wurde. Er führte die Neuerung ein, dass an neu entdeckten Küsten statt hölzerner Kreuze steinerne Wappensteinen mit lateinischer und portugiesischer Inschrift als Wahrzeichen der Besitznahme des Gebiets errichtet werden sollen. Der Erste, der solche Steinschilder an Bord hatte, war Diogo Cao, der 1484 in Begleitung Behaims mit 2 Schiffen auslief. Der erste Pfeiler wurde am Congo errichtet, 2 andere am Kap Agostinho unter dem 13. und Kap Negro unter dem 15. Gr. Einen grossen Fortschritt erzielte Bartolome Dias, der 1486 segelte und den ersten Wappenstein nördlich von der Walfischbai setzte. Durch Stürme verschlagen, fuhr er bei ruhigerem Wetter nach Osten und dann nach Norden, wo er an der jetzigen Flesh Bay landete. Er hatte, ohne es zu wissen, die Südspitze Afrikas umfahren. Auf der Insel Sa. Cruz in der Algoabucht setzte er den letzten Wappenstein, fuhr noch 2 Tage in nördlicher Richtung bis zum Fischfluss und musste dann schweren Herzens wegen Mutlosigkeit der Mannschaft und drohendem Proviantmangel umkehren, entdeckte auf der Rückreise das Kap der guten Hoffnung, dem er zuerst

den Namen Cabo tormentoso (Sturmkap) gab, und kam nach 16 $\frac{1}{2}$ monatlicher Fahrt nach Portugal zurück. Zugleich war Pedro de Covilham (1487) nach dem Orient entsandt worden. Er fuhr auf dem roten Meere nach Aden, nach der Malabarküste und Goa, besuchte mehrere Häfen der Ostküste Afrikas, zuletzt Sofala und zog über Madagaskar Erkundigungen ein. Er sandte seinem König Bericht, dass wenn seine Schiffe Afrika umsegeln und ihren Kurs nach Sofala und der Mondinsel (Madagaskar) richten, sie Indien erreichen können. Er selbst blieb und starb später in Habesch, wo er vom König freundlich aufgenommen wurde.

Es fehlte also nur noch ein nach heutigen Begriffen kleines Bindeglied, um den ganzen Weg nach dem Wunderlande klar zu legen, für die damalige Zeit freilich kein kleines Unternehmen. Die Ausführung desselben gelang Vasco da Gama, 1469 in Sines, südlich von Lissabon, geboren, dem der junge unternehmende König Emanuel der Grosse 1497 drei Schiffe von 100—120 Tonnen Gehalt für die Indienfahrt ausrüsten liess. Gama war ganz der Mann für eine solche Aufgabe. Voll Begeisterung, mutig und von unbändiger Energie, ritterlich und würdigen Benehmens: listig; klug und ausdauernd, freundlich und leutselig, im Zorn aber schonungslos, war er geeignet, auch mit einem widerspenstigen Schiffsvolk fertig zu werden und allen Hindernissen zum Trotz dem vorgesteckten Ziele zuzustreben. Die Abfahrt geschah am 8. oder 9. Juli 1497. Die Flotte bestand aus den drei Schiffen S. Rafael, S. Gabriel und S. Michael, ersteres unter Vasco's Leitung mit dem Piloten Pedro d'Alemquer. Nach andern Berichten soll Vasco auf dem S. Gabriel gefahren sein. Die andern Schiffe standen unter dem Befehl von Paulo da Gama, einem Bruder Vascos, und Nicola Coelho. Eine Karavelle unter Gonzalo Nunes war bestimmt, die Fahrt mitzumachen, während eine andere unter Bartolome Dias nur bis zu den Kapverdischen Inseln mitgehen sollte, um sich dann an die afrikanische Küste zu begeben. Die Schiffe hatten einen runden Kiel und hohe Hinterkastele, Masten mit gekreuzten Segelstangen und Mastkörbe. Die einzigen noch vorhandenen Ueberreste derselben sind die in Holz geschnitzten Engelsfiguren, die den Bug der Fahrzeuge der beiden Gama zierten. Am Top des Admiralschiffes wehte eine weisse Flagge mit dem Wappen Portugals, am Mastkorb hing eine rote gegabelte Standarte herab. Auch in Bezug auf die Zahl der Mannschaft weichen die Berichte von einander ab. Während sie nach den

einen im Ganzen 170 Köpfe zählte, befanden sich nach andern auf jedem der Schiffe 80 Mann. Neben Proviant und Schiessbedarf waren allerlei Waren, als Geschenke für die zu besuchenden Fürsten bestimmt, an Bord. Sekretär war Diogo, Bruder von Bartolome Dias. Es wurden auch eine Anzahl Verbrecher mitgenommen, die in Fällen, wo man nicht vor Verrat sicher war, in schöne Gewänder gesteckt und als Unterhändler an Land geschickt werden sollten.

Nachdem die Kapitäne in der Kapelle u. l. F. zu Belem am Tejo gewacht, gebeichtet, die Messe gehört und kommuniziert hatten, gingen sie ohne Schmuck und Waffen, mit brennenden Kerzen in den Händen, dem Strande zu, begleitet von zahlreichen Mönchen. Die Prozession stimmte eine ernste Litanei an, in welche das Volk am Ufer und in den Barken einstimmte. Es betrachtete diesen Auszug als einen Todesgang.

Am 15. Juli passierte die Flotte die canarischen Inseln, wurde dann durch einen Sturm getrennt und fand sich nach Abrede bei den kapverdischen Inseln wieder zusammen, von wo Dias mit seiner Karavelle nach La Mina an der Guineaküste segelte. Nur noch einmal näherte sich die Flotte der Küste bei Kap Palmas und nahm dann ihren Kurs direkt nach dem Kap der guten Hoffnung. Von heftigen Stürmen monatelang herumgeworfen, erreichte sie am 7. November die St. Helenabucht, nachdem Vasco durch seine rücksichtslose Energie die furchtbar angestrengte, unter den kalten Regenschauern der südlichen Regionen leidende und unter der beständigen Lebensgefahr mutlos gewordene Mannschaft zum Gehorsam zurückgebracht hatte. Hier stellte er sein Astrolabium auf, um eine Ortsbestimmung vorzunehmen, was ihm auf dem schwankenden Schiffe nicht gelungen war. Wahrscheinlich hier war es, dass das auf den Grund gelaufene Proviantschiff aufgegeben und verbrannt werden musste, während Ladung und Mannschaft auf die andern Schiffe verteilt wurden. Am 22. kam das gefürchtete Kap der Stürme in Sicht, das auch jetzt seinem Namen Ehre machte. Auch weiterhin wurden die Schiffe von Stürmen verfolgt. Sturzseen drohten sie zu füllen, sodass die Bemannung Tag und Nacht zu keiner Ruhe kam und umkehren wollte. Aber Gama schwur, nicht zurückzukehren, ehe er Indien erreicht habe. Schliesslich verdichtete sich die Unzufriedenheit der Schiffsleute zu einer Verschwörung, die jedoch entdeckt wurde. Die Rädelsführer

wurden in Eisen gelegt, und Gama soll im Zorn sogar die Schiffsbücher über Bord geworfen haben, um den Matrosen die Rückkehr abzuschneiden.

Am 6. Januar 1498 lief die Flotte in die Mündung eines Flusses ein, den sie zu Ehren des Tages Dreikönigsfluss nannten. Bei der Weiterfahrt hatten sie gegen die starke Mosambikströmung zu kämpfen, segelten an Sofala vorüber und erreichten mit Mühe die Mündung des Sambesi am 23. Januar. Während des einmonatlichen Aufenthalts wurden die Schiffe ausgebessert, die Wasserfässer gefüllt und der an Skorbut leidenden Mannschaft Rast und Erholung gegönnt, auch ein Wappenpfeiler gesetzt. Dort erfuhren sie von arabisch redenden Mischlingen, dass weiter nördlich eine lebhafte Schifffahrt betrieben werde. In Mosambique, wo die Flottille am 1. März anlangte, wurde ihr vom Scheich ein freundlicher Empfang zuteil. Dieser erschien selbst auf den Schiffen, und Geschenke wurden ausgetauscht. Aber die Stimmung schlug um, weil die Araber in den Ankömmlingen gefährliche Konkurrenten witterten. Die Haltung der Bevölkerung wurde so drohend, dass Gama keine Landung versuchte, sondern sich zur Weiterreise entschloss, nachdem er einen Mauren Davané gewonnen hatte, der sich zur Mitfahrt nach Indien bereit erklärte. Einer der Sträflinge wurde ans Land geschickt, um dem Scheich zu sagen, dass Gama an seiner Ehrlichkeit zweifle und den Verkehr abbreche. Den Versuch einer Ueberrumpelung des Geschwaders mit Kanonenschüssen zu beantworten, unterliess Gama aus Klugheitsrücksichten. Auf der Weiterfahrt drohte neue Gefahr, indem der bestochene Lotse die Schiffe in die Untiefen der Inselgruppe zwischen Ibo und Kap Delgado führte, wofür er durchgepeitscht wurde. Daher der Name Ilhas de Acautado. In Kiloa geriet das Admiralsschiff auf eine Sandbank, konnte aber flott gemacht werden. An Mafia und Pemba vorbei gelangten sie Mitte April nach Mombas. Hier trieb wieder ein Schiff auf den Grund, was die Araber zu einem Ueberfall benutzen wollten, der aber glücklich vereitelt wurde. In der 2. Hälfte des April kamen sie nach Melinde, wo ihrer eine gute Aufnahme wartete, und wo die von Krankheiten heimgesuchte, auf die Hälfte zusammengeschmolzene Mannschaft sich etwas erholen konnte. Den Weg dahin musste ihnen die aufgegriffene Mannschaft eines arabischen Fahrzeuges zeigen; die auf die Schiffe verteilt worden war. Durch die Erfahrungen in Mosambique und Mombas misstrauisch gemacht,

nahm Gama die Einladung, im Hafen anzulegen, nicht sogleich an, sondern schickte den Kapitän Coelho und Davané ans Land, wo sie von einer grossen Menschenmenge empfangen wurden. Der Fürst liess den Kapitän neben sich sitzen, erkundigte sich über europäische Verhältnisse und über König Manuel. Mit bunten Seidenkleidern und einem kostbaren Ring beschenkt kehrte Coelho am Abend zurück. In den nächsten Tagen besuchten die Brüder Gama den Fürsten auf einem seiner Schiffe in vollem Schmuck unter dem Donner der Kanonen. Eine grosse Zuschauermenge wohnte dem seltenen Schauspiele bei. Die Aufnahme beim Fürsten, der von Gama beschenkt wurde, war eine sehr günstige. Letzterer bat um sichere Rückbeförderung der zur Mitfahrt gezwungenen arabischen Mannschaft, was ihm zugesagt wurde. Auch im Schlosse des Fürsten stattete Gama einen Besuch ab. Der Araber teilte ihm im Laufe des Gesprächs mit, dass Calicut der Hauptstapelplatz des Gewürzes sei und sprach den Wunsch aus, dass die Portugiesen nicht durch zu hohe Preise den Markt verderben. Auch versprach er, den Schiffen einen zuverlässigen Piloten mitzugeben. Bei einem Gegenbesuch des Fürsten auf den Schiffen fand eine festliche Bewirtung statt. Mit Erlaubnis des Fürsten wurde in Melinde ein Wappenpfeiler aufgerichtet und am 24. April mit einem Gudscherati-Lotsen an Bord die Weiterfahrt angetreten, die bei günstigem Südwestmonsun die kleine Flotte an die Gestade Indiens brachte. Am 17. Mai tauchten die Höhenzüge der Ghats am Horizont auf. An Cannanur vorübersegelnd, warfen sie am 20. Mai auf der Rhede von Calicut die Anker aus mit lautem feierlichem *Salve Regina*. Das Ziel war erreicht. Das lang gesuchte Wunderland lag vor ihren Augen, die ungeheuren Strapazen der Reise waren nicht vergeblich gewesen.

Kérala (d. h. das ganze Malayalim-Gebiet) bestand zu der damaligen Zeit, nachdem die Zugehörigkeit zu grösserm Staatswesen unter deren Statthalter (Perumal) aufgehört hatte, aus einer Reihe von Fürstentümern, wie das des Kolattiri in Cannanur, des Tāmutiri oder Sāmudri (vulgo Samorin) in Calicut, des Radscha von Kotschi, von Vénādu (Travancore) und andere. Eine Art Oberhoheit übte der Sāmudri (Seekönig) von Calicut (eigentlich Kólikódu = Hühnerfestung, angeblich so geheissen, weil s. Z. dem Samorin sein Gebiet übergeben worden sei mit dem Bemerken, es reiche (landeinwärts?) soweit als der Hahnenschrei gehört werden könne).

Calicut war damals das Emporium des Handels an der West-

küste, und vermittelte recht eigentlich den Verkehr Hinter- und Vorderindiens mit Arabien und den Mittelmeerländern. Die handeltreibende Bevölkerung waren zu jener Zeit, wie heute, die Mohammedaner, Araber und Mischlinge (Mopla), aber auch Mauren und Juden aus Algier und Tunis beteiligten sich am Handel, vor allem aber war Aegypten als Transitland dabei interessiert. Es konnte den Mohammedanern keine willkommene Erscheinung sein, dass europäische Rivalen, dazu Feinde des Islam, ihre Kreise störten. Diesen Gefühlen gaben Mauren aus Tunis Ausdruck in den Worten: Welcher Teufel hat Euch denn hieher geführt? Am Hafen, resp. dem Strande, denn die Stadt hat nur eine offene Rhede, befanden sich die Wohnhäuser und Speicher der Mauren, wie die Mohammedaner ganz allgemein von den Portugiesen genannt wurden, dahinter die mit Palmblättern gedeckten Hütten der Eingeborenen, die von jenen abhängig und stets bereit waren, ihre Partei zu nehmen. Weiterhin lagen die Wohnhäuser der Brahmanen und Nayer um den in einem Palmenhain erbauten Palast des Samorin herum. Die Kriegerkaste der Nayer, Landedelleute und ergebene Diener des Fürsten und der Brahmanen, beteiligten sich aus Standesvorurteilen nicht am Handel.

Fast ebenso schwierig wie die Herfahrt war unter diesen Umständen die Anknüpfung von Handelsbeziehungen. Nicht nur lag es im Interesse der Mohammedaner, diese zu hintertreiben, sondern auch der Samorin sah das Auftauchen der Fremdlinge ungern, weil die althergebrachten friedlichen und einträglichen Marktverhältnisse dadurch gestört zu werden drohten. Gama hatte Gelegenheit, sich als geschickten Diplomaten auszuweisen. Es war ein Glück für ihn, dass die arabische Handelsflotte bereits abgesegelt war, sonst wäre es seinen 3 Schiffen übel ergangen. Durch Fischer, die Landesprodukte auf die Schiffe brachten, erfuhr der Samorin, dass Gama von Melinde komme und die Erlaubnis zur Betretung des Landes abwarte. Es erschien ein Nayer an Bord, mit welchem ein von Ostafrika mitgebrachter Lotse und einer der Sträflinge ans Land geschickt wurden. Der Lotse berichtete, was Gama in Melinde erzählt hatte, dass die Schiffe zu einer grossen Flotte gehören, die der mächtige König des Abendlandes zum Einkauf von Gewürzen ausgeschiedt habe, die aber durch Sturm zerstreut worden sei. Auf der Rückkehr zum Hafen wurden sie, da sie kein Boot mehr vorfanden, von einem Mann in morgenländischer Kleidung in castilischer Sprache eingeladen,

bei ihm zu bleiben. Der Mann stammte aus Sevilla, war als Gefangener und Sklave hieher gekommen und war äusserlich Mohammedaner geworden. Er ging am andern Morgen mit den beiden Abgesandten an Bord, um Gama Mittheilungen über die Verhältnisse der Stadt zu machen und ihn vor den Arabern zu warnen. Gama schickte darauf den Kapitän Coelho mit mehreren Begleitern ans Land, um dem Samorin die Bitte um freien Verkehr vorzubringen, worauf er selbst die Geschenke und Briefe seines Königs überreichen werde. Coelho wurde an diesem Tage nicht mehr empfangen, weil der Samorin durch seine Beamten Erkundigungen über die Fremden einziehen liess. Auch am folgenden Tage suchte man ihn unter dem Vorgeben von Unwohlsein des Fürsten hinzuhalten; er weigerte sich aber, seine Botschaft einem andern anzuvertrauen, erlangte eine Audienz und gewann durch festes Auftreten ein Palmblatt mit dem Namenszuge des Fürsten als Zeichen des Friedens. Dann erst ging Gama ans Land, nicht ohne sich eine Anzahl Geiseln von der Nayerkaste als Deckung verschafft zu haben. In festlichem Aufzuge liess er sich in einem Palankin zum Palaste tragen. Eine ungeheure Menschenmenge hatte sich auf der Strasse angesammelt, und nur der Leibgarde des Samorin war es zu verdanken, dass die Weissen ungefährdet hindurch kamen. Der Samorin empfing Gama auf einem Divan sitzend, mit reichem Schmuck von Gold, Edelsteinen und Perlen angethan. Rechts und links standen Leibdiener mit reichverzierten Waffen, und einer hielt einen goldenen Spucknapf für den betelkauenden Herrn.

Nach tiefer Verneigung brachte Gama seinen Auftrag mündlich vor. Seine Worte wurden vom Dolmetscher Joao Nunez ins Arabische, von den königlichen Beamten ins Malayalam übersetzt und von den Brahmanen an den König weitergegeben. Dann überreichte Gama kniend das königliche Schreiben, das der Samorin an die Brust drückte, öffnete und dem Schatzmeister zur Uebersetzung übergab. Es war darin der Wunsch nach einem Freundschaftsvertrag und friedlichem Handelsverkehr ausgesprochen. Damit hatte die Audienz ein Ende. Die schriftliche Antwort des Fürsten lautete: Vasco da Gama, ein Edelmann aus Eurem Hause, hat mein Reich besucht, worüber ich mich sehr gefreut habe. In meinem Lande giebt es Zimmt, Gewürznelken, Ingwer und Pfeffer die Fülle. Was ich von Euch wünsche, ist Gold, Silber, Korallen und Scharlach.

Den Portugiesen wurden nun Lagerhäuser angewiesen und Diogo Dias zum Verwalter der Faktorei bestellt. Dann wurde das Marktgewicht und der Preis der Waren bestimmt. Gold und Silber wurden nach dem Gewicht taxiert, und neben Edelmetallen wurden auch Korallen, Kupfer und Quecksilber als Tauschwerte anerkannt. Die Eingeborenen machten sich die Kauflust der Fremden zu nutze, fälschten teilweise die Waren und verlangten höhere Preise, die aber, um Widerwärtigkeiten zu vermeiden, von den Portugiesen bezahlt wurden. Während indische Boote die eingehandelten Waren den Schiffen zuführten, lagen die portugiesischen Boote mit versteckten Waffen in der Nähe, um jederzeit losschlagen zu können. Die rasche Entwicklung des Handelsverkehrs verdross die Mohammedaner, die die Fremden als Spione und Seeräuber zu verdächtigen suchten, die später mit bewaffneter Macht wiederkommen würden. Ihre Einkäufe zu hohen Preisen seien nur Vorwand. Der Kotwal oder Polizeimeister verweigerte den Portugiesen das Betreten der Stadt, und vielleicht hoffte man, sich des Admirals bemächtigen zu können, um ihn bis zur Wiederkehr der arabischen Flotte nach der Monsoon hinhalten zu können.

Der Samorin, der diesen Einflüsterungen sein Ohr geliehen hatte, liess Gama zu einer Audienz kommen, damit er sich von dem gegen ihn erhobenen Verdacht reinige. Gama sprach sehr deutlich, bat den König, ihn vor den Ränken der Mauren, die wegen der Siege der Spanier über die Christen erbost seien, zu schützen, und liess durchblicken, dass es in seinem Interesse liege, es nicht auf einen Konflikt mit Portugal ankommen zu lassen. Auf der Rückkehr zum Strande bemächtigte sich der Kotwal Gama's und seiner Begleiter und hielt sie einige Tage gefangen in der Hoffnung, dass die Portugiesen durch Gewaltthat einen Vorwand zu weiterem Einschreiten gegen sie geben werden. Gama aber bezwang seine Leidenschaft und wurde entlassen, musste aber Dias als Geisel zurücklassen. Ein Versuch, diesen heimlich zu entführen, wurde durch die Wachsamkeit der Gegner vereitelt, und während des entstandenen Tumults wurden die portugiesischen Warenhäuser geplündert. Gama griff nun eine Anzahl Fischer als Geiseln auf, deren Frauen durch Jammern und Klagen den Samorin bewogen, Dias freizugeben und zu erklären, dass er Frieden wünsche. Gama gab dann die meisten Malabaren frei, einige aber nahm er nach Portugal mit, eine Treu-

losigkeit, die den Vorwurf der Seeräuberei zu bestätigen schien. Endlich wurden die Anker gelichtet zur grossen Befriedigung der Mannschaft. Als am folgenden Tage das Geschwader 2 Meilen von Calicut entfernt durch Windstille aufgehalten wurde, versuchten etwa 60 Boote einen Ueberfall, wurden aber durch grobes Geschütz rasch zur Umkehr gezwungen. Nach dem Bericht von Correa legte Gama auch vor Cannanur an, wurde vom Radscha zuvorkommend empfangen und fand Gelegenheit, auf dem Markt Waren einzukaufen, die besser waren als die in Calicut. Auch soll ihm im Namen des Samorin das Bedauern über die Vorgänge in Calicut ausgesprochen worden sein. Bei der Inselgruppe der Andschediven, bei Sadāshivagada, dem heutigen Karwar, wollte Gama vor der Fahrt über den Ocean Wasser einnehmen und die Schiffe ausbessern. Als die Kunde davon nach Goa kam, plante der Statthalter der Dynastie Bīdschapur eine Ueberrumpelung der Schiffe und beauftragte den Schah-bender (Hafenkapitän) mit der Ausführung. Fischer verrieten Gama den Anschlag und diesem gelang es, des Schah-bender, eines aus Spanien vertriebenen Juden Bontagbo, habhaft zu werden und ihn durch Androhung der Tortur zum Bekenntnis zu bringen. Die feindlichen Boote wurden zerstört, die Mannschaft getötet oder gefangen genommen, der Jude selbst ging mit, sei Christ geworden und habe sich bei späteren Fahrten sehr nützlich erwiesen. Endlich, am 5., nach einem andern Bericht am 10. Dezember, wurde die Küste Indiens verlassen und nach einer günstigen Fahrt bei Nordost-Monsun am 8. Januar Melinde erreicht, wo die Portugiesen wieder freundlich aufgenommen und mit Lebensmitteln versehen wurden. Hier starben noch mehrere Matrosen, so dass die Bemannung der Schiffe sehr mangelhaft war. Eins derselben scheint bald nachher verloren gegangen zu sein. Auf der Fahrt nach Süden wurden die Landmarken genau aufgenommen, am 2. Februar auf einer Insel bei Mozambique der letzte Wappenpfeiler gesetzt und später das Kap ohne Schwierigkeit umfahren. In der kälteren Luft erholte sich die Mannschaft, aber beim Wiedereintritt in die Tropenzone brachen die Seuchen aufs neue aus. Zudem waren die Schiffe in bedenklichem Zustande, so dass die Azoren-Insel Terceira ange- laufen werden musste. Hier starb Paulo da Gama in den Armen seines Bruders, was die Rückkehr etwas verzögerte, so dass die Nachricht von derselben durch ein portugiesisches Schiff vor Gama's Ankunft in Lissabon bekannt wurde. Als die Indienfahrer

endlich am 29. August 1499 in Lissabon Anker warfen, wurde Gama mit seiner auf 50 Mann zusammengeschmolzenen tapferen Schar mit ungeheurem Jubel empfangen. Er wurde im Namen des Königs von mehreren Würdenträgern begrüsst und zum Admiral der indischen Meere ernannt. Kapitäne, Steuer- und Bootmänner wurden reichlich beschenkt, ebenso Kirchen und Klöster. Die Majestäten beteiligten sich an allen kirchlichen Feierlichkeiten, die in Lissabon zu Ehren des Ereignisses stattfanden, ein Zeichen, dass man auf die glückliche Vollendung der indischen Fahrt grosse Hoffnungen setzte. Das geschah mit Recht, denn sie gab der Entwicklung der portugiesischen Seemacht einen mächtigen Impuls.

Schon am 9. März 1500 lief eine Flotte von 13 Schiffen mit 1200 Mann Besatzung unter Cabral aus, um, wenn es sein müsste, mit Gewalt das maurische Handelsmonopol zu brechen und in Indien Fuss zu fassen. Durch Strömungen von ihrem südlichen Kurs nach Südwesten abgetrieben, stiess die Flotte am 21. oder 24. April unter dem 18^o s. Breite auf Land, das von Cabral Terra de Sa. Cruz, später wegen des Reichtums an Rotholz Terra de Brazil genannt wurde. Kapitän de Lemos wurde beauftragt, die nördliche Küste soweit als möglich aufzunehmen und dann dem König die Entdeckung zu melden. In 20 tägigem schwerem Unwetter gingen in der Nähe des Kap 3 Schiffe verloren und mit ihnen Bartolome Dias, der Kapitän eines derselben. Ein Schiff wurde an die Ostküste Madagaskars verschlagen. Bei den Andschediven wurden Ende August die Schiffe in Stand gesetzt und Calicut zugesteuert. Nach einem friedlichen Empfang durch den Samorin kam es infolge eines Gewaltstreichs der Portugiesen, die ein auf der Rhede liegendes Schiff nach Gewürzen durchsuchten, und der Aufreizung der Mauren zu offener Feindseligkeit, Erstürmung der portugiesischen Magazine und Ermordung des Faktors und eines Theils seiner Leute, von Seiten der Portugiesen zur Beschiessung der Stadt und Verbrennung von 15 Schiffen. Von da an hörte der friedliche Verkehr mit Calicut auf. Nachdem die Schiffe in Kotschi, Kranganur und Kannanur volle Ladung eingenommen hatten, ging die Flotte am 16. Januar 1501 unter Segel. Mit Verlust von 5 Schiffen kam sie nach Portugal zurück, aber die kostbare Fracht wog die Verluste auf und die Aussicht auf Handelsgewinn trieb zu neuen Unternehmungen an, die wir nicht ins Einzelne verfolgen können.

Schon vor der Rückkehr Cabrals waren 4 Schiffe unter Joao de Nova ausgesandt worden, die wieder einen Zusammenstoss mit dem Samorin hatten, 14 Schiffe mit angeblich 417 Mann in den Grund bohrten, in Kotschi und Kannanur Fracht einhandelten, auch 2 maurische Schiffe beraubten und am 11. November 1502 in Lissabon eintrafen. Um in Indien festen Fuss zu fassen und die Mohammedaner mit Waffengewalt zu bezwingen, wurde Gama im Frühjahr 1502 mit 20 Schiffen und 800 Soldaten abgeordnet. In Mosambique wurde mit dem neuen Scheich ein Freundschaftsvertrag geschlossen, ebenso mit dem Scheich von Sofala. Der von Kiloa wurde tributpflichtig gemacht und auf seinem Palast die portugiesische Flagge gehisst. Bei den Andschediven wurden alle erreichbaren mohammedanischen Schiffe in Brand gesteckt, auf der Weiterfahrt ein grosses Schiff mit Mekkapilgern und Waren genommen und das sämtliche männliche Schiffsvolk niedergemacht. In Cannanur verlangte Gama Abbruch des Handelsverkehrs mit Calicut und Abnahme portugiesischer Waren gegen indische. In Calicut forderte er Schadenersatz für die Plünderung der Faktorei und Handelsverbot gegenüber den Mauren, was der Samorin wegen der dortigen grossen Araberkolonie nicht gewähren konnte. Gama brauchte nun Gewalt und liess sich raffinierte Grausamkeiten zu Schulden kommen. Da auch von indischer Seite gerüstet wurde, kreuzte Kommandant Sodre an der Küste, um alle indischen Schiffe abzufangen, während Gama nach Kotschi fuhr, um mit dem Fürsten einen Vertrag abzuschliessen. In Kollam wurde Pfeffer eingenommen und den dortigen Handelsfahrzeugen Geleitsbriefe ausgestellt. Nach einem neuen Kampfe vor Calicut segelte Gama nach Portugal zurück und übertrug Sodre mit 7 Schiffen den Schutz der Bundesgenossen und die Ueberwachung des Samorin. Sodre ging später an der Küste Südarabiens mit mehreren Schiffen und deren Mannschaft zu Grunde, während der Samorin den Radscha von Kotschi aus seiner Hauptstadt verjagte. 1503 kam der geniale Alfonso d'Albuquerque nach Malabar, setzte den Fürsten von Kotschi wieder ein, baute ein Fort und errichtete eine Faktorei in Kollam. Dann ging er wieder heim, hat aber später noch von sich reden gemacht. Die drohende Haltung des Sultans von Egypten, der sich beim Papst über die Portugiesen beklagte und Repressalien gegen Christen am Mittelmeer in Aussicht stellte, zeitigte in Lissabon den Entschluss zur Errichtung eines indischen Vicekönigtums, um den

dortigen Unternehmungen mehr Stabilität zu geben. Francisco de Almeida ging 1505 dahin mit 1500 Soldaten als erster Statthalter. Künftig sollten nur die Kauffarteschiffe nach Portugal zurückkehren, die Kriegsschiffe aber in den indischen Gewässern verbleiben. Bei dieser Expedition beteiligten sich zum ersten Mal auch deutsche (Augsburger) Kaufleute mit 3 Schiffen, sowie Genueser und Florentiner, während Venedig grollend über den ihm entgangenen Zwischenhandel bei Seite stand. Auf dem Hinwege wurde Kiloa erobert, Mombas erstürmt und verbrannt, die Andschediven annektiert und befestigt und die Schiffe im Hafen und ein Teil der Stadt Honor verbrannt. In Cannanur wurde eine dritte Citadelle erbaut, die maurische Flotte, die die Faktorei in Kollam geplündert hatte, zerstört und in Kotschi eine massive Burg gebaut. 1506 wurde vor Cannanur des Samorins Flotte von 200 Prauen besiegt. Im gleichen Jahre segelte Albuquerque mit 5 Schiffen nach der arabischen Küste und eroberte die Festung auf Sokotra. 1507 verbrannte er Kuriat im persischen Golf, eroberte Mascat, machte Sohar tributpflichtig, plünderte Khor-sakkan, bohrte die Handelsschiffe im Hafen von Ormuz in den Grund und drängte dem Regenten die Oberhoheit König Manuels auf. Almeida machte sich Ende 1508 mit 19 Schiffen nach Norden auf, um die Niederlage zu rächen, die sein Sohn Laurenço durch den Schah von Gudscherat und den Sultan von Egypten südlich von Bombay erlitten hatte. Die Stadt Dabul (Dēvālaya) wurde in barbarischer Weise verwüstet und vor Diu die egyptische Flotte vernichtet. Almeida gab die Statthalterschaft an Albuquerque ab und schiffte sich zur Heimreise ein, wurde aber in der Saldanhabai an der Westküste Afrikas im Streit mit den Hottentotten mit 150 seiner Leute erschlagen. Am 25. November eroberte Albuquerque Citadelle und Stadt Goa und liess alle Mohammedaner, Männer, Frauen und Kinder, niedermachen. Fortan war Goa der Mittelpunkt der portugiesisch-indischen Macht. Am 19. August 1511 wurde nach 9 tägigem Strassenkampfe Malacca genommen; auch hier erhielten die Mohammedaner keinen Pardon. 1513 unternahm er einen resultatlosen Zug gegen den Sultan von Egypten, kam aber nur bis zur Insel Perim; Krankheiten und Unwetter trieben ihn zurück. In Diu bequeme sich der Schah zur Errichtung einer portugiesischen Faktorei, ebenso der Samorin. Es wurden daher auch mohammedanischen Schiffen Pässe ausgestellt, so dass der Handel sich wieder belebte. Im Februar 1515 unter-

nahm Albuquerque seinen letzten Zug nach Ormuz, wo der Fürst sich durch Unterstellung unter die Oberhoheit Persiens der Tributpflicht an Portugal entziehen wollte. Er nahm die Festung ein und nötigte die persische Partei zum Abzuge. Nachdem er noch einige Monate zur Ordnung der Angelegenheiten geblieben war, kehrte er krank nach Goa zurück. Unterwegs erfuhr er, dass der unfähige Lopo Soarez zu seinem Nachfolger ernannt sei — eine Folge der gegen ihn angezettelten Intriguen. Das Misstrauen und der Undank seines Königs brachen seinen Lebensmut. Angesichts des Hafens starb er am 16. Dezember 1515. König Manuel sah zu spät ein, was er an diesem Manne verloren hatte. Noch einmal treffen wir Vasco da Gama in Indien 1524 als Vicekönig. Er suchte die unter unfähigen Vorgängern zerfahrenen Verhältnisse zu ordnen, starb aber schon am 24. Dezember desselben Jahres in Kotschi.

Die weitere Geschichte der Portugiesen in Indien ist eine Geschichte des Niedergangs. Von Portugal aus, wo man die Verhältnisse nicht genau zu beurteilen imstande war, kamen Wünsche und Befehle, die entweder gar nicht oder nicht sogleich ausführbar waren. Handelte aber der Vicekönig nach den gegebenen Umständen, so wurde das als Auflehnung gegen die königliche Gewalt angesehen, und daneben spielten Verleumdungen und Intriguen von zurückgekehrten oder entlassenen Beamten von oft sehr zweifelhaftem Charakter eine grosse Rolle und führten zu Ungerechtigkeiten, wie die schmachvolle Behandlung des letzten bedeutenden Vicekönigs Nuno da Cunha, der nur durch den Tod auf hoher See der Schande entging, in Portugal in Eisen gelegt zu werden, weil er beim König verleumdet worden war. Viele Beamte betrachteten den Aufenthalt in Indien als eine willkommene Gelegenheit, sich mit allen Mitteln zu bereichern, und unter den leitenden Persönlichkeiten kam es nicht selten zu Reibereien, die in Ehrgeiz und Eigennutz ihren Grund hatten. Nicht zum wenigsten haben die Priester, besonders die Jesuiten, zum Untergang der portugiesischen Macht in Indien beigetragen. Ihr Bekehrungseifer erscheint neben der grausamen Kriegsführung und der perfiden Politik der Machthaber als wahrer Hohn. Namentlich haben sie sich an den sogenannten Schismatikern, den Thomaschristen in Kotschi und Travancore, die sie mit allen Mitteln der Autorität des Papstes unterstellen wollten, schwer vergangen. Fruchtete Ueberredung nichts, so wurde der Arm der weltlichen Gewalt in ausgiebiger Weise in Anspruch genommen und das nicht umsonst,

denn der grössere oder geringere Eifer für die Sache der Kirche fiel in Portugal bei der Beurteilung eines Mannes schwer ins Gewicht. In Goa, das über zwei Jahrhunderte lang ein Hort der Inquisition war, wurde die Bevölkerung einfach vor die Wahl gestellt, entweder auszuwandern oder katholisch zu werden.

Die Kriegsführung war mit einer Grausamkeit verbunden, die sich selbst mit weitgehender Berücksichtigung der allgemeinen Roheit damaliger Zeit und des überschäumenden Kraftgefühls einer aufstrebenden Nation nicht entschuldigen lässt. Ein Münsterchen davon sollte auch Mangalur erfahren, das einem Vasallen des Widschayanagara-Reiches gehörte. Sequeira liess nicht nur das Fort zusammenschliessen, sondern auch sämtliche Palmbäume umhauen, wodurch die Bevölkerung, die sich gewiss um die hohe Politik herzlich wenig bekümmerte, auf mindestens ein Jahrzehnt hinaus empfindlich geschädigt war. Ich habe dort noch alte portugiesische Kanonenrohre gesehen, die von den Katholiken bei Festlichkeiten zum Schiessen benutzt wurden. Da Portugal nur an wenigen Orten, wie Diu und Goa, eine eigene Verwaltung einrichtete und im übrigen sich mit Errichtung von Forts und der Beherrschung des Meeres begnügte, blieb die Regierung in den Händen der verbündeten Fürsten, die bei etwaiger Renitenz von der See aus in Schach gehalten und in Konfliktsfällen gegen einander ausgespielt wurden. Welchen Einfluss das auf die Hindus hatte, die alle Nachteile und keine Vorteile der lästigen Fremdherrschaft zu kosten bekamen, lässt sich denken. Es ist daher als ein Glück zu betrachten und wurde s. Z. wie eine Erlösung empfunden, dass die schönen Landschaften Kérala's den Händen ihrer Entdecker entgingen. 1656 nahmen die Holländer Ceylon, 1658 Manaar, Tuticorin und Negapatam an der Coromandelküste, 1661 Kollam, 1662 Kranganur, 1663 Kotschi und Cannanur. Vom halben Turm der geschleiften Jesuitenkirche in Kotschi, auf welcher der Flaggenstock aufgepflanzt wurde, habe ich eine prächtige Aussicht auf Küste und Meer genossen.

Die den Portugiesen an der Westküste gebliebenen Plätze Diu und Goa sind zu völliger Bedeutungslosigkeit herabgesunken. In Goa kann man die schwarzen Nachkommen der Coelho, Saldanha, Pereira, Mascarenhas, Furtado u. s. w. mit einem Lendentuch bekleidet herumgehen sehen, während die Schädelzier eines Cylinders die vornehme Abkunft dokumentieren soll. Die Weltgeschichte hat hier ein ernstes Urteil gesprochen!